



PJ 4 – ETUDE D'IMPACT

Passage Seveso de l'entrepôt Monaco Logistique

**Zone Industrielle, 3711 m,
1ère avenue / 4ème avenue
06510 CARROS Cedex**

Décembre 2020

SOMMAIRE

	PAGES
1 Résumé non technique	9
2 Description du projet	10
2.1 Cadre réglementaire	10
2.2 Descriptif du projet	10
2.3 Phasage du projet	13
2.4 Localisation du projet	14
2.5 Caractérisation et quantification des flux, des consommations et des émissions du site	16
2.5.1 Eau	16
2.5.1.1 Eau potable	16
2.5.1.2 Eaux usées	16
2.5.1.3 Eaux pluviales	17
2.5.1.4 Valeurs limites d'émissions	19
2.5.1.5 Eaux d'extinction d'incendie	20
2.5.2 Air	21
2.5.2.1 Nature des émissions atmosphériques	21
2.5.2.2 Poste de charge des accumulateurs	21
2.5.2.3 Trafic véhicules	21
2.5.2.4 Les rejets des installations de combustion	22
2.5.3 Déchets	22
2.5.3.1 Généralités	22
2.5.3.2 Nature des déchets générés	22
2.5.3.3 Caractéristiques des déchets générés par le site	24
2.5.4 Bruit	25
2.5.4.1 Sources sonores de l'établissement	25
2.5.4.2 Mesures des niveaux sonores	25
2.5.5 Accès au site et trafic	27
2.5.6 Energie	28
3 Etat actuel de l'environnement	29
3.1 Définition de l'aire d'étude	29
3.2 Milieu physique	30
3.2.1 Climat	30
3.2.1.1 Contexte réglementaire	30
3.2.1.2 Données climatiques	33
3.2.2 Topographie	34
3.2.3 Géologie	35
3.2.4 Hydrogéologie	37
3.2.5 Hydrologie	38
3.2.5.1 Le réseau hydrographique	38
3.2.5.2 Qualité des eaux de surface	39
3.2.5.3 Qualité des eaux souterraines	41
3.2.5.4 Schéma Directeur d'Aménagement de la Gestion des Eaux et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux	42
3.3 Milieux naturels	43
3.3.1 Périmètres réglementaires	43
3.3.1.1 Réseau Natura 2000	43
3.3.1.2 Les réserves naturelles	46
3.3.1.3 Parcs naturels régionaux et parcs nationaux	46
3.3.1.4 Arrêtés de biotope	47

3.3.2	Périmètres d'inventaires _____	47
3.3.2.1	Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) _____	47
3.3.2.2	Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux _____	49
3.3.3	Inventaires de terrain _____	50
3.3.4	Continuités écologiques _____	50
3.4	Patrimoine paysager _____	53
3.4.1	Sites classés _____	53
3.4.2	Sites inscrits _____	53
3.4.3	Directive paysagère _____	53
3.4.4	Atlas des paysages _____	53
3.5	Patrimoine culturel et architectural _____	55
3.5.1	Monuments historiques _____	55
3.5.2	ZPPAUP _____	55
3.5.3	Zone de présomption de prescription archéologique _____	56
3.5.4	OIN Eco-Vallée _____	56
3.6	Environnement humain _____	57
3.6.1	Urbanisme _____	57
3.6.1.1	Document d'urbanisme _____	57
3.6.1.2	Servitudes et contraintes _____	58
3.6.2	Activités socio-économiques _____	59
3.6.2.1	Populations _____	59
3.6.2.2	Habitats _____	60
3.6.2.3	Etablissement Recevant du Public (ERP) _____	60
3.6.2.4	Activités industrielles et artisanales _____	61
3.6.2.5	Activités agricoles _____	62
3.6.2.6	Espaces forestiers _____	63
3.6.2.7	Activités maritimes _____	63
3.6.2.8	Activités de loisirs _____	63
3.6.2.9	Tourisme _____	64
3.6.2.10	Enseignement, crèches et action sociale _____	64
3.6.3	Voies de communications _____	65
3.6.3.1	Infrastructures routières et autoroutières _____	65
3.6.3.2	Infrastructures ferroviaires _____	66
3.6.3.3	Voies navigables _____	66
3.6.3.4	Voies aériennes _____	66
3.6.4	Biens matériels et réseaux _____	66
3.6.4.1	Biens matériels _____	66
3.6.4.2	Réseaux voisins _____	67
3.7	Cadre de vie _____	69
3.7.1	Ambiance sonore _____	69
3.7.1.1	Sources de bruit aux environs du site _____	69
3.7.1.2	Voisinage sensible _____	70
3.7.2	Qualité de l'air _____	70
3.7.2.1	Les polluants atmosphériques _____	70
3.7.2.2	Mesure de la qualité de l'air : stations permanentes _____	71
3.7.2.3	Mesure de la qualité de l'air : station temporaire _____	72
3.7.2.4	Odeurs _____	74
3.7.3	Ambiance lumineuse _____	75
3.8	Bilan sur les principaux enjeux environnementaux _____	76
3.8.1	Synthèse de l'état initial _____	76
3.8.2	Interrelations des compartiments environnementaux entre eux _____	77
3.9	Evaluation du scénario de référence _____	79
3.10	Compatibilité du projet avec les plans et programmes _____	80
3.10.1	Les Directives Territoriales d'Aménagement _____	80
3.10.2	Règlement d'urbanisme _____	81
3.10.3	Servitudes d'utilité publique _____	91
3.10.4	Schéma Directeur d'Aménagement de la Gestion de l'Eau _____	92

3.10.5	Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E)	93
3.10.6	OIN de la Plaine du Var	100
3.10.7	Plans de protection de l'atmosphère (PPA)	100
3.10.8	Plans de prévention des risques naturels	103
3.10.8.1	Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation	103
3.10.8.2	Plan de Prévention des Risques Naturels Mouvement de terrain	115
3.10.8.3	Plan de Prévention des Risques Feux de forêt (PPRIF)	115
3.10.9	Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)	116
3.10.10	Plans d'aménagement relatifs aux déchets	117
4	Description des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet	119
4.1	Milieu physique	119
4.2	Milieux naturels	120
4.3	Patrimoine historique et paysager	120
4.4	Environnement humain	121
4.5	Cadre de vie	121
5	Description des incidences du projet sur l'environnement	122
5.1	Utilisation de ressources naturelles	122
5.2	Incidences du projet durant la phase travaux	122
5.2.1	Effets sur le milieu physique	123
5.2.1.1	Topographie	123
5.2.1.2	Sols et sous-sol	123
5.2.1.3	Ressources en eau	123
5.2.1.4	Risques naturels	123
5.2.2	Effets sur les milieux naturels	123
5.2.3	Effets sur le patrimoine historique et paysager	123
5.2.3.1	Patrimoine historique et architectural	123
5.2.3.2	Paysage	124
5.2.4	Effets sur l'environnement humain	124
5.2.4.1	Démographie et emploi	124
5.2.4.2	Trafic routier	124
5.2.4.3	Activités agricoles, viticoles et sylvicoles	124
5.2.5	Effets sur le cadre de vie	124
5.2.5.1	Air	124
5.2.5.2	Bruit	124
5.2.5.3	Odeurs	124
5.2.5.4	Vibrations	124
5.2.5.5	Emissions lumineuses	125
5.2.6	Production de déchets	125
5.2.7	Effets sur la santé	125
5.3	Incidences notables du projet sur l'environnement en phase d'exploitation	126
5.3.1	Effets sur le milieu physique	126
5.3.1.1	Effets sur le climat	126
5.3.1.2	Effets sur les sols et sous-sols	127
5.3.1.3	Effets sur les eaux superficielles et souterraines	127
5.3.1.4	Effets sur l'air	130
5.3.2	Effets sur les milieux naturels	132
5.3.2.1	Analyses des effets du projet sur la faune et la flore	132
5.3.2.2	Effets sur les continuités écologiques	132
5.3.2.3	Impacts sur les équilibres biologiques	132
5.3.2.4	Incidence sur les zones Natura 2000	133
5.3.3	Effets sur le patrimoine historique et paysager	134
5.3.3.1	Effets sur les sites et paysages	134
5.3.3.2	Effets sur le patrimoine culturel et archéologique	135
5.3.3.3	Effets sur les biens matériels	135

5.3.4	Effets sur l'activité humaine	135
5.3.4.1	Activité économique	135
5.3.4.2	Trafic / déplacements	135
5.3.5	Effets sur le cadre de vie	136
5.3.5.1	Bruit	136
5.3.5.2	Odeurs	138
5.3.5.3	Emissions lumineuses	139
5.3.5.4	Hygiène et salubrité	139
5.3.5.5	Sécurité publique	139
5.3.6	Gestion des déchets	140
5.3.7	Effets sur la santé publique	141
5.3.7.1	Identification des dangers – Etape 1	141
5.3.7.2	Définition des relations dose-réponse – Etape 2	146
5.3.7.3	Evaluation de l'exposition des populations – Etape 3	148
5.3.7.4	Caractérisation des risques sanitaires (Etape 4 de l'ERS)	149
5.3.8	Consommation énergétique	149
5.4	Vulnérabilité du projet au changement climatique	150
5.5	Analyse des effets cumulés	150
5.6	Synthèse des technologies et des substances utilisées	151
6	<i>Vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs</i>	152
6.1	Risques naturels et technologiques	152
6.1.1	Risques naturels	152
6.1.1.1	Risque Inondation	152
6.1.1.2	Risque Mouvement de terrain	152
6.1.1.3	Risque sismique	153
6.1.1.4	Risque feu de forêts	154
6.1.2	Risques technologiques	154
6.1.2.1	Risque « Transport de matières dangereuses »	154
6.2	Risques générés par le projet	156
7	<i>Description des solutions de substitution raisonnables et indication des principales raisons du choix effectué</i>	157
8	<i>Mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées</i>	159
8.1	Préambule	159
8.1.1	La Démarche « éviter, réduire, compenser »	159
8.1.2	Définitions des différents types de mesures	160
8.2	Les mesures d'évitement	160
8.2.1	Sur le milieu physique	160
8.2.1.1	Eaux superficielles – aspects quantitatifs	160
8.2.1.2	Mesures relatives à l'air	160
8.2.2	Sur le milieu naturel	160
8.3	Les mesures de réduction	161
8.3.1	Mesures de réductions générales sur la gestion du chantier	161
8.3.2	Sur le milieu physique	163
8.3.2.1	Traitement des eaux pluviales	163
8.3.2.2	Mesures de rétention complémentaires pour préserver le milieu naturel	164
8.3.2.3	Traitement des eaux usées	164
8.3.2.4	Emissions atmosphériques	164
8.3.3	Mesures de réduction relatives à la préservation des milieux naturels	165
8.3.4	Mesures relatives aux effets sur les sites et paysages	166
8.3.5	Mesures liées aux effets sur le cadre de vie	166
8.3.5.1	Mesures relatives au bruit	166
8.3.5.2	Vibrations	166
8.3.5.3	Odeurs	166
8.3.5.4	Emissions lumineuses	166

8.3.5.5	Mesures relatives aux déchets	166
8.3.5.6	Mesures relatives à la santé publique	167
8.4	Les mesures de compensation	168
8.5	Les mesures de suivi et surveillance	168
8.5.1	Rejets aqueux	168
8.5.2	Emissions sonores	168
8.6	Dispositions prises pour une utilisation rationnelle de l'énergie	169
8.7	Coûts des mesures d'évitement, de réduction et de suivi	169
9	Conditions de remise en état du site après exploitation	170
10	Présentation des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées	171
10.1	Méthodologie de l'état initial	171
10.1.1	Délimitation de l'aire d'étude	171
10.1.2	Collecte de données	171
10.2	Méthodologie spécifiques pour les mesures de bruit de l'état initial	172
10.3	Méthodologie pour la hiérarchisation des sensibilités	172
10.4	Méthodologie pour l'analyse des effets par thématique	173
10.5	Méthodologie pour la proposition des mesures	173
10.6	Principales difficultés rencontrées	173
11	Noms et qualités des auteurs de l'étude d'impact et des études utilisées	174

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : PLAN MASSE DU SITE	12
FIGURE 2 : LOCALISATION DU SITE SUR FOND CADASTRAL	14
FIGURE 3 : LOCALISATION DU PROJET SUR FOND DE CARTE IGN (SOURCE : GEOPORTAIL)	15
FIGURE 4 : VALEURS LIMITEES – EAUX PLUVIALES	19
FIGURE 5 : EMBLACEMENT DES POINTS DE MESURE	25
FIGURE 6 : NIVEAUX SONORES EN LIMITE DE SITE	26
FIGURE 7 : EMERGENCES SONORES DANS LE VOISINAGE	26
FIGURE 8 : LOCALISATION DES AXES ROUTIERS A PROXIMITE IMMEDIATE DU SITE	27
FIGURE 9 : EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE PAR SECTEUR (SOURCE : SRCAE PACA)	30
FIGURE 10 : INTENSITE DU FOUDROIEMENT (SITE : METEORAGE)	34
FIGURE 11 : EXTRAIT DE LA CARTE GEOLOGIQUE (SOURCE : INFOTERRE)	35
FIGURE 12 : SONDAGES AUX ENVIRONS DU SITE (SOURCE : INFOTERRE)	36
FIGURE 13 : COUPE GEOLOGIQUE (SONDAGE 09735X0058/P19)	36
FIGURE 14 : CAPTAGES D'EAU POTABLE AUX ENVIRONS DU SITE	37
FIGURE 15 : RESEAU HYDROGRAPHIQUE A PROXIMITE DU SITE	38
FIGURE 16 : LOCALISATION DES POINTS DE MESURE QUALITE DES EAUX	39
FIGURE 17 : ETAT DES EAUX DE LA STATION DU VAR, A UTELLE	40
FIGURE 18 : ETAT DES EAUX DE LA STATION, VAR A CARROS	40
FIGURE 19 : ZONES NATURA 2000 AUX ENVIRONS DU SITE	45
FIGURE 20 : LOCALISATION DU PNR « PREALPES D'AZUR »	46
FIGURE 21 : LOCALISATION DES ZNIEFF AUX ENVIRONS DU SITE	48
FIGURE 22 : ZONES IMPORTANTES POUR LA CONSERVATION DES OISEAUX	49
FIGURE 23 : TRAME VERTE ET BLEUE DE CARROS	52
FIGURE 24 : UNITE PAYSAGERE « LA BASSE VALLEE DU VAR »	55
FIGURE 25 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLAN LOCAL D'URBANISME METROPOLITAIN	57
FIGURE 26 : LOCALISATION DES COMMUNES DANS LE RAYON D'AFFICHAGE DE 3 KM – EXTRAIT PJ1	59
FIGURE 27 : ZONES D'HABITATS AUX ENVIRONS DU SITE	60
FIGURE 28 : LOCALISATION DES ERP DANS UN PERIMETRE PROCHE DU SITE	61
FIGURE 30 : INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT SUR LA COMMUNE DE CARROS	62
FIGURE 30 : ACTIVITES AGRICOLES AUX ENVIRONS DU SITE	62
FIGURE 31 : ESPACES FORESTIERS AUX ENVIRONS DU SITE	63
FIGURE 32 : VOIES ROUTIERES	65
FIGURE 33 : VOIES FERREES A PROXIMITE DU SITE	66
FIGURE 34 : RESEAU DE TRANSPORT D'ELECTRICITE	67
FIGURE 35 : CARTE DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES BRUYANTES	69
FIGURE 36 : CARTOGRAPHIE DES POLLUTIONS LUMINEUSES	75
FIGURE 38 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE PPR MOUVEMENT DE TERRAIN	115
FIGURE 39 : PLAN DE ZONAGE REGLEMENTAIRE DU PPRT LIE A L'ETABLISSEMENT PRIMAGAZ	116
FIGURE 39 : VUE DU SITE DEPUIS LA RD6202	134
FIGURE 40 : ALEA RETRAIT-GONFLEMENT D'ARGILES	153

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 – DETAIL DU CALCUL DES VOLUMES DE RETENTION DES EAUX PLUVIALES	18
TABLEAU 2 : ZNIEFF TERRESTRES AUX ENVIRONS DU SITE.....	47
TABLEAU 3 : ZICO AUX ENVIRONS DU SITE.....	49
TABLEAU 4 : ECHELLE DE BRUIT.....	137

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : MESURES DE BRUIT	25
ANNEXE 2 : DONNEES CLIMATIQUES.....	33
ANNEXE 3 : REGLEMENT D'URBANISME.....	57
ANNEXE 4 : SERVITUDE – CAPTAGE DE CARROS.....	91
ANNEXE 5 : EVALUATION SIMPLIFIEE DES INCIDENCES SUR LES NATURA 2000	133

1 RESUME NON TECHNIQUE

Nous renvoyons à la PJ7 du dossier – Présentation non technique, qui comprend :

- la présentation du projet,
- un résumé non technique de l'étude d'impact,
- un résumé non technique de l'étude de dangers.

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 CADRE REGLEMENTAIRE

La société Monaco Logistique exploite un entrepôt logistique soumis à Enregistrement sur la commune de Carros dans la Zone Industrielle, 3711 m, 1ère avenue/ 4ème avenue.

Le site est régi par l'arrêté préfectoral d'enregistrement n°15141 du 01/07/16.

En 2019, un porter à connaissance a été déposé par la société Monaco Logistique afin de pouvoir stocker des produits dangereux dans les cellules 2, 3 et 4. Ce porter à connaissance a donné lieu à l'obtention d'un arrêté préfectoral complémentaire n°16139 en date du 04/11/19.

Toutefois, la société Monaco Logistique souhaite pouvoir entreposer des marchandises dangereuses en plus grande quantité qui classerait le site à Autorisation Seveso Seuil Haut. Cette modification constitue donc une modification substantielle impliquant de fait un projet soumis à évaluation environnementale et nécessitant le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation environnementale.

La présente étude d'impact est une pièce intégrante de ce dossier. La PJ 46 du dossier de demande d'autorisation environnementale présente la description du site, conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement avec notamment :

- Une description des caractéristiques physiques du site,
- Les principales caractéristiques des procédés de stockage,
- La nature et les quantités des produits stockés.

Nous rappelons ci-après les principales composantes du projet

2.2 DESCRIPTIF DU PROJET

CARACTERISTIQUES DU SITE					
Nature du projet	<u>Installations existantes</u>				
	L'entrepôt est constitué de 4 cellules de stockage (cellules 1 à 4) et dispose d'une superficie totale de 5 650 m ² et un volume de 81 360 m ³ (hauteur au faîtage de 14,5 m).				
	Le tableau suivant présente les caractéristiques géométriques de chacune des cellules :				
		cellule 1	cellule 2	cellule 3	cellule 4
	Surface de la cellule	2 998 m ²	584 m ²	866 m ²	1 163 m ²
	Volume de stockage	43 471 m ³	8 468 m ³	12 557 m ³	16 864 m ³
Superficie totale entrepôt	5 611 m²				
Volume total entrepôt	81 360 m³				

	<p>Le site dispose d'espaces extérieurs nécessaires à son fonctionnement, soit :</p> <ul style="list-style-type: none">- les espaces nécessaires à la circulation, au stationnement et à l'évolution des véhicules PL accédant sur le site- les espaces nécessaires à la circulation et au stationnement des véhicules légers du personnel et des visiteurs, ainsi que les espaces et équipements dédiés à la circulation sécurisée des piétons sur le site,- les espaces et équipements créés pour la lutte contre l'incendie et la surveillance du projet,- les ouvrages permettant la connexion aux réseaux d'adduction et d'assainissement. <p>→ Dans le cadre du projet, le bâtiment ne sera pas modifié. En effet, les modifications projetées portent uniquement sur les quantités de produits stockées et les aménagements complémentaires nécessaires permettant de stocker ces produits (aménagement des rétentions).</p>
Implantation du projet	Zone Industrielle de Carros
Effectifs du site	19 personnes (12 permanents, 1 gardien et 6 intérimaires maximum)
Horaires d'exploitation	6h-17h
Surface du terrain	19 929 m ²
Surfaces imperméabilisées (bâtiment + voiries)	15 730m ²



Figure 1 : Plan masse du site

2.3 PHASAGE DU PROJET

Le bâtiment étant déjà existant, les seuls travaux prévus dans le cadre du projet consistent à modifier et compléter la rétention existante. Ainsi, dès l'obtention de l'autorisation d'exploiter, les travaux seront réalisés et une fois les travaux et aménagements intérieurs réalisés, les nouvelles matières dangereuses pourront être acceptées.

2.4 LOCALISATION DU PROJET

Le projet est situé :

- dans la région Provence-Alpes-Côte-D'azur ;
- dans le département des Alpes-Maritimes ;
- sur la commune de Carros ;
- dans la zone industrielle de Carros, entre les 1^{ère} et 4^{ème} avenues et à hauteur de la 12^{ème} rue.

Le projet est implanté sur les parcelles cadastrales suivantes :

Section	B
Parcelles cadastrales concernées	693 et 694



Figure 2 : Localisation du site sur fond cadastral

La localisation du site est présentée sur l'extrait de carte IGN (échelle 1/25 000ème) page suivante.

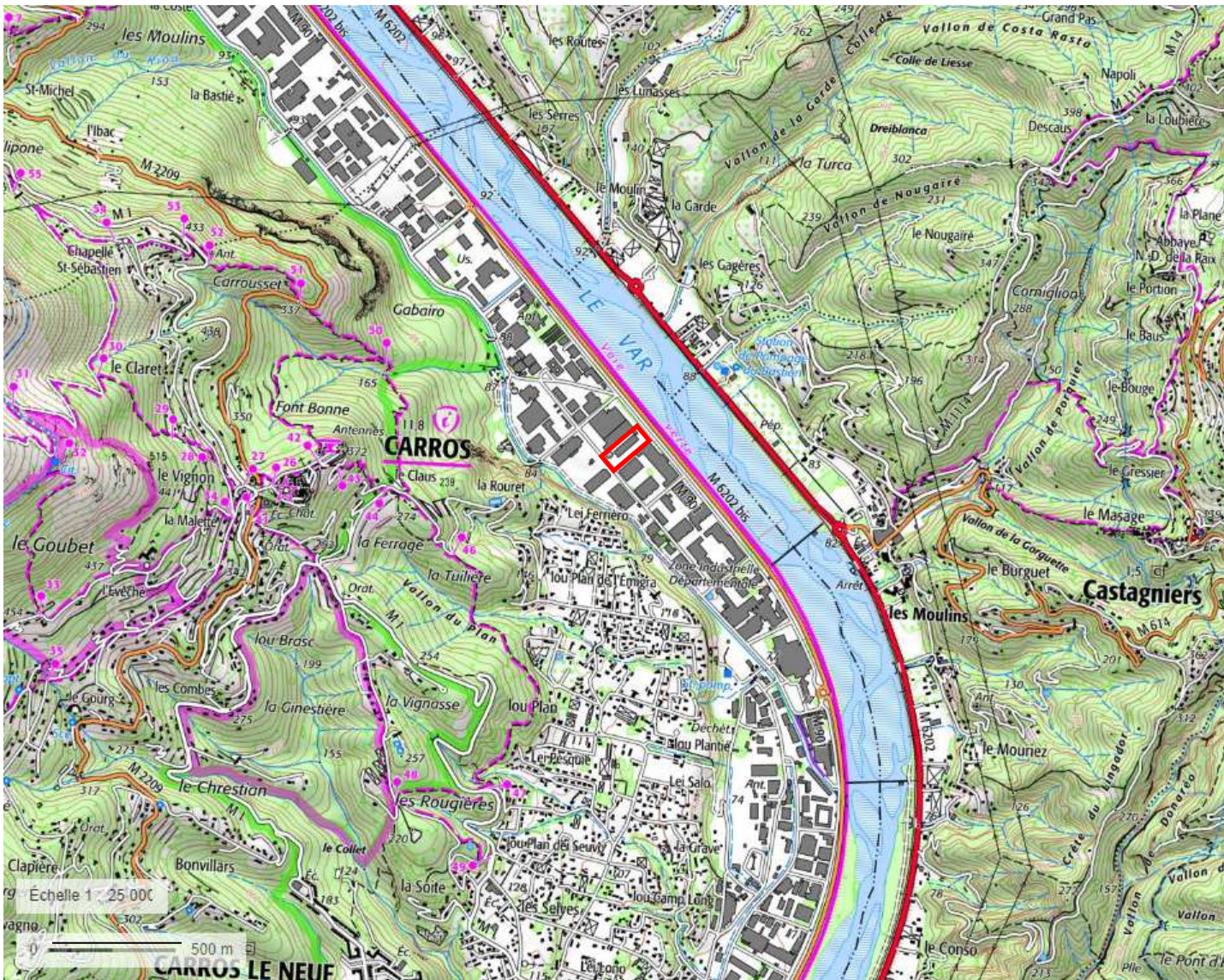


Figure 3 : Localisation du projet sur fond de Carte IGN (Source : Geoportail)

2.5 CARACTERISATION ET QUANTIFICATION DES FLUX, DES CONSOMMATIONS ET DES EMISSIONS DU SITE

2.5.1 Eau

2.5.1.1 Eau potable

L'établissement MONACO LOGISTIQUE est alimenté en eau par le réseau public d'eau potable de la commune de Carros. L'eau de ville permet d'alimenter l'ensemble du site pour les besoins en eau sanitaire et également en eau incendie.

Cette arrivée d'eau est équipée d'un compteur, ainsi que d'un disconnecteur pour éviter tout risque de retour de pollution dans le réseau public.

A ce jour, aucun forage n'est réalisé et il n'en sera pas créé.

D'après les éléments de facturation par la société Eau d'Azur, la consommation annuelle du site en eau potable est de 700 m³.

Cette consommation ne sera pas revue à la hausse avec le projet puisque le nombre de personnes travaillant sur le site ne sera pas augmenté.

Concernant le réseau eau incendie, celui-ci ne sera sollicité qu'en situation accidentelle et lors des essais.

2.5.1.2 Eaux usées

Les activités du bâtiment ne sont pas à l'origine de rejets d'effluents. Il en sera de même avec l'augmentation des stockages projetés.

Les eaux usées produites sur le site sont :

- les eaux domestiques et assimilables, c'est-à-dire des eaux de cuisine, de toilette et de lessivage contenant des graisses, savons, détergents et déchets divers ;
- les eaux-vannes provenant des lieux d'aisances, contenant les matières fécales et les urines.

Les eaux domestiques de lessivage seront essentiellement produites par le nettoyage des locaux administratifs et sociaux et des entrepôts. Elles ne présentent pas de caractéristiques particulières. Elles sont donc évacuées dans le réseau d'assainissement de la zone.

De même, les eaux vannes et les autres eaux domestiques usées (lavabos, douche, vaisselle) sont évacuées vers le réseau d'égout de la ZAC qui est lui-même raccordé à la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var.

Compte tenu des caractéristiques physico-chimiques des eaux usées (absence de rejets d'eaux de process), elles sont collectées et envoyées vers le réseau communal des eaux usées, pour être traitées par la station d'épuration de la commune de Saint-Laurent-du-Var. A ce titre, une convention sera passée entre l'exploitant et le gestionnaire de l'installation d'assainissement.

La charge polluante peut être estimée d'après les ratios de pollution par habitant et en considérant 0,5 équivalent habitant par personne travaillant sur le site, et 282 jours par an soit l'équivalent de 10 eqH (19 personnes travaillant sur le site)

Paramètre	Ratio pour 1 eqH	Charge polluante projet global
DCO	120 g/j	1,2 kg /jour x 282 = 339 kg/an
DBO5	60 g/j	600 g/j x 282 = 169 kg/an
MES	90 g/j	900 g/j x 282 = 254 kg/an
Azote total	15 g/j	150 g/j x 282 = 42 kg/an
Phosphore total	4 g/	40 g/jour x 282 = 11 kg/an

2.5.1.3 Eaux pluviales

En dehors des eaux qui s'infiltrent au sol, au droit des espaces libres, les eaux pluviales sont celles récupérées sur les surfaces imperméabilisées. Elles sont constituées des eaux de toiture ainsi que des eaux de voiries.

L'ensemble des eaux pluviales de voiries et de toitures sont collectées de manière gravitaire et traitées par des séparateurs d'hydrocarbures avant d'être rejetées dans le réseau de la zone industrielle.

Deux points de rejets sont présents en sortie de site et les coordonnées Lambert II de ces points sont présentées ci-dessous :

Point de rejet	X	Y
N°1	991899	1877856
N°2	9911846	1877910

Le détail du calcul des volumes de rétention des eaux pluviales est fourni ci-après.

Celui-ci est issu du dernier permis de construire réalisé dans le cadre de l'extension des cellules 2, 3 et 4 et dont les volumes ont été validés avec la Métropole NCA.

Pour rappel, dans le cadre du projet d'extension des cellules 2, 3 et 4, la société Monaco Logistique avait rencontré un des responsables du Service Assainissement - Pôle Hydraulique et Pluvial de la Métropole afin de définir les modalités de calcul des volumes de rétention applicables au site en tenant compte de l'antériorité du site mais également de la volonté de Monaco Logistique d'améliorer la situation. Cette rencontre a eu lieu le 5 novembre 2015. Suite à cette visite, la Métropole a validé le dispositif de rétention des eaux pluviales proposé par Monaco Logistique sous réserve d'adapter les débits de fuite des rejets dans le réseau collecteur. Cette adaptation a été actée par Monaco Logistique.

Aucune modification n'intervenant dans le cadre du projet d'extension de capacité de stockage objet du présent dossier, ces volumes ne sont donc pas modifiés.

Débit de rejet autorisé selon les données transmises le 5/11/2015	
base	30l/s/ha surface collectée
Surface totale du terrain	19920 m ²
Surface collectée totale du terrain (déduction des bandes Est et Ouest hors clôture)	17620 m ²
débit de fuite global autorisé	52,86 l/s

Répartition des bassins versants

	surface (m ²)	bassin N°	volume de rétention proposé	rejet théorique(l/s)- au prorata des surfaces collectées	volume théorique nécessaire	calibration proposée rejets définitifs	Proposition de répartition des débits de fuite pour assurer une régulation des débits Q30 sans débordement des bassins
bassin versant Est	3840	5	300				
bassin versant Ouest + toiture existant	6280	1 (existant)	225				
Total	10120		525	34	759	40	46
bassin versant Nord + toiture extension	5610	2	217				
		3	400				
		4 (prévu au PC)	120				
	5610		737	19	420,75	13	7
Totaux			1262	52,9	1179,75	53	53

Tableau 1 – détail du calcul des volumes de rétention des eaux pluviales

2.5.1.4 Valeurs limites d'émissions

Le tableau ci-après présente les valeurs limites d'émissions des effluents aqueux (eaux pluviales) retenues dans le cadre du projet. Les valeurs d'émission sont définies par les principaux textes applicables :

- Arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation
- Arrêté du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts soumis à la rubrique 1510, y compris lorsqu'ils relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques 1530, 1532, 2662 ou 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement
- Arrêté du 24 septembre 2020 relatif au stockage en récipients mobiles de liquides inflammables, exploités au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement soumise à autorisation

Une convention de rejet a été établie avec le gestionnaire du réseau (métropole NCA). Elle définira d'éventuelles contraintes de rejet, et sera tenue à disposition de l'Inspection des Installations Classées.

Paramètres	Arrêté du 2 février 1998	Arrêté du 11 avril 2017	Arrêté du 24 septembre 2020	Valeur limite retenue
pH	-	5,5 – 8,5	-	5,5 – 8,5
Couleur	-	Ne provoque pas de couleur persistance du milieu récepteur	-	Ne provoque pas de couleur persistance du milieu récepteur
Odeur	-	Aucune	-	Aucune
Matières en suspension (MES)	100 mg/l si le flux journalier maximal autorisé par l'arrêté n'excède pas 15 kg/j, 35 mg/l au-delà,	100 mg/l	< 100 mg/l si flux journalier max. < 15kg/j < 35 mg/l au-delà	100 mg/L
Demande chimique en oxygène (DCO)	300 mg/l si le flux journalier maximal autorisé n'excède pas 100 kg/j, ce flux est ramené à 50 kg/j pour les eaux réceptrices visées par l'article D. 211-10 du code de l'environnement, 125 mg/l au-delà.	300 mg/l	300 mg/l si le flux journalier maximal autorisé n'excède pas 100 kg/j, ce flux est ramené	300 mg/L
Demande Biochimique en Oxygène (DBO5)	100 mg/l si le flux journalier maximal autorisé n'excède pas 30 kg/j, ce flux est ramené à 15 kg/j pour les eaux réceptrices visées par l'article D. 211-10 du code de l'environnement 30 mg/l au-delà.	100 mg/l	< 100 mg/l si flux journalier max n'excède pas 30 kg/j < 30 mg/l au-delà	100 mg/L
Hydrocarbures totaux		10 mg/l	10 mg/l	10 mg/L

Figure 4 : Valeurs limites – eaux pluviales

2.5.1.5 Eaux d'extinction d'incendie

➤ **Le régime des eaux d'incendie :**

En cas d'incendie, la totalité des eaux d'incendie (volume calculé de 1251 m³ – cas de la cellule 1 qui est dimensionnante compte tenu de sa surface, voir calcul D9A dans l'étude de dangers PJ49) doit rester sur le site et doit être pompée puis évacuée pour être traitée par une société spécialisée.

En cas d'incendie, les deux points de rejet des eaux pluviales dans le réseau collecteur à l'Ouest seront fermés au moyen des vannes manuelles d'obturation.

Le système complet des 4 bassins représentera alors un volume de rétention isolé du milieu extérieur afin d'éviter toute pollution du réseau collecteur.

a) Côté sud

Les bassins 5 et 1 sont en liaison gravitaire et chacun de ces deux bassins est muni d'une vanne d'obturation manuelle. L'ensemble des deux bassins constitue une capacité de 525m³.

Le bassin 5 se déverse gravitairement dans le bassin 1.

Un contrôle des remplissages est réalisable au moyen des vannes d'obturation manuelles (guillotine) du bassin 5.

Lorsque les bassins 1 et 5 sont remplis, le bassin 1 se rejettera dans le bassin 2 via une pompe de relevage. Ainsi, en cas de surcapacité du bassin 1 une canalisation permet de remonter les eaux du bassin 1 vers le bassin 2 au moyen d'une pompe électrique et thermique munie d'une alarme reportée de bon fonctionnement. Le déclenchement de la pompe de relevage sera automatique et disposera également d'un démarrage forcé.

b) Côté nord

Les bassins 2 et 3 sont en liaison gravitaire et chacun d'eux est muni d'une vanne d'obturation manuelle (guillotine). L'ensemble forme une capacité de 737m³.

En cas de surcapacité du bassin 2, le bassin 3 peut faire office de réservoir complémentaire par système de vase communiquant.

Un contrôle des remplissages est réalisable au moyen de la vanne manuelle d'obturation des bassins située en amont du bassin 2.

A noter que dans le cadre du projet d'augmentation du stockage des quantités de produits dangereux sur le site, l'arase du bassin 2 sera réhaussée et portera ainsi le volume du bassin 2 à 492 m³. Ainsi, le volume cumulé des bassins 2 et 3 s'élèvera à 1 012 m³.

c) Les rétentions au niveau de la chaussée

Du fait de sa topographie et des deux pentes douces Est et Ouest du terrain, il a été réalisé des dos d'âne au droit des portails d'accès sur la 1^{ère} avenue et la voie ouest permettant d'obtenir de rétentions complémentaires sur chaussée respectivement de 180 m³ côté Est, 120 m³ côté Ouest et 300m³ au niveau de la plateforme haute nord. Les 300 m³ constitués par la plateforme haute nord permettent de récupérer des eaux d'incendie en cas de débordement du bassin 3. Toutefois, ce dernier cas apparaît très peu probable compte tenu que le site présente un volume de rétention supérieur au volume requis. En effet, il est requis 1 251 m³ et le volume global de rétention présent sur le site s'élève à 2 137 m³

Le plan de masse en PJ 48 illustre le fonctionnement du réseau EP/eaux incendie du site.

2.5.2 Air

2.5.2.1 Nature des émissions atmosphériques

Les activités de stockage et de réception/préparation de commandes/expéditions ne génèrent pas directement d'émissions atmosphériques.

Les installations de réfrigération/climatisation fonctionnent avec des HCFC et ne produisent pas d'émissions atmosphériques en situation normale. Le cas de la fuite ou d'un dysfonctionnement de ces installations est étudié dans l'étude de dangers.

Les émissions atmosphériques sont liées :

- à la charge des accumulateurs : rejet atmosphérique d'hydrogène ;
- au trafic routier engendré par les activités du projet : émissions des gaz de combustion moteur (CO₂, CO, NOx, poussières) ;

Il est à noter que le site ne dispose pas d'installations de combustion autres que les groupes motopompes sprinkler.

2.5.2.2 Poste de charge des accumulateurs

L'émission se fera par l'extracteur du local de charge d'accumulateurs. L'hydrogène est un gaz plus léger que l'air, qui de ce fait, se disperse rapidement.

Le site existant dispose d'ores et déjà d'un local de charge. Dans le cadre du projet, il n'est pas prévu de modifier ce local ni de créer de local supplémentaire.

2.5.2.3 Trafic véhicules

Les polluants qui sont émis du fait du trafic routier sont communs à tous les véhicules à moteur thermique.

Ils sont constitués essentiellement :

- d'oxydes de carbone,
- d'oxydes d'azote,
- de dioxyde de soufre,
- de polluants particulaires, dont notamment des particules diesel et des métaux,
- de Composés Organiques Volatils.

2.5.2.4 Les rejets des installations de combustion

Tel que mentionné ci-avant, la seule installation de combustion présente sur site est l'installation sprinkler. Son fonctionnement se limite aux essais, ainsi qu'un usage en cas de situation accidentelle.

Ainsi, au regard de sa puissance (408 kW) et de son mode de fonctionnement, les émissions associées sont négligeables).

2.5.3 Déchets

2.5.3.1 Généralités

Les grandes catégories de déchets sont présentées ci-dessous :

- **Déchets inertes** : ils sont inertes du point de vue chimique et physique ; ils sont constitués surtout de déblais, de stériles des activités extractives, de produits de démolitions, etc., ne contenant pas de substances toxiques ou dangereuses, et non souillés par ces substances.
- **Déchets industriels banals** : ils sont également solides à l'état brut et de nature assimilable à celle des ordures ménagères ; ils peuvent être traités de la même façon et en même temps ; comme les déchets inertes, ils ne contiennent pas de substances toxiques ou dangereuses.
- **Déchets dangereux** : ils sont spécifiques des activités qui les génèrent ; ils contiennent des éléments nocifs ou dangereux à différents titres (toxicité chimique ou biologique, risques d'incendie ou d'explosion, radioactivité, etc.) et impliquent des précautions particulières d'élimination.
- **Déchets non dangereux** : les déchets non dangereux sont les déchets qui ne présentent aucune des propriétés de dangers énumérées à l'annexe I de l'article R.541-8 du Code de l'Environnement (toxique, explosif, corrosif,...).

2.5.3.2 Nature des déchets générés

Les déchets générés par le projet lors de la phase exploitation sont de plusieurs origines :

Déchets provenant du fonctionnement de l'entrepôt

L'activité de logistique génère peu de type de déchets, il s'agit :

- pour l'essentiel de déchets d'emballages : cartons, films plastiques, palettes perdues ou abîmées. Les volumes produits dépendent notamment de l'activité du site : présence ou non d'opérations de reconditionnement, de préparation de commande.
- des marchandises : produits renversés, dates de péremption dépassées...

Déchets provenant des bureaux et locaux sociaux (ordures ménagères)

Il s'agit pour l'essentiel de :

- papiers ;
- déchets de nettoyage (sacs d'aspirateur, ...) ;
- gobelets plastiques ;
- bouteilles verre et plastiques, boîte de boisson aluminium ;
- reliefs de repas provenant du personnel déjeunant sur place.

 **Déchets provenant des opérations d'entretien**

Compte tenu de l'absence d'installations techniques fixes (autre que le système d'extinction automatique et le local de charge), les déchets d'entretien mécanique seront très limités en quantité. Ils sont essentiellement constitués de :

- déchets métalliques provenant d'opérations de réparation éventuelles au niveau du bâtiment ou des modifications dans l'aménagement des racks ;
- huiles de lubrification, huiles hydrauliques, batteries usagées, chiffons souillés provenant des opérations d'entretien réalisées sur les chariots de manutention. Les entretiens périodiques des chariots seront réalisés par une société extérieure qui prendra en charge les opérations de vidange et remplacement des batteries ;
- déchets provenant de l'entretien des espaces verts : gazon, déchets d'élagage.

2.5.3.3 Caractéristiques des déchets générés par le site

L'identification des déchets se fait à partir de la classification des déchets donnée dans le Décret n°2002-540 du 18 avril 2002, codifié par le Code de l'Environnement.

Le tableau ci-après recense tous les déchets produits par les établissements, les quantités et les modes d'élimination. Les déchets classés comme dangereux seront marqués d'un astérisque *.

DECHET		Origine dans le procédé	Quantité générée par an (estimation)	Stockage Maximum	Lieu de Stockage	Traitement		Code Etude Déchets (2)
Désignation	Code (1)					Où et Qui	Type	
13. HUILES ET COMBUSTIBLES LIQUIDES USAGES (SAUF HUILES ALIMENTAIRES ET HUILES FIGURANT AUX CHAPITRES 05, 12 ET 19)								
Contenu de séparateur eau/hydrocarbures	13 05 08 *	Séparateur à hydrocarbure	1 m ³	/	/	Récupérateur agréé	Traitement	2
Huiles	13 02 07 * 13 02 08 *	Entretien	Selon activité	100l	Local de charge	Récupérateur agréé	Recyclage	1
15. EMBALLAGES ET DECHETS D'EMBALLAGES, ABSORBANTS, CHIFFONS D'ESSUYAGE, MATERIAUX FILTRANTS ET VETEMENTS DE PROTECTION NON SPECIFIES AILLEURS								
Déchets d'emballages (papier / carton)	15 01 01	Picking dans les palettes, préparation de commande	32 t	1 benne	Benne	Centre de tri agréé	Tri	1
Emballages en matière plastique et emballages divers	15.01.02 15.01.06	Reconditionnement / préparation de commande	5 t		Benne	Centre de tri agréé	Tri	1
Emballages métalliques	15 01 04	Détérioration d'emballage pendant la manutention	3 t		Benne	Centre de tri agréé	Tri	1
Palettes cassées	15 01 03	Détérioration lors de la manutention	3,6 t	Quantité max définie au niveau du stockage extérieur	Zone de stockage extérieure	Centre de tri agréé	Tri	1
Absorbant et chiffons souillés	15.02.02* 15.02.03	Détérioration d'emballage pendant la manutention	3 t	1 fût	Conteneur ou fût adapté	Société agréé par la collecte et le traitement des déchets dangereux	Elimination	2
20. DECHETS MUNICIPAUX (DECHETS MENAGERS ET DECHETS ASSIMILES PROVENANT DES COMMERCES, DES INDUSTRIES ET DES ADMINISTRATIONS) Y COMPRIS LES FRACTIONS COLLECTEES SEPAREMENT								
Batteries	20 01 33 *	Chariots élévateurs	20 batteries	-	Local de charge	Récupérateur agréé	Recyclage	1
Ordures ménagères	20 03 01	Nettoyage	6 t	180 litres	Conteneur	Ramassage municipale	Enfouissement	3

(1) : Décret du 18 avril 2002 codifié

(2) : Code Etude Déchets : 0 = pas de déchet 1 = valorisation 2 = traitement 3 = décharge

2.5.4 Bruit

2.5.4.1 Sources sonores de l'établissement

Certaines installations seront génératrices de bruit :

- Le trafic engendré par l'activité : camions et véhicules légers ;
- Les opérations de manutention par les chariots élévateurs, et les opérations de chargement/déchargement dans les PL
- De manière plus ponctuelle, les livraisons et manutentions de bennes à déchets.

Dans l'environnement du site, le bruit est essentiellement lié à la circulation et aux activités des sites voisins.

2.5.4.2 Mesures des niveaux sonores

Des mesures de niveaux sonores ont été effectuées en septembre 2020. Le but de cette intervention a été de contrôler le respect des objectifs acoustiques définis dans le cadre des textes réglementaires (en effet, le site est déjà en exploitation et relève du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique 1510).

Le rapport présentant les résultats de ces mesurages est présenté en annexe.

Annexe 1 : Mesures de bruit

4 points de mesure ont été retenus en limite de propriété et dans le voisinage du site. Ces points sont repérés sur le plan ci-après

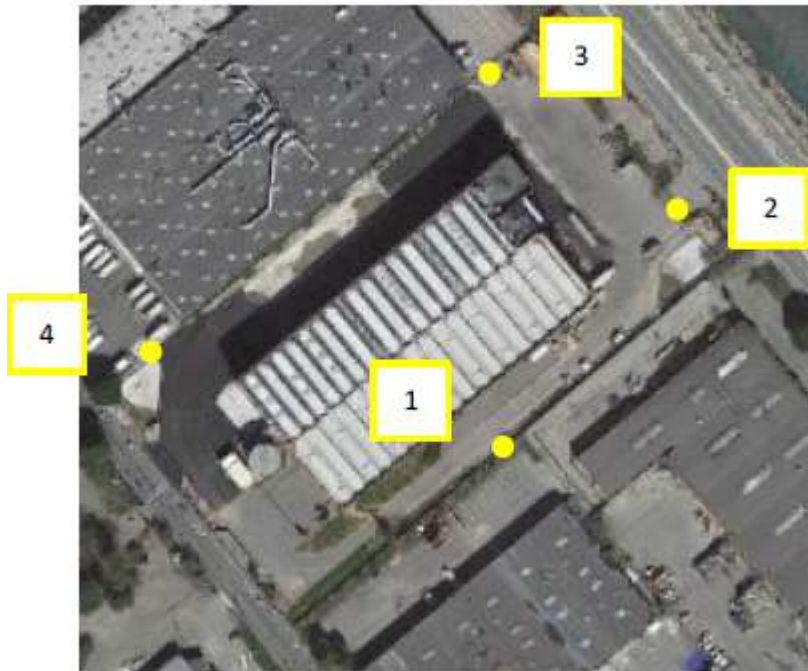


Figure 5 : Emplacement des points de mesure

Les résultats de cette campagne de mesures sont présentés ci-dessous.
Le niveau relevé est dû à la route proche et très circulée.

MONACO LOGISTIQUE
Etude d'impact

Point de mesure	Description	Période	Valeur relevée dB(A)	Valeur limite dB(A)	Avis
1	Limite Sud	Diurne	53,5	70	Conforme
		Nocturne	52,5	60	Conforme
2	Limite Nord-Est	Diurne	67	70	Conforme
		Nocturne	65,5	60	Conforme*
3	Limite Nord-Ouest	Diurne	60,5	70	Conforme
		Nocturne	59,5	60	Conforme
4	Limite Sud-Ouest	Diurne	59,5	70	Conforme
		Nocturne	58,5	60	Conforme

Figure 6 : Niveaux sonores en limite de site

Point de mesure	Zone à émergence réglementée	Période	Indicateur utilisé	Bruit ambiant dB(A)	Bruit résiduel dB(A)	Emergence calculée dB(A)	Emergence autorisée dB(A)	Avis
1	Limite Sud	Diurne	LAeq	53,5	52	1,5	5	Conforme
		Nocturne	LAeq	Sans objet				
3	Limite Nord-Ouest	Diurne	LAeq	60,5	60,5	0	5	Conforme
		Nocturne	LAeq	Sans objet				

Figure 7 : Emergences sonores dans le voisinage

2.5.5 Accès au site et trafic

Les accès au site sont différenciés pour les véhicules légers et les poids lourds :

- l'accès VL se fait depuis la 1^{ère} avenue
- l'accès PL se fait depuis la 4^{ème} avenue.

Les accès au site sont déjà existants et dans le cadre du projet, il n'est pas envisagé de modification des conditions d'accès au site.



Figure 8 : Localisation des axes routiers à proximité immédiate du site

Le bâtiment dispose des zones de stationnement suivantes :

- Une zone de stationnement de 10 places à l'Est du bâtiment
- Une zone de stationnement de 47 places au Sud du bâtiment
- Une zone de stationnement de 16 places au Nord du bâtiment

Le trafic routier induit par l'activité des entrepôts est constitué :

- du trafic de véhicules légers induit par les mouvements du personnel d'exploitation de l'entrepôt
- du trafic de véhicules routiers de tonnages et volumes divers. Ces camions servent tant à l'approvisionnement de marchandises qu'à l'expédition.

Le trafic a été estimé de la manière suivante :

	Trafic existant	Trafic projeté
Véhicules légers	20 /jour	20 / jour
Poids lourds	30 / jour	30 / jour

2.5.6 Energie

La principale source d'énergie consommée sur le site est l'électricité, pour les besoins de fonctionnement des différents équipements, ainsi que pour les besoins des bureaux.

Du fioul est également utilisé pour l'alimentation du groupe motopompe sprinkler, mais les quantités associées restent très limitées (consommation uniquement pour les essais hebdomadaires, et en cas d'incendie).

3 ETAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT

3.1 DEFINITION DE L'AIRE D'ETUDE

L'analyse de l'état initial est réalisée sur l'ensemble du site précédemment défini ainsi que sur les abords immédiats et éloignés.

Conformément à la réglementation en vigueur, chaque thématique a fait l'objet d'une analyse à l'échelle la plus adaptée.

Trois échelles d'analyse ont ainsi été considérées en fonction des thèmes étudiés :

- *le périmètre opérationnel*, qui correspond aux emprises strictes du projet
- *le secteur d'étude*, qui représente l'aire dans laquelle s'insère le projet (Zone Industrielle de Carros),
- *l'aire d'étude élargie*, qui correspond au rayon d'affichage défini par la réglementation des installations classées, à savoir 3km. Dans un rayon d'affichage de 3 km autour du site, les communes concernées sont :
 - Carros, commune d'implantation du site dont le centre-ville est situé à plus de 2,4 km (à vol d'oiseau) au Sud-Est du site,
 - Le Broc dont le centre-ville est à plus de 3 km au Nord-Ouest du site,
 - Saint Martin du Var dont le centre-ville est à plus de 3,3 km au Nord du site,
 - La Roquette sur Var dont le centre-ville est à plus de 3,8 km au Nord du site,
 - Levens dont le centre-ville est à plus de 7,5 km au Nord du site,
 - Saint-Blaise dont le centre-ville est à plus de 4,3 km au Nord-Est du site,
 - Castagniers dont le centre-ville est à plus de 2,3 km à l'Est du site,
 - Aspremont dont le centre-ville est à plus de 3,4 km à l'Est du site,
 - Colomars dont le centre-ville est à plus de 3,7 km au Sud-Est du site,
 - Gattières dont le centre-ville est à plus de 4,2 km au Sud du site.

3.2 MILIEU PHYSIQUE

3.2.1 Climat

3.2.1.1 Contexte réglementaire

La lutte contre le changement climatique est devenue l'une des priorités en France. C'est pourquoi, aujourd'hui, de nombreuses collectivités s'engagent dans cette lutte notamment à travers la mise en place de plans et schémas qui constituent un des cadres d'engagement pour les territoires concernés.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) Provence-Alpes-Côte-D'azur

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Provence-Alpes-Côte d'Azur, déclinaison majeure de la Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite loi « Grenelle 2 ») a été arrêté fin novembre 2014 par le préfet de région suite à son approbation par l'assemblée du Conseil régional le 17 octobre 2014.

Le SRCAE, élaboré en application de la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010, est un cadre stratégique visant à renforcer la cohérence des politiques territoriales en matière d'énergie, de qualité de l'air et lutte contre les effets des changements climatiques. Il définit les objectifs et les orientations régionales aux horizons 2020 - 2030 - 2050 en matière de maîtrise de l'énergie, de développement des énergies renouvelables, de baisses des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, et d'adaptation au changement climatique, pour contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux et internationaux.

Une région à dominante industrielle

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur figure parmi les plus consommatrices d'énergie en France. Le secteur de l'industrie y est plus prégnant qu'au niveau national avec de grandes infrastructures sur le territoire, notamment autour de l'étang de Berre. Avec 35 % des émissions de gaz à effet de serre, l'industrie est également le secteur le plus émetteur de la région. Associée à l'importance de l'industrie, la situation géographique de la région PACA explique l'ampleur du secteur du transport qui contribue à hauteur de 24 % des émissions de gaz à effet de serre régionales, hors transport aérien et maritime.

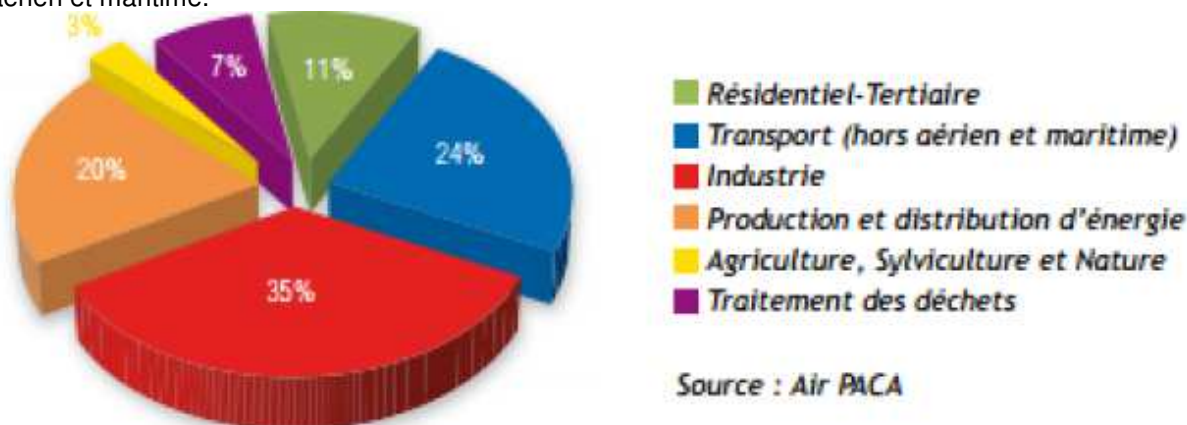


Figure 9 : Emissions de gaz à effet de serre par secteur (source : SRCAE PACA)

Les orientations stratégiques :

- **Pour le transport et l'urbanisme :**
 - Structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture ;
 - Développer un maillage adapté de transports en commun de qualité ;
 - Favoriser le développement des modes de déplacement doux ;
 - Encourager les pratiques de mobilité responsables ;
 - Optimiser la logistique urbaine ;
 - Réduire les impacts du transport des marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émissions de GES et de polluants ;
 - Favoriser le renouvellement du parc par des véhicules économes et peu émissifs.

- **Pour les bâtiments :**
 - Porter une attention particulière à la qualité thermique et environnementale des constructions neuves ;
 - Réhabiliter les bâtiments existants en ciblant en priorité les bâtiments les plus énergivores ;
 - Lutter contre la précarité énergétique ;
 - Favoriser le développement des compétences et la coordination des professionnels de la filière bâtiment.

- **Pour les industries et l'artisanat :**
 - Améliorer l'efficacité énergétique dans l'industrie ;
 - Anticiper et accompagner l'émergence et le déploiement de technologies industrielles innovantes et de rupture ;
 - Renforcer la sensibilisation et l'accompagnement technique, juridique et financier des TPE/PME/PMI.

- **Pour l'agriculture et la forêt :**
 - Adapter les filières agricoles pour faire face aux contraintes fortes exercées par le changement climatique, et favoriser les techniques moins émettrices de GES et de polluants ;
 - Adapter les pratiques sylvicoles aux contraintes fortes exercées par le changement climatique à la fois sur les volets atténuation et adaptation.

- **Pour les énergies renouvelables :**
 - Développer l'ensemble des énergies renouvelables et optimiser au maximum chaque filière, en conciliant la limitation des impacts environnementaux et paysagers et le développement de l'emploi local ;
 - Développer la filière éolienne ;
 - Développer les filières géothermie et thalassothermie ;
 - Conforter la dynamique de développement de l'énergie solaire en privilégiant les installations sur toiture, le solaire thermique pour l'eau chaude sanitaire et le chauffage, ainsi que les centrales au sol en préservant les espaces naturels et agricoles ;
 - Développer des réseaux de chaleur privilégiant les énergies renouvelables et de récupération ;
 - Développer et améliorer les conditions d'utilisation du bois énergie dans l'habitat et le tertiaire ;
 - Préserver et optimiser le productible hydroélectrique régional tout en prenant en compte les impacts environnementaux (milieux, populations, ...) ;
 - Améliorer l'accompagnement des projets d'énergies renouvelables.

➤ **Pour la qualité de l'air :**

- Se donner les moyens de faire respecter la réglementation vis-à-vis du brûlage à l'air libre ;
- Informer sur les moyens et les actions dont chacun dispose à son échelle pour réduire les émissions de polluants atmosphériques ou éviter une surexposition à des niveaux de concentrations trop importants ;
- Mettre en oeuvre, aux échelles adaptées, des programmes d'actions dans les zones soumises à de forts risques de dépassements ou à des dépassements avérés des niveaux réglementaires de concentrations de polluants (particules fines, oxydes d'azote) ;
- Conduire, dans les agglomérations touchées par une qualité de l'air dégradée, une réflexion globale et systématique sur les possibilités de mise en oeuvre des mesures du plan d'urgence de la qualité de l'air, prioritairement dans le domaine des transports ;
- Dans le cadre de l'implantation de nouveaux projets, mettre l'accent sur l'utilisation des Meilleures Techniques Disponibles et le suivi de Bonnes Pratiques environnementales, en particulier dans les zones sensibles d'un point de vue qualité de l'air.

➤ **Pour l'adaptation :**

- Faire des choix de gestion foncière et d'aménagement anticipant l'accroissement des risques naturels et l'émergence de nouveaux risques, incluant les options de retrait stratégique dans les zones inondables et/ou soumises au risque de submersion marine ;
- Renforcer et développer localement une culture des risques naturels et relancer une culture de l'eau ;
- Évaluer et améliorer en continu les dispositifs régionaux et départementaux de veille, de surveillance, d'alerte et de gestion opérationnelle des risques sanitaires en lien avec le changement climatique ;
- Pour chaque bassin versant, prendre en compte les scénarios prospectifs d'évolution de la ressource et de la demande en eau dans l'élaboration et la révision des SDAGE et des SAGE et rechercher toutes les formes d'optimisation de la ressource et de la demande ;
- Rendre opérationnels l'ensemble des leviers de préservation de la biodiversité, et valoriser la biodiversité auprès des acteurs, pour renforcer la capacité d'adaptation des écosystèmes ;
- Promouvoir l'aménagement d'espaces urbains globalement adaptés au climat futur et limitant le recours à la climatisation, via des techniques architecturales et des aménagements urbains.

Ce Schéma est un document stratégique qui a vocation à définir les orientations régionales. Les actions qui en découlent relèvent des collectivités territoriales au travers des Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) qui devront être conformes aux orientations fixées par le SRCAE

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la métropole Nice Côte d'Azur a été approuvé le 25 octobre 2019.

Le PCAET comporte notamment les éléments suivants :

- Le diagnostic du territoire qui comprend une analyse des gaz à effet de serre, une estimation de la séquestration nette de dioxyde de carbone par les forêts et matériaux biosourcés, une analyse de la consommation énergétique, une présentation des réseaux (électricité, gaz, chaleur), un état de production des énergies renouvelables et une analyse de la vulnérabilité du territoire face au changement climatique.

- La définition d'objectifs chiffrés : basés sur l'analyse des enjeux et des potentiels d'action dans les différents secteurs d'activités, des scénarios sont tracés en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction des consommations d'énergie, de production d'énergies renouvelables et de réduction des polluants atmosphériques.
- La stratégie territoriale qui définit et organise les domaines d'actions pour atteindre ces objectifs.
- Le programme d'actions et les fiches actions qui recensent les 167 projets sur lesquels est fondée la stratégie climat air énergie du territoire.
- L'évaluation environnementale stratégique qui analyse les impacts environnementaux des différentes mesures contenues dans le plan climat (selon les articles L122-4 et R122-17 du code de l'environnement).

3.2.1.2 Données climatiques

Les données climatiques, ci-après, proviennent de la Station Météorologique de Nice pour la période de janvier 1981 à décembre 2010 et sur la période allant de 1971 à 2000 pour la rose des vents. Ces données sont présentées en Annexe.

Annexe 2 : Données climatiques

Vents

De l'étude de la Rose des Vents globale, il ressort globalement :

- une prédominance des vitesses de vents de 2 à 4 m/s, représentant 64,0 % du temps,
- une faible proportion de vents forts (> 8 m/s), représentant 3,8 % du temps,
- une prédominance des vents de provenance Nord - Nord Ouest (secteurs 34 représentant 32 % des vents) et des vents de provenance Nord-est (secteurs 08 à 10 représentant 11.9 % des vents).

La vitesse moyenne du vent est de 3,9 m/s et la vitesse maximale enregistrée de 32 m/s (le 28 décembre 1999 - direction 270).

Le nombre moyen de jours avec des rafales supérieures à 16 m/s est de 41,4 jours, avec des rafales supérieures à 28 m/s de 0,3 jour.

Températures

La température moyenne mensuelle est de 16 °C, avec un minimum moyen de 9,2°C et un maximum moyen de 24,1°C.

Les records de température observés sur la période allant du 1^{er} juillet 1942 au 21 septembre 2020 sont de -7,2 ° en janvier 1985 et 37,7° en août 2006

Précipitations

Le nombre moyen annuel de jours avec précipitations (> 1 mm) est de 61,2 jours, et avec précipitations supérieures à 10 mm de 22,6 jours. La hauteur moyenne annuelle des précipitations est de 733,0 mm.

Le maximum quotidien de précipitation enregistré sur la période du 1^{er} juillet 1942 au 21 septembre 2020 est de 191,4 mm (13 octobre 1973).

Les précipitations sont inégalement réparties selon le cycle saisonnier sur l'année. Le mois le plus arrosé est celui d'octobre avec 132,8 mm de précipitation et le mois le plus sec celui de juillet avec 12,1 mm de précipitation.

Foudre

Pour la commune de Carros, le niveau de foudroiement est modéré.

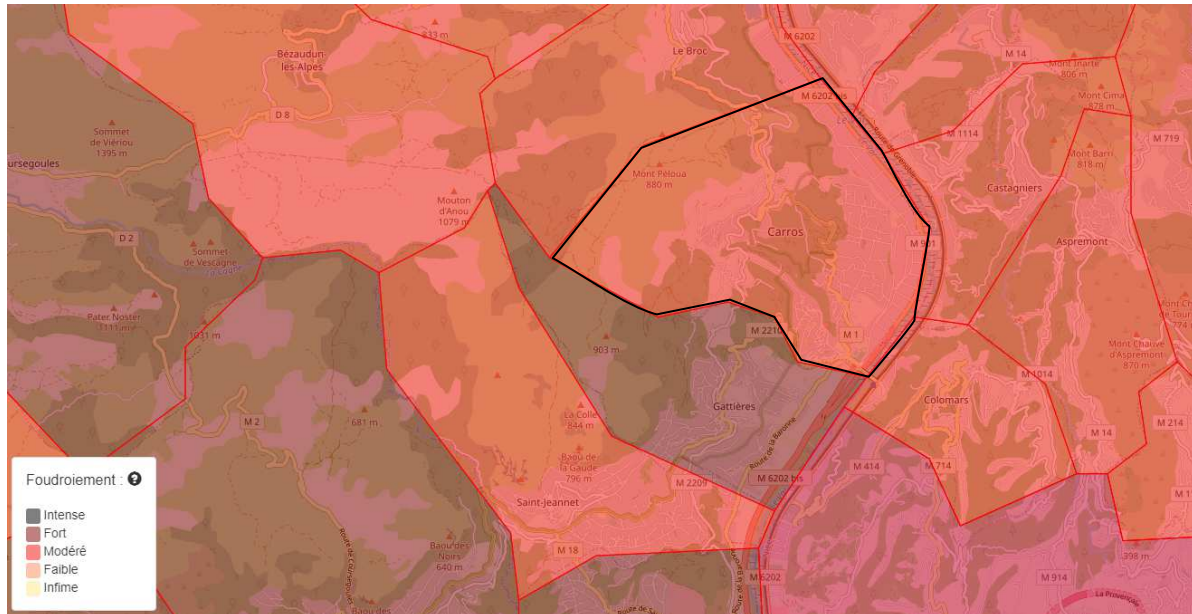


Figure 10 : Intensité du foudroiement (site : Meteorage)

D'après les données issues de l'analyse du risque foudre de 2011 :

- Niveau kéraunique N_k ou T_d (nombre de jours d'orage par an) : 39
- Densité de foudroiement N_G (nombre de coups par km^2 et par an) : 3,9

3.2.2 Topographie

La topographie du site est telle que le terrain présente une faible pente naturelle vers le sud-est et une autre vers l'ouest.

Le site est déjà existant et il n'est pas prévu de nouvelles opérations de terrassement susceptibles de modifier la topographie et les écoulements en place.

3.2.3 Géologie

Le site de Monaco Logistique repose sur des alluvions comme en témoignent la carte géologique et les sondages répertoriés par la banque de données du sous-sol (BDSS) du BRGM.

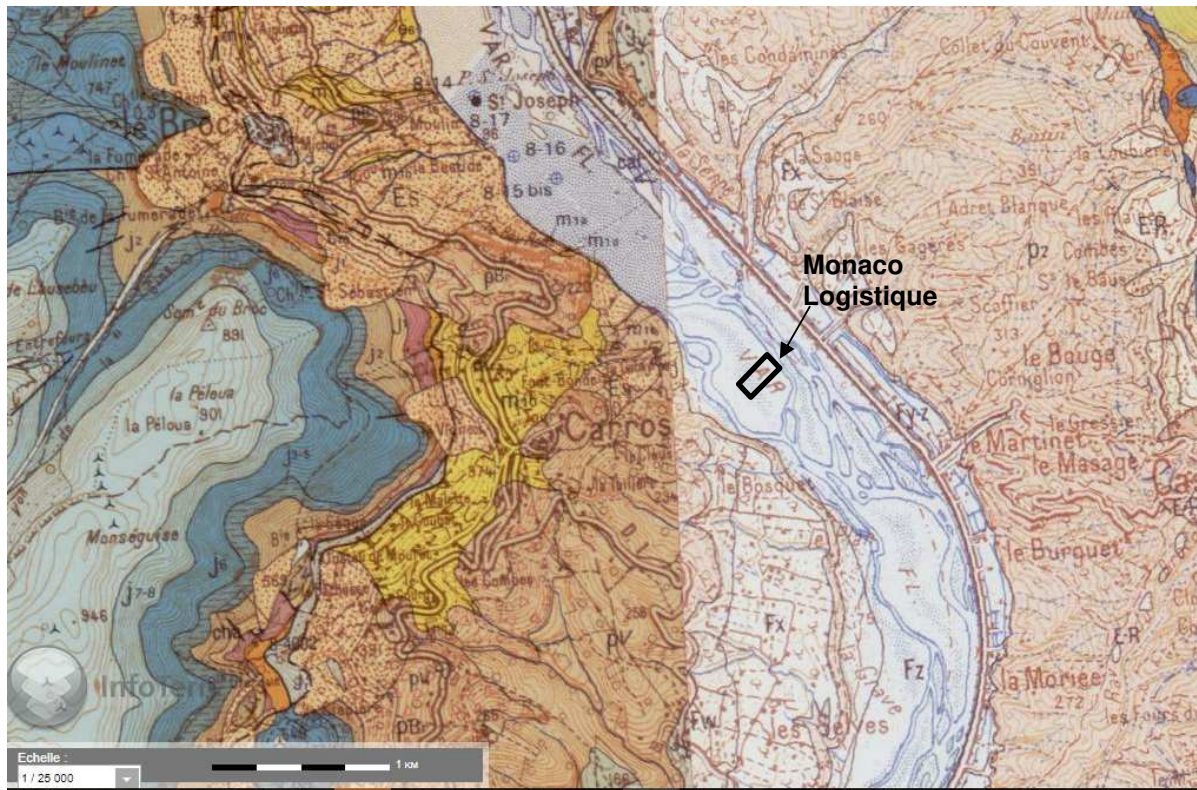


Figure 11 : Extrait de la carte géologique (Source : Infoterre)

Légende:

- Fz Alluvions récentes et dépôts de fonds karstiques (terra rossa)

De nombreux sondages aux environs du site sont répertoriés par la banque de données du sous-sol (BDSS) du BRGM.

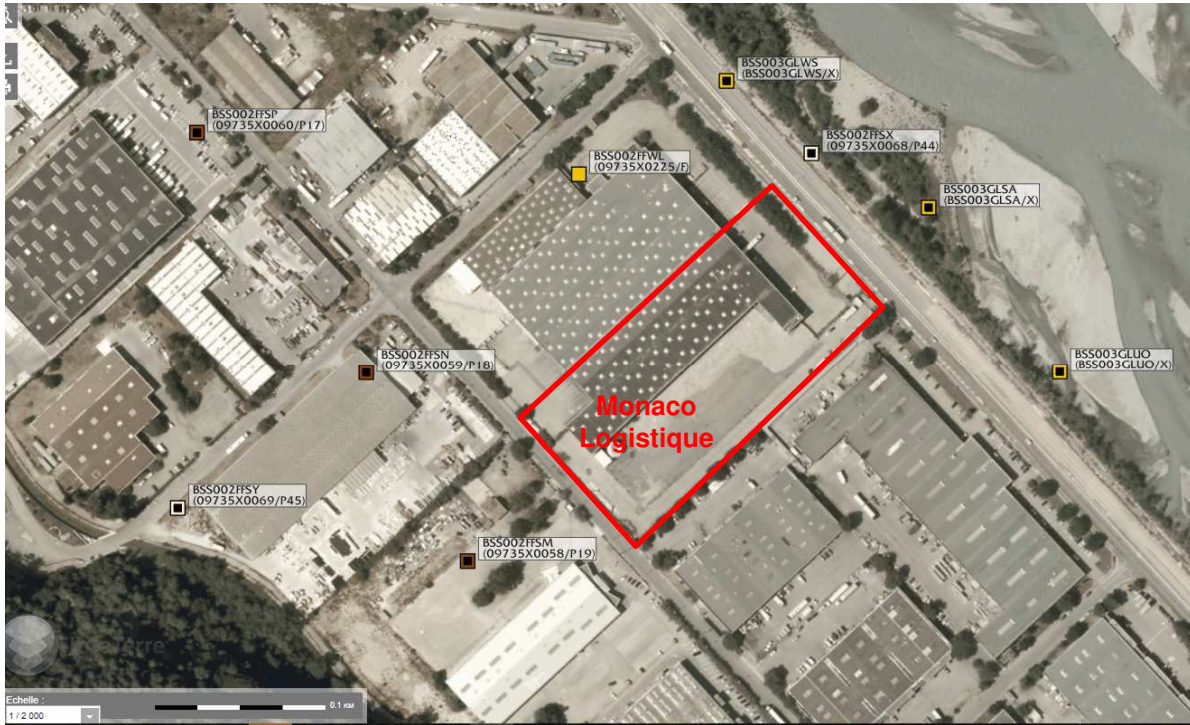


Figure 12 : Sondages aux environs du site (source : Infoterre)

Nous présentons ci-dessous la coupe géologique d'un de ces sondages (sondage 09735X0058/P19)

Profondeur	Formation	Lithologie	Lithologie	Stratigraphie	Altitude
0.40	Remblais		Alluvions d'apport.	Holocène	82.10
1.60	Fz		Sable moyen (20%), graviers 5-40 (50%), galets 70-150 (30%). Alluvions du Var.		80.90
2.60			Sable fin (20%), graviers/galets 5-40 (65%), galets 60-120 (10%), blocs 150-220 (5%).		79.90
4.00			Sable moyen (40%), graviers 5-25 (40%), blocs 120-250 (20%).		78.50
5.50			Sable moyen (40%), graviers/galets 5-40 (45%), galets 40-90 (15%).		77.00
6.80			Sable moyen (30%), graviers 5-20 (60%), galets 55-90 (5%), blocs 120-250 (5%).		75.70
7.80			Sable fin (10%), graviers 5-25 (20%), galets 50-80 (10%), blocs 140-270 (60%).		74.70
9.20			Sable fin (60%), graviers 5-20 (20%), galets 70-150 (5%), galets 150-200 (15%).		73.30
10.00			Sable fin (40%), graviers 5-20 (40%), galets 50-150 (15%), blocs 120-250 (5%).		72.50

Figure 13 : Coupe géologique (Sondage 09735X0058/P19)

3.2.4 Hydrogéologie

Le site est implanté au droit de la masse d'eau FRDG396 : « Alluvions de la basse vallée du Var ». Le tableau suivant présente pour cette masse d'eaux souterraines les principales caractéristiques.

Code de la masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Surface à l'affleurement	Surface sous couverture	Type
FRDG396	Alluvions de la basse vallée du Var	29,32 km ²	0 km ²	Alluviale

Les alluvions silico-calcaires du Var et de l'Estéron sont le siège d'une nappe abondante qui s'écoule depuis le Plan du Var jusqu'à la mer selon une direction nord-sud. La principale source d'alimentation de la nappe est le fleuve.

Captages d'eau potable

La cartographie ci-dessous présente les captages sur la commune de Carros avec leur périmètre de protection. Le site de Monaco Logistique partie du périmètre de protection éloigné du site. La compatibilité du projet avec cette servitude est discutée au §3.10.4

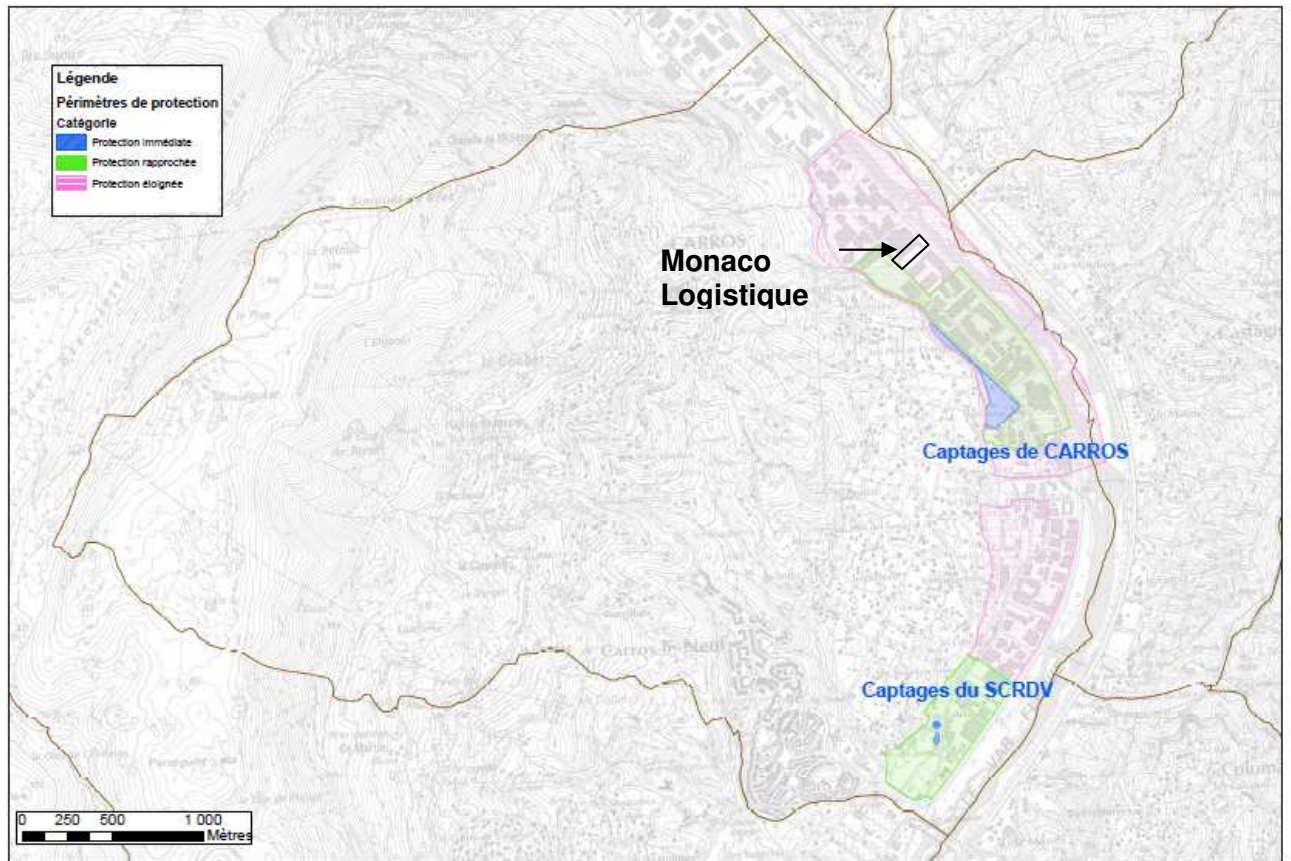


Figure 14 : Captages d'eau potable aux environs du site

3.2.5 Hydrologie

3.2.5.1 Le réseau hydrographique

Le réseau hydrographique est présenté sur la figure ci-dessous.

Le site est implanté :

- à 50 m à l'Ouest du Var
- à 180 m à l'Est du canal du pied de Coteau

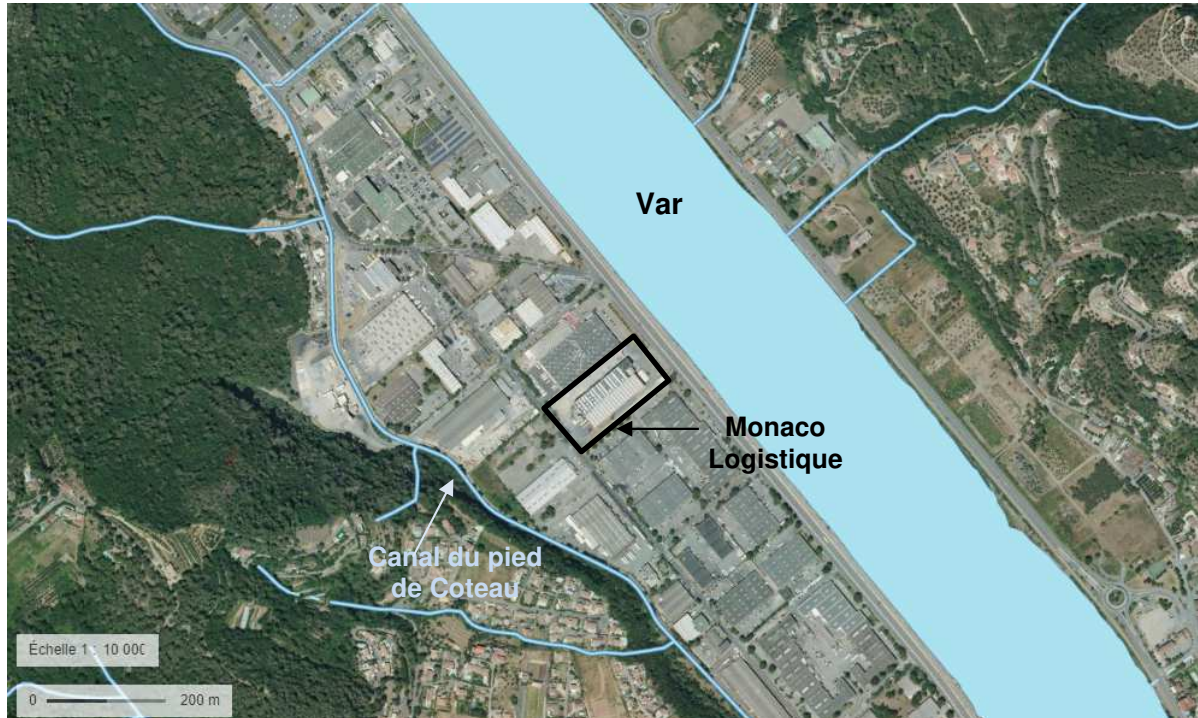


Figure 15 : Réseau hydrographique à proximité du site

Le Var a des débits moyens considérables (7 à 8 m³/s au niveau du Haut-Var et 50 m³/s au niveau du Var-Inférieur).

On distingue quatre saisons à régimes très contrastés.

- deux saisons de gros débits au printemps (en raison de la fonte des neiges, à laquelle s'ajoutent les pluies méditerranéennes) et en automne (les violentes pluies),
- deux saisons à fort minimum en été (saison de pénurie, faible pluviométrie) et en hiver (l'essentiel des précipitations se fait sous forme de neige -"rétention hivernale"-).

3.2.5.2 Qualité des eaux de surface

L'état des eaux du Var est donné par le site <http://sierm.eaurmc.fr/surveillance/eaux-superficielles/index.php> qui recense pour le Var de nombreux points de mesures dont les plus proches avec des données disponibles récentes sont :

- 06710026 VAR à CARROS (point en aval du site, situé au niveau du Pont de la Manda)
- 06710110 VAR à UTELLE 2 (point en amont du site, situé à proximité du lieu-dit Le Chaudan)

La carte ci-dessous représente la localisation de ces points de mesures :

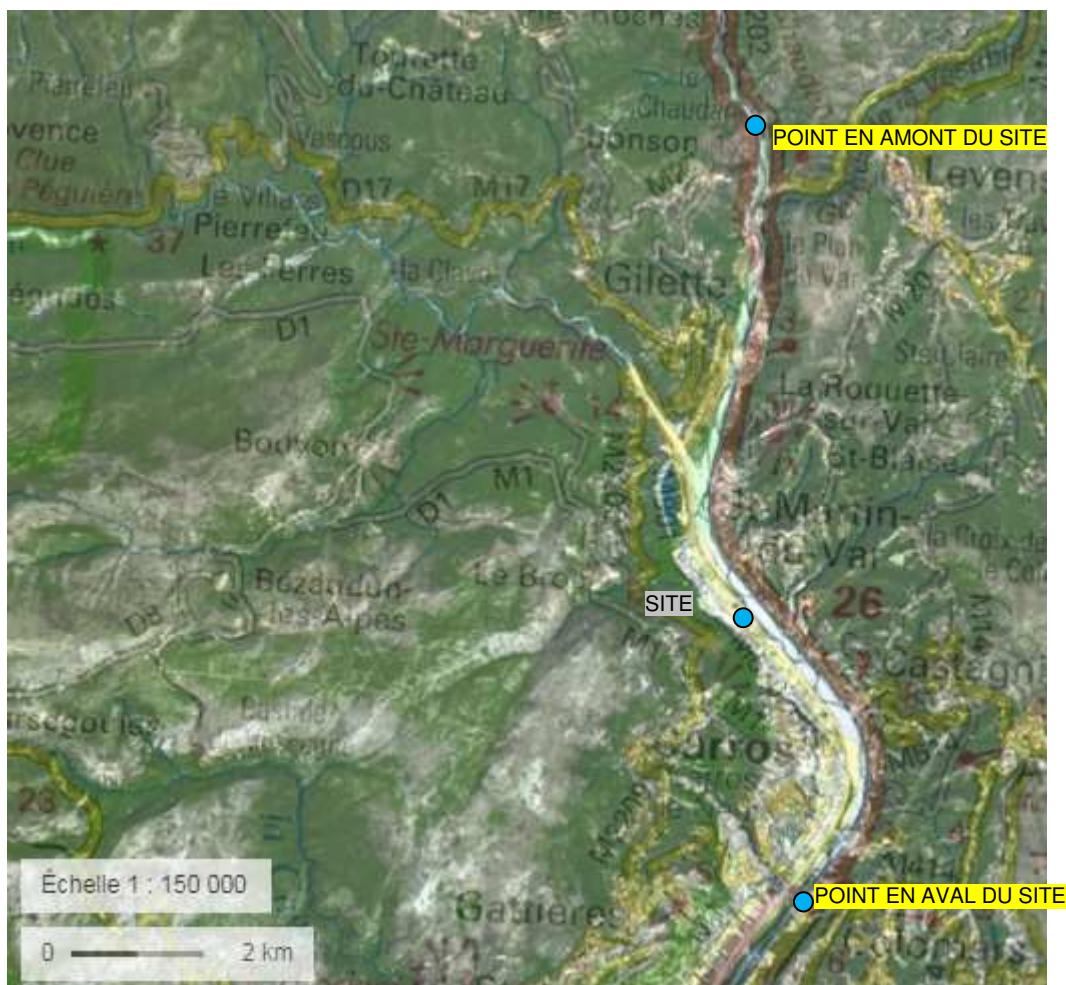


Figure 16 : Localisation des points de mesure qualité des eaux

Les résultats des prélèvements réalisés sont présentés ci-dessous et ont pour légende :

État écologique

TBE	Très bon état
BE	Bon état
MOY	État moyen
MED	État médiocre
MAUV	État mauvais
Ind	État indéterminé : absence actuelle de limites de classes pour le paramètre considéré, ou absence actuelle de référence pour le type considéré (biologie), ou données insuffisantes pour déterminer un état (physicochimie). Pour les diatomées, la classe d'état affichée sera "indéterminé" si l'indice est calculé avec une version de la norme différente de celle de 2007 (Norme AFNOR NF T 90-354)
NC	Non Concerné
	Absence de données

État chimique

BE	Bon état
MAUV	Non atteinte du bon état
Ind	Information insuffisante pour attribuer un état
	Absence de données

Point en amont du site (06710110) : Le Var à Utelle

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

Figure 17 : Etat des eaux de la station du Var, à Utelle

Point en aval du site (06710026) : Le Var à Carros

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

Figure 18 : Etat des eaux de la station, Var à Carros

3.2.5.3 Qualité des eaux souterraines

L'état des eaux souterraines est donné par le site <http://sierm.eaurmc.fr/surveillance/eaux-souterraines/index.php> qui recense pour la masse d'eau FRDG396, deux points de surveillance : un au niveau de la commune de Saint-Laurent-du-Var et un au niveau de la commune de Carros, au niveau de la zone de la Grave. Nous présentons ci-dessous les résultats pour le point implanté sur la commune de Carros (Code BSS : 09735X0200/PUITS).

Années	litrates	Pesticides	Métaux	Solvants chlorés	Autres	État chimique
2016	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2015	BE	BE	BE	BE	BE	BE
2014	BE	BE	BE	BE	BE	BE

Légende

BE	Bon état
MED	État médiocre
IND	Etat indéterminé : données insuffisantes pour déterminer un état chimique
	Absence ou insuffisance de données

3.2.5.4 Schéma Directeur d'Aménagement de la Gestion des Eaux et Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

– SDAGE

Le SDAGE Rhône Méditerranée est entré en vigueur le 21 décembre 2015 pour les années 2016 à 2021.

Le SDAGE définit la politique à mener pour stopper la détérioration et retrouver un bon état de toutes les eaux : cours d'eau, plans d'eau, nappes souterraines et eaux littorales.

Document de planification pour l'eau et les milieux aquatiques du bassin Rhône-Méditerranée, il fixe, pour 6 ans, les grandes priorités, appelées "orientations fondamentales", de gestion équilibrée de la ressource en eau.

Le SDAGE 2016-2021 fixe pour les masses d'eau souterraines des objectifs de qualité et des objectifs quantitatifs.

Les tableaux suivants précisent pour les différentes masses d'eau précitées les états ainsi que les objectifs d'état.

Code masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Catégorie de masse d'eau	Objectif d'état écologique					Objectif d'état chimique				
			Objectif d'état	Statut	Echéance	Motivations en cas de recours aux dérogations	Paramètres faisant l'objet d'une adaptation	Echéance sans ubiquiste	Echéance avec ubiquiste	Motivations en cas de recours aux dérogations	Paramètres faisant l'objet d'une adaptation	
FRDR78a	Le Var de la Vésubie à Colomars	Cours d'eau	bon potentiel	MEFM	2015				2015	2015		
FRDR78b	Le Var de Colomars à la mer	Cours d'eau	bon potentiel	MEFM	2027	FT	continuité, morphologie	2015	2027	FT	Benzo(g,h,i)perylène + Indeno(1,2,3-cd)pyrène	

Code masse d'eau	Nom de la masse d'eau	Objectif d'état quantitatif				Objectif d'état chimique				
		Objectif d'état	Echéance	Motivations en cas de recours aux dérogations	Paramètres faisant l'objet d'une adaptation	Objectif d'état	Echéance	Motivations en cas de recours aux dérogations	Paramètres faisant l'objet d'une adaptation	Polluant dont la tendance à la hausse est à inverser
FRDG396	Alluvions de la basse vallée du Var	Bon état	2015			Bon état	2015			

Le SDAGE prévoit des dispositions liées à la création d'industries et notamment :

- la disposition 5C-02 : Réduire les rejets industriels qui génèrent un risque ou un impact pour une ou plusieurs substances,
- la disposition 5C-05 : Maitriser et réduire l'impact des pollutions historiques.

– SAGE

Le SAGE est un document de planification élaboré de manière collective, pour un périmètre hydrographique cohérent. Il fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau.

La commune de Carros est incluse dans le périmètre du SAGE « Nappe et Basse vallée du Var ». Le périmètre d'étude du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var a été arrêté le 12 janvier 1995. Le S.A.G.E a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 juin 2007. Ce S.A.G.E a depuis fait l'objet d'une révision. Le SAGE révisé a été validé par la Commission Locale de l'Eau le 13 octobre 2015 puis approuvé par arrêté préfectoral le 9 août 2016.

3.3 MILIEUX NATURELS

3.3.1 Périmètres réglementaires

3.3.1.1 Réseau Natura 2000

Les zones NATURA 2000 sont issues de la mise en œuvre de deux directives européennes :

- la « Directive Oiseaux » de 1979 qui a permis la désignation de Zones de Protection Spéciales (ZPS) après une étape d'inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) ;
- la « Directive Habitat » de 1992 qui prévoit la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC) à partir des propositions de Sites d'Intérêt Communautaire (pSIC et SIC).

Le réseau NATURA 2000 est donc constitué de Zones de Protection Spéciales et de Zones Spéciales de Conservation.

Directive Habitat

Aucun site relevant de la Directive Habitat n'est inventorié sur la commune de Carros. Les sites les plus proches sont listés dans le tableau ci-dessous ?

Code	Nom ZSC	Superficie	Distance au site
FR9301570	Préalpes de Grasse	18232 ha	3,2 km à l'ouest
FR9301569	Vallons obscurs de Nice et de Saint-Blaise	453 ha	1 km à l'est

ZSC FR9301569 : Vallons Obscurs de Nice et de Saint-Blaise

Le site, caractérisé par une morphologie très particulière, comporte des vallons humides, ombragés, très étroits et exceptionnellement profonds, appelés localement vallons obscurs. La porosité de la roche permet à toute la formation de constituer un réservoir d'eau qui retarde l'assèchement des sols de plusieurs semaines. Les canyons très encaissés, les tunnels et les voûtes présentent un intérêt géomorphologique exceptionnel.

Ces vallons sont le siège d'une végétation à affinité subtropicale et montagnarde comprenant des espèces très peu fréquentes. Ils abritent notamment des espèces montagnardes en situation abyssale (espèces plutôt montagnardes se développant là pratiquement au niveau de la mer) cohabitant avec des éléments de la flore subtropicale humide et diverses fougères.

Ils ont une forte valeur patrimoniale faunistique, floristique et géomorphologique et abritent trois habitats prioritaires de la directive Habitats.

Il constituerait également l'une des rares stations d'un amphibien : l'Hydromante d'Ambrosi (Hydromantes strinatii) (donnée ancienne).

Vallons humides, encaissés et ombragés, creusés dans les conglomérats ou "poudingues" du Var (le poudingue est formé par des galets et un ciment intersticiel limono-sableux poreux et très résistant).

Ruisseaux intermittents.

Cachés par les formations sylvatiques, les fonds des vallons sont surcreusés en canyons étroits et profonds où règnent des conditions climatiques particulières (microclimat caractérisé par une forte hygrométrie et des températures relativement basses).

ZSC : FR9301570 : Préalpes de Grasse

Ce site accueille de nombreuses espèces rares, voire endémiques, notamment sur le plan floristique. Il est également important pour la vipère d'Orsini.

Directive Oiseaux

Les sites relevant de la Directive Oiseaux les plus proches du site sont :

Code	Nom de la ZPS	Superficie	Distance au site
FR9312002	Préalpes de grasse	23 163 ha	3,2 km à l'Ouest
FR9312025	Basse vallée du Var	642 ha	35 m à l'Est

ZPS : FR9312025 : Basse vallée du Var

La basse vallée du Var constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau. Ainsi, la basse vallée du Var :

- constitue une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs, qui y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin.
- permet la nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau de forte valeur patrimoniale : Sterne pierregarin, Sterne naine, Blongios nain, etc.
- constitue un site important d'hivernage pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Plus de 150 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont 36 espèces sont d'intérêt communautaire. Espèces nichant hors périmètre mais fréquentant le site pour s'alimenter, notamment en période de reproduction : Faucon pèlerin (1 couple), Grand-duc d'Europe (1 couple).
Lit mineur du fleuve Var, dans sa partie aval, jusqu'à l'embouchure marine.

ZPS : FR9312002 : Préalpes de grasse

Grande variété de milieux, faciès rupicoles des falaises, zones karstiques, présentant une grande richesse écologique. L'hétérogénéité de la couverture végétale est importante. Les pelouses à caractère steppique alternent avec les milieux forestiers et quelques ripisylves. Ces conditions sont favorables à la présence d'une avifaune riche et variée inféodée aux zones ouvertes ou fermées ou utilisant les deux.

Les falaises des bordures du site présentent des sites de nidification favorables à diverses espèces patrimoniales : Aigle royal, Faucon pèlerin, Circaète Jean-le-Blanc, Bondrée apivore, Grand-duc d'Europe, Crave à bec rouge. Les plateaux constituent leurs territoires de chasse.

Les pelouses à caractère steppique des plateaux, alternant avec des zones boisées, sont favorables à l'Engoulevent d'Europe, l'Alouette lulu, la Fauvette pitchou, la Pie-grièche écorcheur, le Bruant ortolan, le Pipit rousseline.

Certaines espèces d'affinité montagnarde, telles que le Tétrás lyre ou la Chouette de Tengmalm, sont en limite méridionale de leur aire de répartition naturelle, ce qui leur confère une certaine originalité.

Les vallées sont utilisées comme couloirs de migration.

Espèces nichant à proximité et utilisant le site comme zone d'alimentation : Vautour fauve (population du Verdon).

Ces données sont issues de la DREAL Paca

- **Le site est localisé à proximité immédiate d'une zone Natura 2000 relevant de la directive Oiseaux : la Zone de Protection Spéciale « Basse vallée du Var ».**

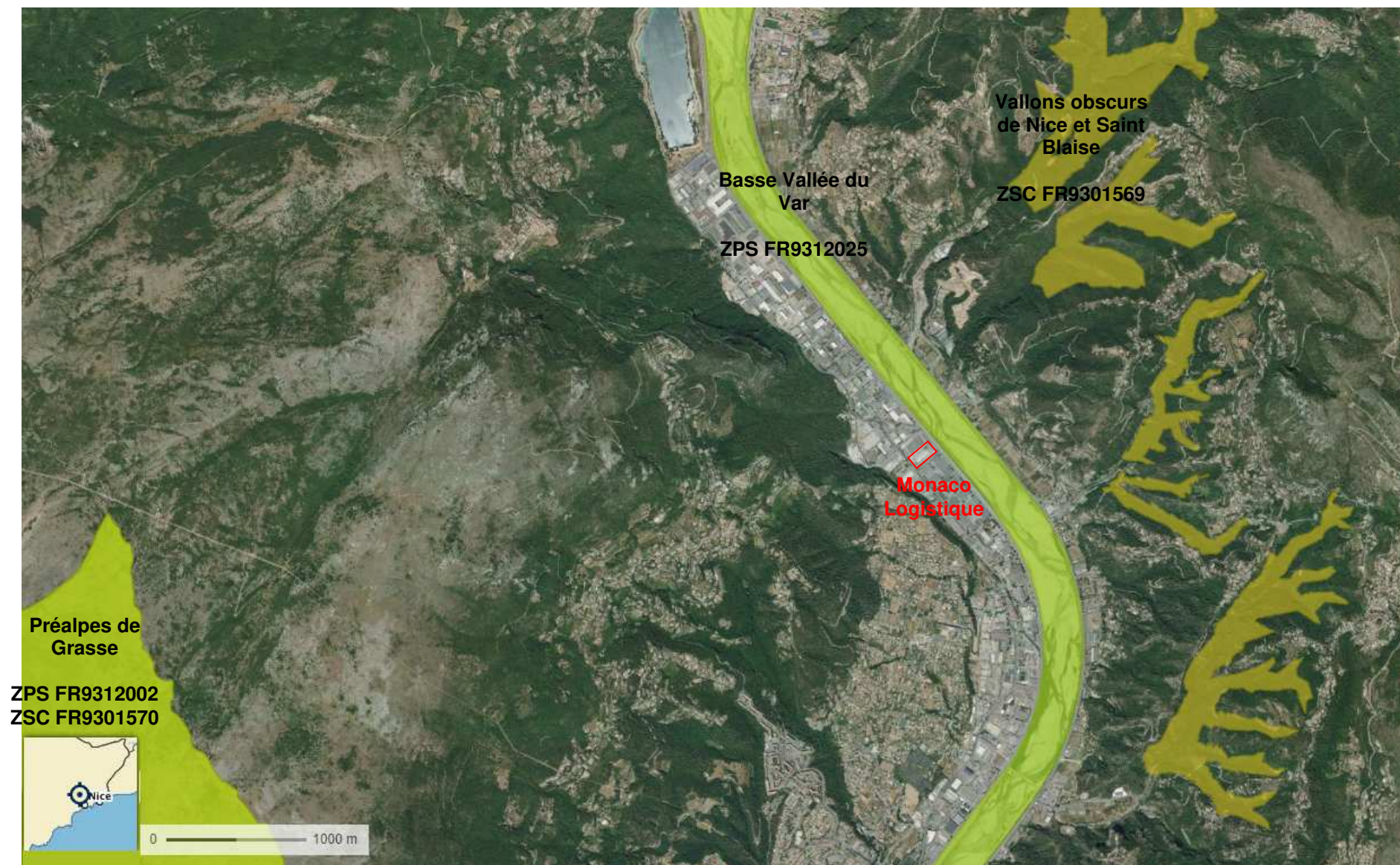


Figure 19 : Zones Natura 2000 aux environs du site

3.3.1.2 Les réserves naturelles

Les réserves naturelles sont des espaces naturels protégés d'importance nationale et protègent chacune des milieux très spécifiques. Issues de la loi du 27 février 2002 et conformément au décret du 18 mai 2005 codifié, ces réserves sont à présent organisées par le livre II de la partie réglementaire du Code de l'Environnement, titre IV chapitre 2ème. L'objectif d'une réserve naturelle est la préservation d'espèces animales ou végétales et d'habitats en voie de disparition ainsi que la préservation de biotopes et de formations géologiques d'étapes sur les grandes voies de migration de la faune sauvage.

→ Aucune réserve naturelle n'est recensée sur la commune de Carros : le site n'est donc pas inclus dans une réserve naturelle protégée.

3.3.1.3 Parcs naturels régionaux et parcs nationaux

Un parc naturel régional (PNR) est à proximité du site. Il s'agit du PNR des Préalpes d'Azur, d'une superficie de près de 90 000 hectares, créé par décret du 28 mars 2012

Son implantation exacte est présentée sur la cartographie ci-dessous.

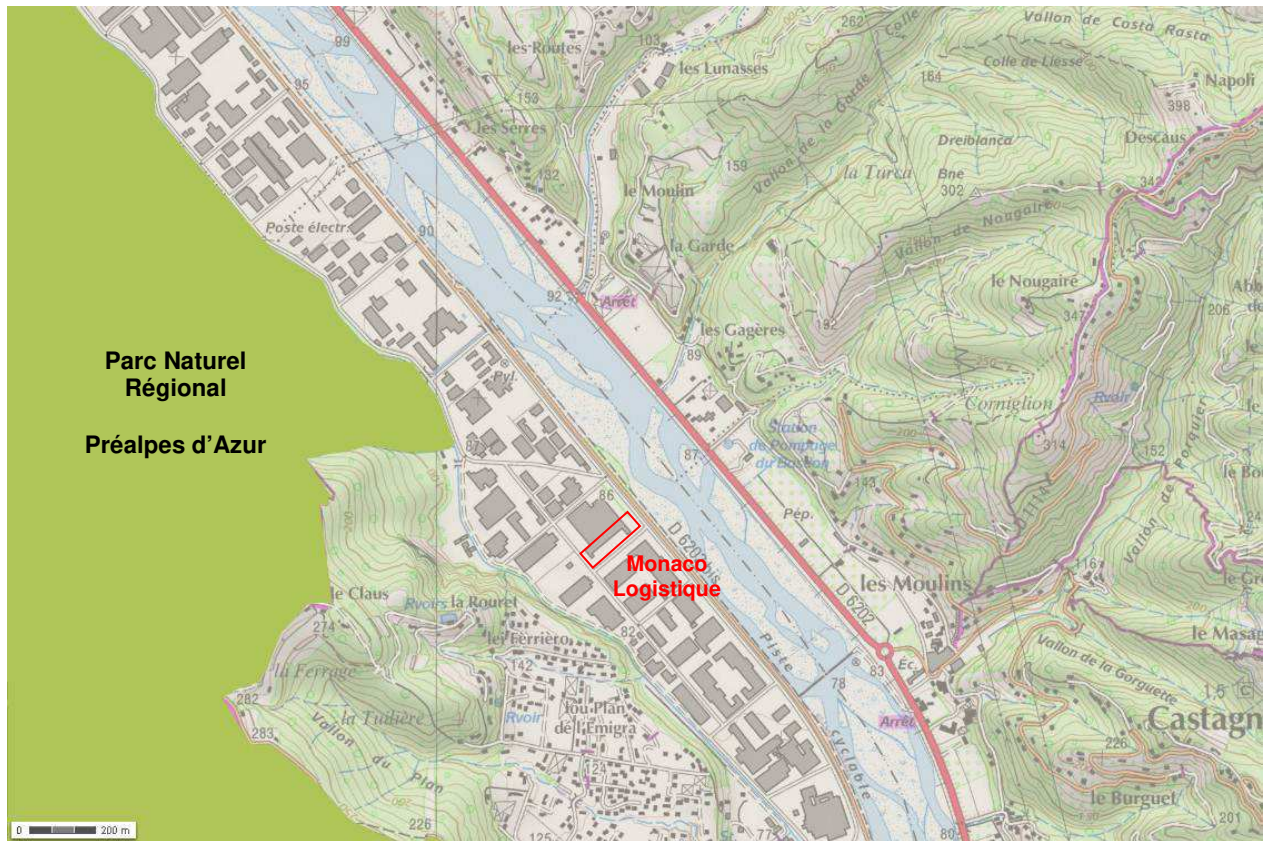


Figure 20 : Localisation du PNR « Préalpes d'Azur »

→ Le site ne fait pas partie du Parc Naturel Régional Préalpes d'Azur.

3.3.1.4 Arrêtés de biotope

Les arrêtés préfectoraux de protection biotope permettent aux préfets de département de fixer les mesures tendant à favoriser, sur tout ou partie du territoire, la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées et à interdire des actions pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux.

→ **Aucun arrêté de protection biotope n'a été instauré sur la commune de Carros.**

3.3.2 Périmètres d'inventaires

3.3.2.1 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF terrestres

Les inventaires des Zones Naturelles d'Intérêts Ecologiques, Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF) initiés par le ministère de l'environnement en 1982 recensent 2 types de zones ;

- celles dites de type I, d'une superficie généralement limitée, caractérisées par la présence d'espèces animales ou végétales rares ou caractéristiques,
- celles dites de type II, de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Les zones de type I peuvent être contenues dans les zones de type II.

Une ZNIEFF terrestre est recensée sur la commune de Carros. Cette zone est située à 50 m à l'Est du site

Code ZNIEFF	Type	Nom	Superficie (ha)	Distance au site
06-140-100	ZNIEFF type II	Le Var	1719,78	35 m

Tableau 2 : ZNIEFF terrestres aux environs du site

- Description de la ZNIEFF n° 06-140-100 : Var - à environ 35m du site

Le cours d'eau Var est désigné comme la plus importante « zone humide » littorale de la Côte d'Azur. Le fleuve Var est reconnu comme voie de migration majeure pour l'avifaune. La plaine, quant à elle, constitue une zone de nidification pour de nombreux oiseaux (p.ex. Sterne naine, Sterne pierregarin, Blongios nain). La continuité aquatique de la basse vallée du Var est très fragilisée pour un certain nombre de poissons, comme l'Anguille européenne, le Barbeau méridional et l'Alose feinte, par la présence de seuils et d'aménagements infranchissables.

Les ZNIEFF géologiques

Les ZNIEFF géologiques correspondent à des secteurs d'intérêt exclusivement géologique et de superficie en général limitée. Elles sont une spécificité de région PACA. Elles concernent principalement des stratotypes et des gisements paléontologiques.

Aucune ZNIEFF géologique n'est recensée sur la commune de Carros.

→ **Le site n'est pas inscrit à l'intérieur d'une ZNIEFF.**



Figure 21 : Localisation des ZNIEFF aux environs du site

3.3.2.2 Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux

Un inventaire de ZICO (Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux) a été réalisé par la Ligue pour la Protection des Oiseaux entre 1979 et 1991. Il recense les zones les plus importantes pour la conservation des oiseaux ainsi que les sites d'oiseaux migrateurs d'importance internationale. Il s'agit de la première étape du processus pouvant conduire à la Désignation de ZPS (Zones de Protection Spéciale), sites effectivement préservés pour les oiseaux et proposés pour intégrer le réseau Natura 2000.

Deux ZICO sont recensées dans l'environnement du site

Code ZICO	Nom	Distance au site
PAC 25	Basse Vallée du Var	35 m à l'Est
PAC 26	Préalpes de Grasse	3,5 km à l'Ouest

Tableau 3 : ZICO aux environs du site

→ Le site n'est pas inscrit à l'intérieur d'une ZICO

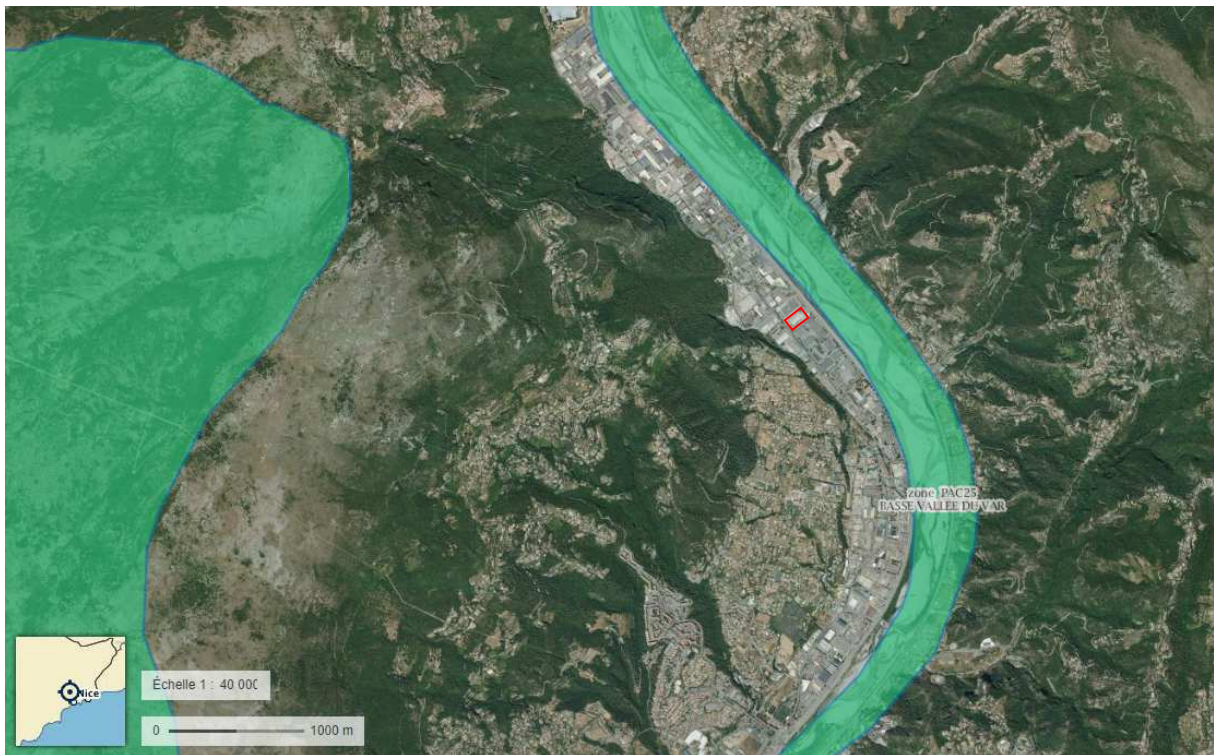


Figure 22 : Zones importantes pour la conservation des oiseaux

3.3.3 Inventaires de terrain

Compte-tenu du caractère anthropisé et artificialisé de la zone, aucun inventaire de terrain n'a été réalisé.

3.3.4 Continuités écologiques

A l'échelle du SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)

La conservation des populations floristiques et faunistiques sur le long terme nécessite, dans l'idéal, que chaque individu puisse se déplacer. Ce besoin vital est essentiellement lié à la reproduction et à l'alimentation. Or, l'aménagement, les infrastructures, les ouvrages hydrauliques, l'urbanisation, l'agriculture intensive constituent un nombre croissant de barrières écologiques. Ces aménagements engendrent des points de conflits (existants ou potentiels), des déséquilibres écologiques locaux, des fragmentations et peuvent également favoriser le développement de certaines espèces envahissantes.

Les continuités écologiques désignent les espaces ou réseaux d'espaces réunissant les conditions de déplacement d'une ou plusieurs espèces. Il s'agit des espaces qui constituent des milieux favorables ou simplement utilisables temporairement et qui offrent des possibilités d'échanges.

A l'échelle de la région PACA, des réservoirs de biodiversité ont été identifiés dans le **SRCE PACA**. Ces réservoirs de biodiversité (= correspondant à des espaces importants pour la biodiversité) correspondent essentiellement aux espaces d'intérêt écologique : Natura 2000, ZNIEFF,

Les grandes continuités de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont été rattachées à 5 grands ensembles (5 sous-trames) : milieux forestiers, milieux semi-ouverts, milieux ouverts, zones humides et eaux courantes. A ces 5 sous-trames, s'ajoute une composante spécifique littorale.

A l'échelle locale

La mise en place d'un réseau écologique national, nommé « Trame verte et bleue », est une mesure phare proposée par le Grenelle de l'environnement afin de préserver la biodiversité et les ressources naturelles. La vocation de cette trame est de permettre le maintien et le développement, sur l'ensemble du territoire national, de « continuités écologiques ».

Trame Verte et Bleue de Carros :

Le classement des modes d'occupation du sol en sous-trames permet de faire ressortir les grandes composantes structurelles du territoire, en fonction du degré d'ouverture des milieux.

La trame boisée

Les grands massifs boisés constituent les « poumons verts » de l'arrière-pays niçois. Ils sont constitués de pins d'Alep et de chênes verts et blancs. Dans la basse vallée du var, ces massifs sont striés par de nombreux vallons qui favorisent la ripisylve (aulnes, peupliers, cannes de Provence). Le massif des Baous s'étend sur la partie ouest de la commune de Carros. Ce relief et ses coteaux occupent la majeure partie du territoire communal. Plus à l'est, sur la commune de Castagniers, on distingue le massif du Mont Cima, qui appartient à l'entité des Préalpes niçoises. Ces deux massifs sont séparés par la basse vallée du Var devenue un couloir de développement ou l'urbanisation se partage l'espace avec l'agriculture et le fleuve. La route métropolitaine 6202 qui s'étend sur la rive gauche du fleuve réduit les possibilités d'échanges pour la faune terrestre. Si les espèces forestières terrestres rencontrent des limites à leur déplacement, les espèces volantes ont la possibilité de se déplacer entre ces cœurs de nature. Sur la partie Est de la commune de Carros, le long du fleuve, une vaste zone industrielle de niveau départemental représente également un élément fragmentant qui isole le massif des Baous et ses coteaux du corridor aquatique. En analysant au-delà des limites administratives, on note la continuité que constitue le vaste espace boisé du massif des Baous avec

les reliefs des Préalpes niçoises, de part et d'autre de la basse vallée du Var. Ces massifs sont des espaces naturels d'intérêt écologique ou paysager, couverts par des périmètres de protection et/ou des inventaires écologiques. Ils représentent des « réservoirs de biodiversité ».

La trame ouverte et semi-ouverte

Sur la commune de Carros, les milieux ouverts et semi-ouverts font apparaître différentes trames paysagères. Sur le relief des Baous, à l'ouest du territoire, le paysage de lande se caractérise par une végétation basse et constitue la trame semi-ouverte. La trame ouverte se caractérise par des espaces cultivés ou en friches. Le paysage agreste traditionnel se retrouve sur les coteaux (oléiculture traditionnelle), en périphérie du noyau villageois.

La trame humide

Cette trame verte est complétée par une trame bleue. Le fleuve Var et ses affluents en sont les composants sur le territoire de Carros. Le Var forme le principal corridor aquatique. Les cours d'eau temporaires qui strient les massifs boisés au travers de nombreux vallons composent également la trame bleue du territoire. De par les milieux traversés et la présence d'une ripisylve le long des cours d'eau, ces axes bleus représentent aussi des corridors pour la faune et la flore.

Des éléments fragmentant : routes départementales, urbanisation...

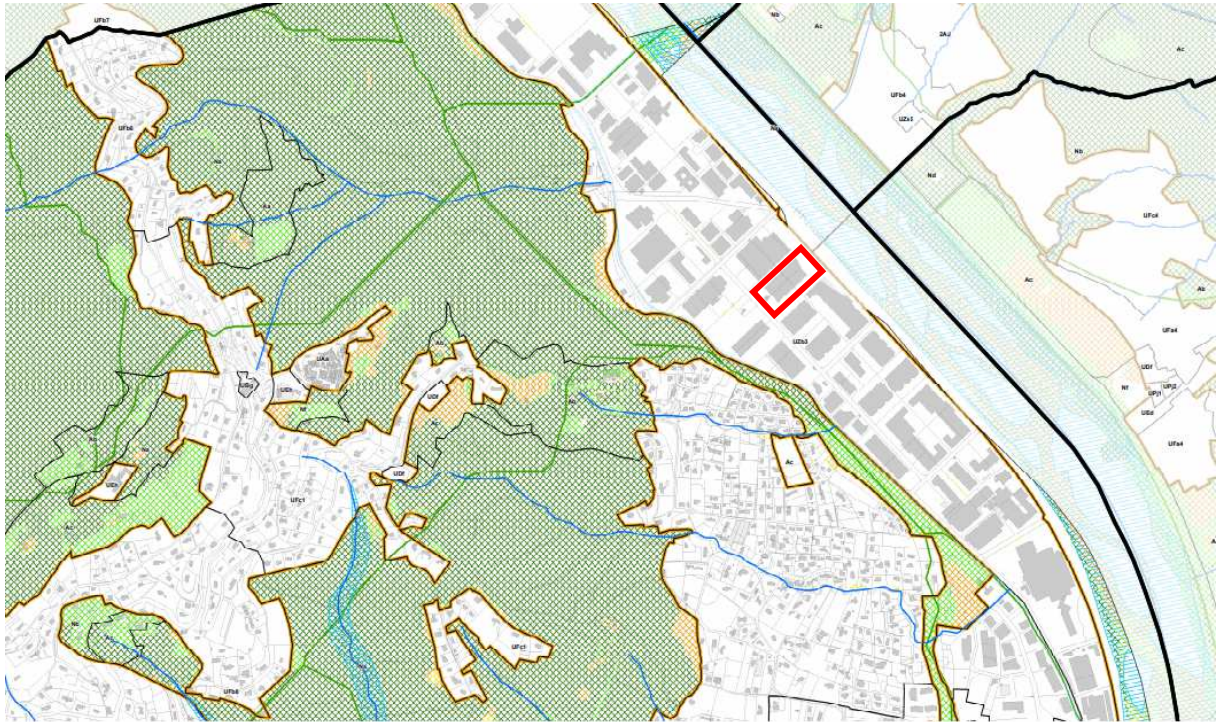
L'urbanisation et les infrastructures routières représentent des éléments de rupture dans les continuités écologiques observées dans la basse vallée du Var. Le développement urbain de la commune de Carros s'est opéré principalement dans la plaine et sur les coteaux:

- La zone d'activité départementale Carros-Le Broc qui s'étend le long du fleuve en rive droite représente un vaste espace artificialisé et constitue la principale zone de rupture pour les espèces terrestres entre le fleuve et le massif des Baous.
- Carros-ville est un quartier nouveau constitué d'un tissu urbain contraint par la présence de deux vallons. Il a notamment été réalisé par un comblement partiel du vallon de la Ginestière. Cette situation, au coeur d'anciennes continuités écologiques et en limite d'espaces naturels structurants, fait apparaître ce quartier comme nouvel élément de rupture entre le fleuve et les espaces naturels du sud de la commune.

Le secteur du Plan, anciennement voué à la culture maraîchère et florale, connaît aujourd'hui un important mitage et une forte pression foncière. Cet espace en développement, qui représente l'extension d'un tissu urbain discontinu, contribue progressivement à un fractionnement des milieux et à une banalisation du paysage. De part ce phénomène d'artificialisation des sols, cet espace pourrait devenir, à terme, un nouvel élément de rupture.

Sur la rive gauche du Var, la RM 6202 apparaît comme la principale rupture pour les espèces terrestres entre les massifs à l'est et le fleuve.

La trame verte et bleue de Carros est présentée sur la figure suivante.



TRAME VERTE		TRAME BLEUE
<p>Zone 1 - Enjeu écologique très fort :</p> <p>Corridors</p> <p>Réservoirs de biodiversité</p> <p>Zone 2 Enjeu écologique fort</p> <p>Zone 3 Enjeu écologique secondaire</p>	<p>Zone 4 Enjeu écologique en milieux anthropisés ou en développement</p> <p>Relais paysager avec rôle écologique potentiel</p>	<p>Cours d'eau (fleuves, rivières, vallons)</p> <p>Zones humides</p> <p>Relais écologiques (canaux, fossés)</p> <p>Réservoir de biodiversité marine</p>

Figure 23 : Trame verte et bleue de Carros

3.4 PATRIMOINE PAYSAGER

3.4.1 Sites classés

Les "sites classés" sont définis en application de la loi du 2 mai 1930 relative à la protection des monuments naturels et des sites à caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Le classement est réservé aux sites les plus remarquables à dominante naturelle dont le caractère, notamment paysager doit être rigoureusement préservé.

Un site classé est présent sur la commune de CARROS :

Nom	Date d'inscription	Distance du site
Le château de Carros	03/08/1925	1 km

3.4.2 Sites inscrits

Un site inscrit est un site ou « monument naturel dont la conservation ou la préservation présente au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général ».

Les objectifs sont la conservation ou la préservation d'espaces naturels ou bâtis présentant un intérêt au regard des critères définis par la loi (artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque). L'inscription soit concerne des sites méritant d'être protégés mais ne présentant pas un intérêt suffisant pour justifier leur classement, soit constitue une mesure conservatoire avant un classement. En outre, elle peut constituer un outil de gestion souple des parties bâties d'un site classé en l'attente souvent d'une ZPPAUP. Enfin, elle peut également constituer un outil adapté à la préservation du petit patrimoine rural dans des secteurs peu soumis à une pression foncière (permis de démolir obligatoire)

Un site inscrit est recensé sur la commune de CARROS :

Nom	Date d'inscription	Distance du site
Village de Carros et abords	06/02/1967	1 km

3.4.3 Directive paysagère

La loi du 8 janvier 1993 définit un nouvel outil de protection et de gestion des paysages, « les directives de protection et de mise en valeur des paysages ». Sur « des territoires remarquables par leur intérêt paysager, définis en concertation avec les collectivités territoriales concernées, l'Etat peut prendre des directives de protection et de mise en valeur des paysages ». Pour simplifier, on parle le plus souvent de « directive paysagère », plutôt que de « directives de protection et de mise en valeur des paysages ».

Le site est à l'écart de directive paysagère, la seule existante en région PACA correspondant au massif des Alpilles dans les Bouches-du-Rhône.

3.4.4 Atlas des paysages

L'atlas des paysages est une référence pour tous les projets relatifs à l'aménagement. Les éléments présentés ci-dessous sont extraits de l'Atlas des paysages des Alpes Maritimes. Le site fait partie de l'unité paysagère « la basse vallée du Var ».

La basse Vallée du Var est une ancienne frontière devenue un couloir de développement, où l'urbanisation se partage avec le fleuve et les activités agricoles.

Ainsi le paysage de la vallée est articulé autour du delta du Var. Il a accumulé des couches de sables et graviers soulevées de plus de 300 m lors des mouvements géologiques. Le cours d'eau s'est encaissé entre 2 hauteurs de poulingues du Pliocène de parts et d'autres de son lit.

Cette morphologie a favorisé :

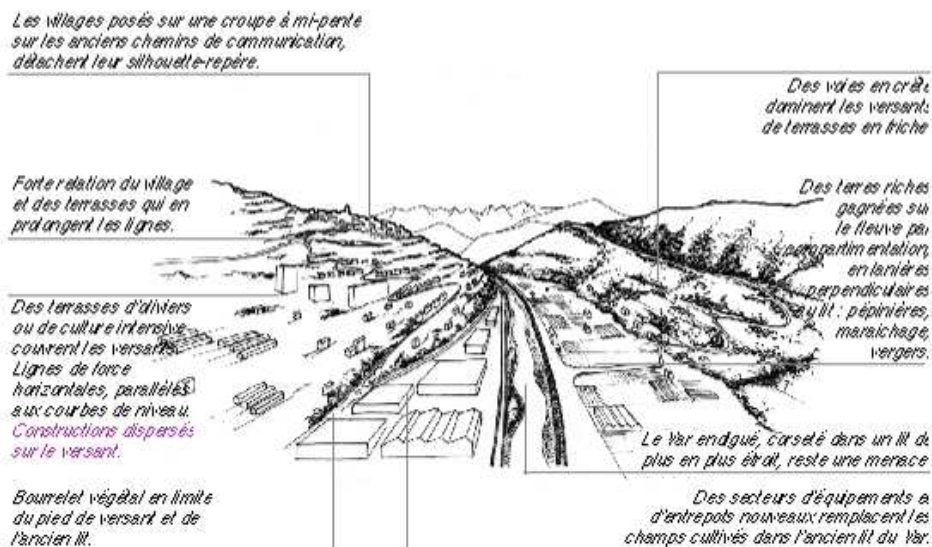
- Le développement de culture intensive maraichère au niveau des terres alluviales riches.
- Les versants modelés en terrasses et restanques ont été propices aux cultures florales (œilllets) et vignes (zone de Bellet) et Oliviers.
- Le développement urbain avec des voies descendant des crêtes vers le lit entraînant la construction d'habitations sur les flancs des versants et des zones d'activités sur les rives du Var.

Les caractéristiques paysagères qui en résultent actuellement sont donc :

- Les centres anciens des villages sont perchés sur les versants,
- Les serres sont installées sur les terrasses élargies des versants, toutefois, ces zones deviennent de plus en plus urbanisées avec la construction de logements
- L'estuaire du Var est enserré par une importante zone économique incluant l'aéroport Nice Côte d'azur.
- L'estuaire du Var, qui constitue une réserve naturelle importante appelée Petite Camargue,
- La vallée est limitée par des axes routiers,
- Les terres de la vallée constituent des zones commerciales et de services.

L'évolution remarquée dans la basse Vallée correspond à une urbanisation des versants, le développement de construction sur les zones agricoles.

SYSTÈME ET TENDANCES D'ÉVOLUTION



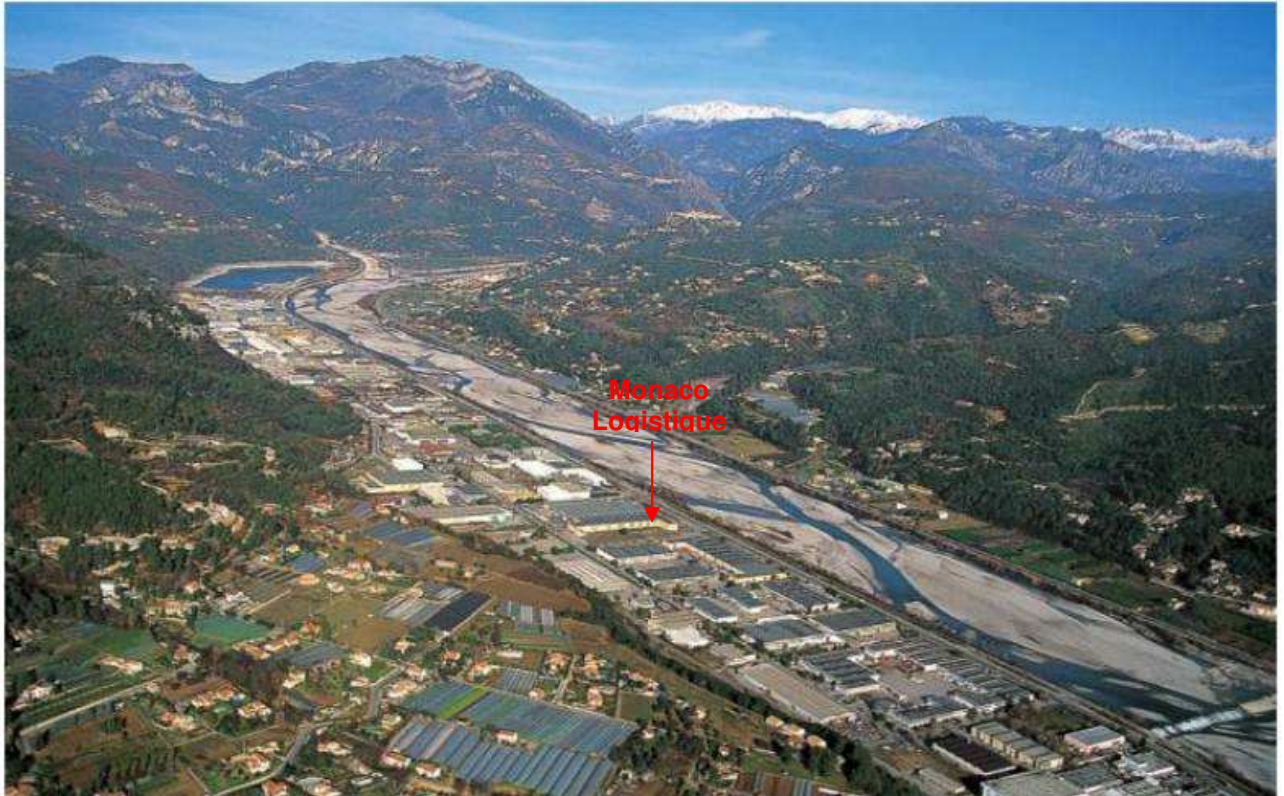


Figure 24 : Unité paysagère « la basse vallée du Var »

3.5 PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHITECTURAL

3.5.1 Monuments historiques

Le patrimoine culturel français est protégé par le classement de bâtiments, sites... Afin de conserver les espaces naturels ou les bâtis, certains sites sont donc classés ou inscrits au titre de monument historique. Ces sites sont alors entourés d'un périmètre de protection de 500 m dans lequel tous travaux de construction, de démolition, de rénovation ou d'exploitation sont soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

D'après la base de données Mérimée du ministère de la culture, il n'y a pas de monument historique sur la commune de Carros, et d'après le plan des servitudes annexé au plan local d'urbanisme, le site de Monaco Logistique ne fait pas partie du périmètre de protection d'un monument historique.

3.5.2 ZPPAUP

Pour affiner la notion des "abords" de monuments historiques, la loi du 7 janvier 1983 dispose en son article 70 : "sur proposition ou après accord du conseil municipal des communes intéressées, des zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) peuvent être instituées autour des monuments historiques et dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique".

La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) constitue un outil de protection particulièrement adapté aux communes rurales. Elle permet en effet à la commune :

- d'identifier, à l'échelle de l'ensemble de son territoire, ce qui constitue son patrimoine et ses paysages : silhouette du village, monuments, ensembles bâtis, espaces publics, petits édifices ruraux, vestiges archéologiques, sites et paysages, plantations et boisements, cheminements, etc.,

- de définir un projet global de protection et de mise en valeur.

La ZPPAUP détermine un périmètre et des modalités de protection adaptés aux caractéristiques du patrimoine local. A l'intérieur de ce périmètre, elle suspend les effets des sites inscrits ainsi que la servitude de protection des abords des monuments historiques (servitude des 500 mètres). Elle ne supprime pas les effets du classement d'un site.

Aucune ZPPAUP n'est recensée à proximité du site.

3.5.3 Zone de présomption de prescription archéologique

Une zone de présomption de prescription archéologique est présente sur la commune de Carros. Toutefois, l'ensemble de la Zone industrielle de Carros, et par conséquent le site de Monaco Logistique est exclu de cette zone.

3.5.4 OIN Eco-Vallée

Une partie du territoire de la commune (dont la zone industrielle de Carros) est intéressée par l'opération d'intérêt national (O.I.N) Eco-Vallée conformément à l'article R. 121-4-1 du code de l'urbanisme.

L'opération couvre une superficie de 10 000 hectares réparties sur 15 communes depuis l'aéroport Nice Côte d'Azur jusqu'à l'embouchure de l'Estéron. Le périmètre de l'opération, qu'il convient de nommer "Éco-Vallée" a été arrêté par décret n° 2008-229 du 7 mars 2008 du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable.

L'opération Éco-Vallée est « d'intérêt national » d'une part par sa capacité à accélérer le développement d'une des villes les plus internationales de France dans la compétition européenne des métropoles, d'autre part, par son ambition à devenir un territoire de démonstration des politiques du Grenelle de l'Environnement

L'Établissement Public d'Aménagement (EPA) plaine du Var est en charge de la mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National Éco-Vallée.

La plaine du Var est un territoire exceptionnel par la qualité de ses paysages, son passé agricole, sa richesse humaine plurale et son dynamisme économique. Mais c'est aussi un territoire marqué par des risques naturels objets de différents PPR, l'étalement urbain, les implantations anarchiques des activités économiques, et un traitement urbanistique d'« arrière-ville ». C'est à partir de ce constat que s'est avérée indispensable la mise en place d'une véritable stratégie dont la mise en œuvre est régie par le Cadre de référence pour la qualité environnementale.

La basse vallée du Var doit devenir une Éco-Vallée dont la réussite est le levier nécessaire au développement de la métropole. Plus largement, on peut prétendre que la mutation de ce territoire interpelle le département, la région et la dimension nationale elle-même, par sa capacité à renforcer le poids et le rayonnement de la Métropole Nice Côte-d'Azur. Afin d'encadrer cette mutation, l'EPA a élaboré son Projet de territoire dans lequel ont été identifiés trois grands axes, à la fois objectifs et enjeux, dont la mise en œuvre contribuera à la force du projet de l'Éco-Vallée :

- Axe 1 : Restaurer, préserver, valoriser un territoire exceptionnel mais altéré
- Axe 2 : Aménager durablement un territoire stratégique, mais désordonné
- Axe 3 : Impulser une forte dynamique économique et sociale à l'ensemble du territoire métropolitain

3.6 ENVIRONNEMENT HUMAIN

3.6.1 Urbanisme

3.6.1.1 Document d'urbanisme

La commune de Carros est régie par le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain qui a été approuvé le 25 octobre 2019 et est exécutoire depuis le 5 décembre 2019.

Un extrait du zonage est présenté ci-dessous.

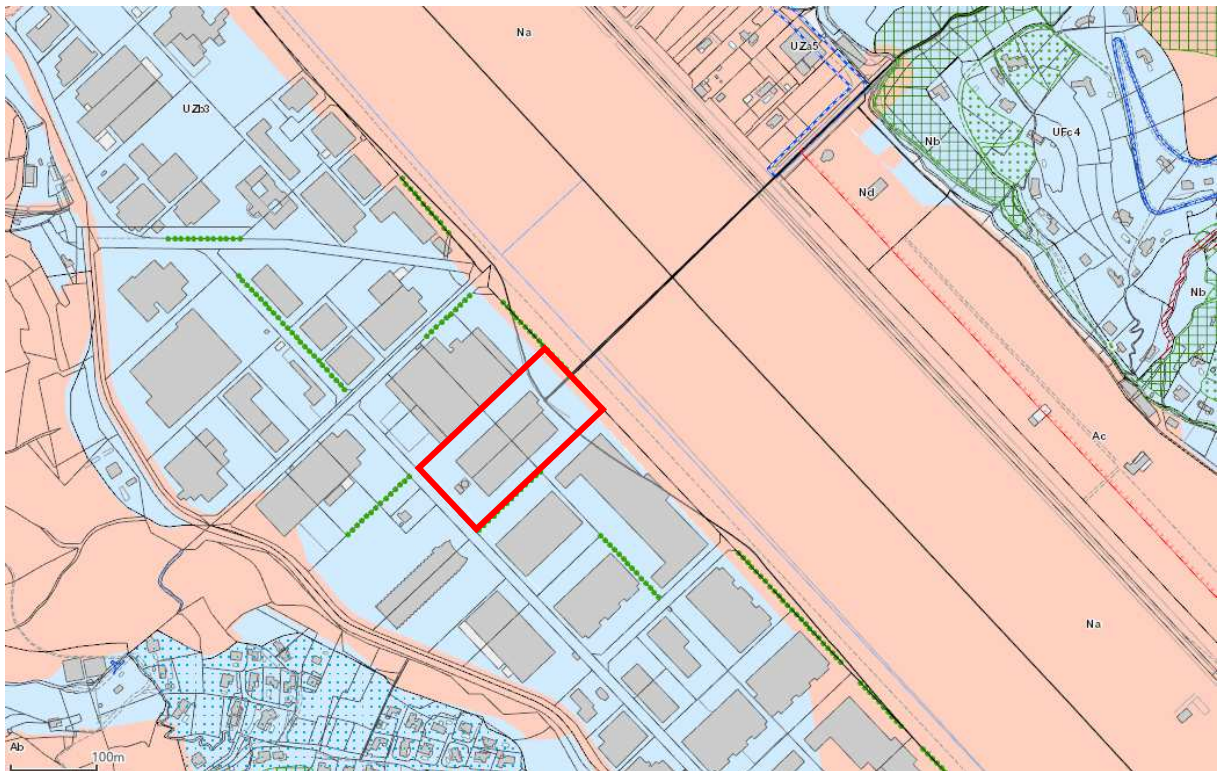


Figure 25 : Extrait du zonage du Plan Local d'Urbanisme métropolitain

Le site est implanté majoritairement en zone UZb3. Il est à noter la présence d'une bande de terrain en limite de site implantée en zone Na.

Le règlement de la zone est présenté en annexe.

Annexe 3 : Règlement d'urbanisme

La compatibilité du projet à ce document d'urbanisme est présentée au §3.10.

3.6.1.2 Servitudes et contraintes

Au vu de l'implantation du site, l'entrepôt Monaco Logistique est concerné par les servitudes suivantes :

- PM1 - Servitudes résultant du Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPR inondation de la basse vallée du Var).
- AS1 – Conservation des eaux - Servitudes résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux potables (souterraines ou superficielles) et des eaux minérales.

La compatibilité du projet à ces servitudes est présentée au §3.10.

3.6.2 Activités socio-économiques

3.6.2.1 Populations

La carte ci-dessous représente les communes comprises dans un rayon de 3 km autour du site. Les populations de ces communes sont données ci-dessous (recensement INSEE, population légale 2015).

- Carros : 12 162 habitants,
- Le Broc : 1 429 habitants,
- Saint Martin du Var : 2 917 habitants,
- La Roquette sur Var : 910 habitants,
- Levens : 4786 habitants,
- Saint-Blaise : 1 021 habitants,
- Castagniers : 1 595 habitants,
- Aspremont : 2 168 habitants,
- Colomars : 3 420 habitants,
- Gattières : 4 164 habitants.

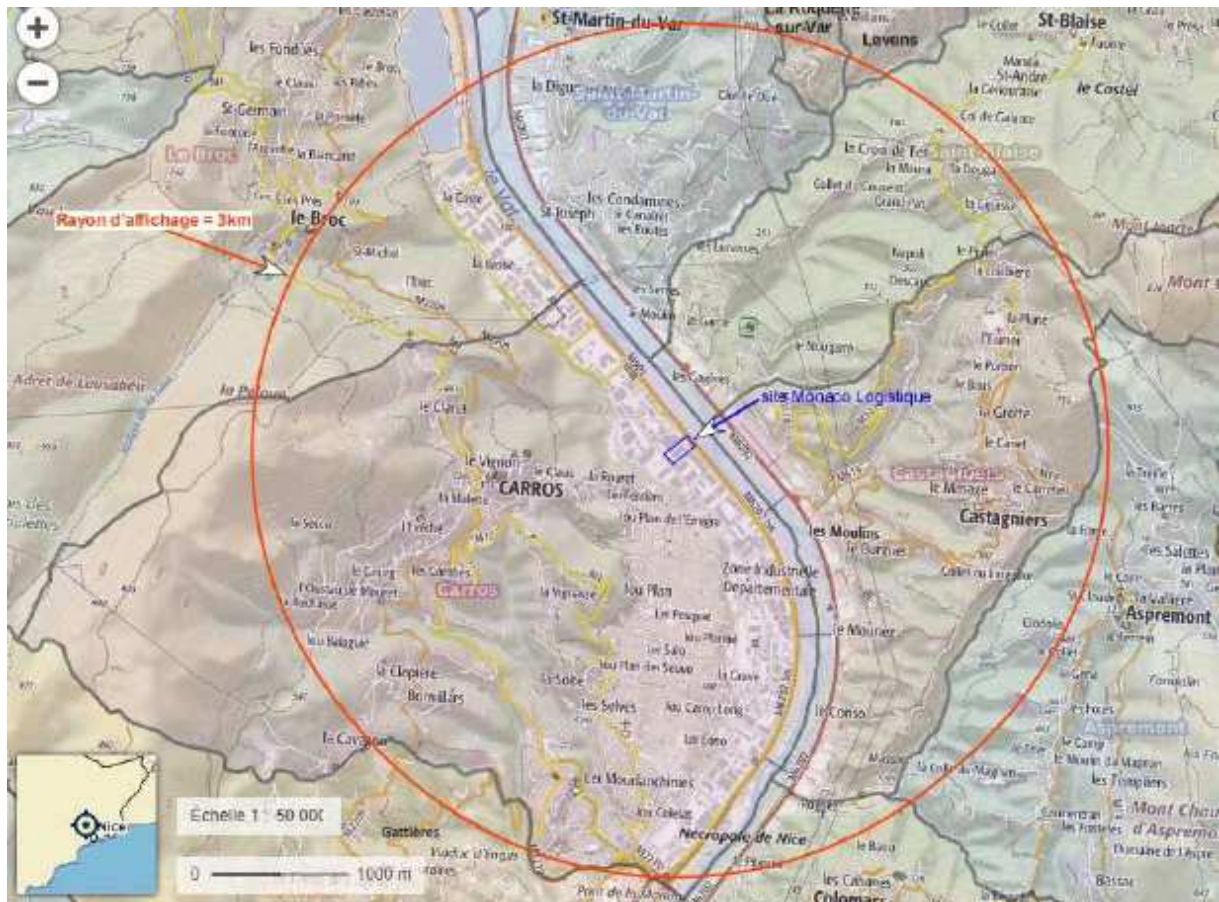


Figure 26 : Localisation des communes dans le rayon d'affichage de 3 km – extrait PJ1

3.6.2.2 Habitats

Les habitations les plus proches sont représentées schématiquement sur la figure ci-dessous.

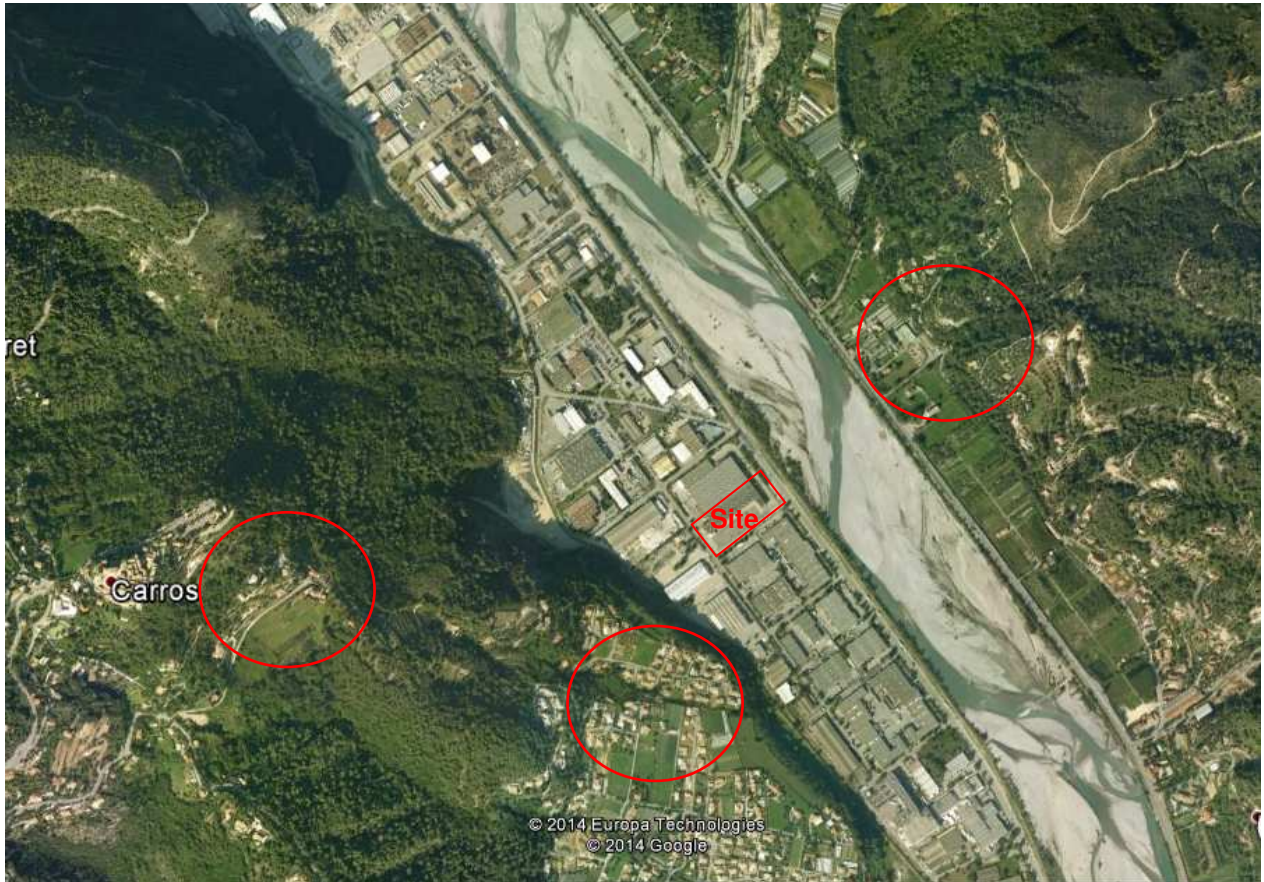


Figure 27 : Zones d'habitats aux environs du site

Les habitations les plus proches sont à 220 m du site.

3.6.2.3 Etablissement Recevant du Public (ERP)

Le projet est implanté dans une zone industrielle où les établissements recevant du public ne sont pas très nombreux. Dans le rayon de 300 m autour du site, il n'y a pas d'établissements recevant du public.

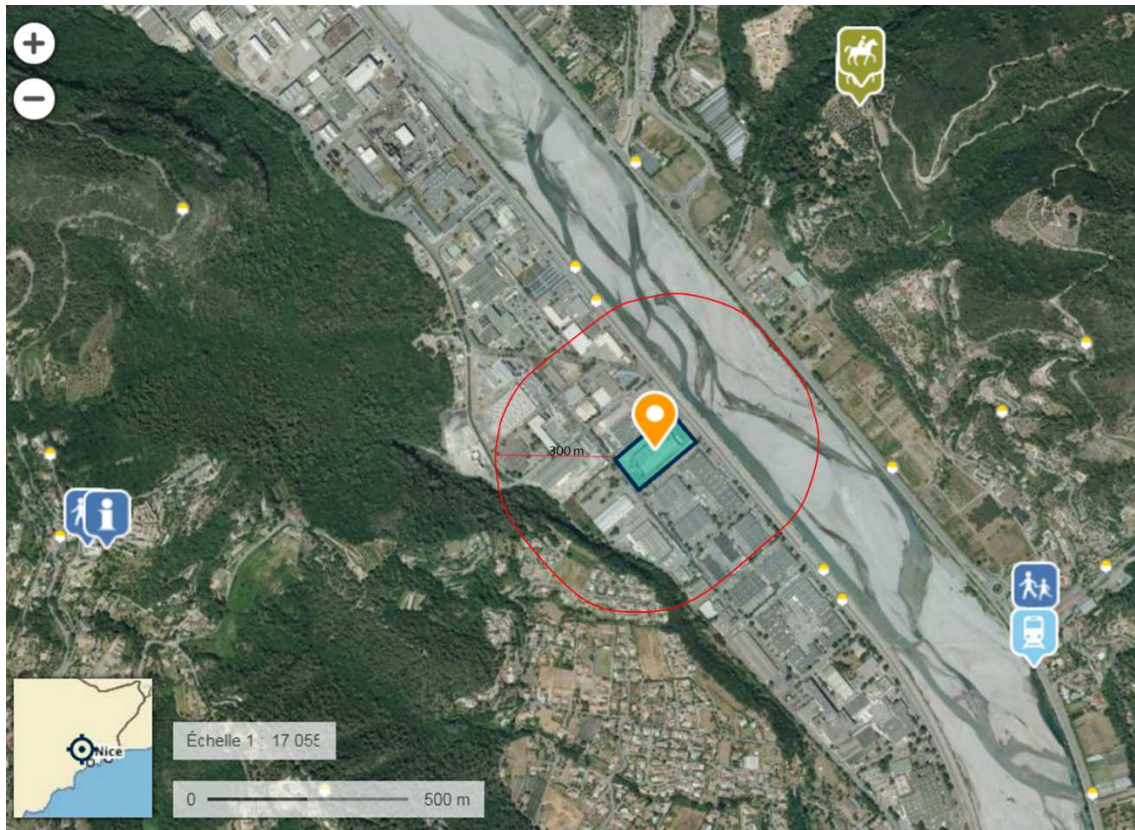


Figure 28 : Localisation des ERP dans un périmètre proche du site

3.6.2.4 Activités industrielles et artisanales

Le pôle économique actif de Carros accueille près de 600 entreprises pour un total d'environ 12 000 emplois et se compose de la ZI de Carros-Le Broc, 1^{ère} zone industrielle des Alpes-Maritimes qui s'étend sur quelques 188 hectares et de la ZAC de la Grave – 11 hectares.

Le site est implanté dans la ZI de Carros-Le Broc.

Les établissements industriels situés sur la commune de Carros et comportant des installations classées soumises à autorisation ou enregistrement sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Nom établissement	Régime	Activité
<u>ACCUMULATEURS DU SUD-EST</u>	Autorisation	Entreposage batteries
<u>ARKOPHARMA</u>	Autorisation	Industrie pharmaceutique
<u>BERKLEY PEINTURES</u>	Autorisation	Traitement de surface
<u>PRIMAGAZ</u>	Autorisation Seveso Seuil Haut	Industrie des gaz
<u>GRIESSER FRANCE</u>	Autorisation	Traitement de surface
<u>MAJ SA</u>	Autorisation	Laveries, blanchisseries, pressing
<u>MAJ SA</u>	Enregistrement	Laveries, blanchisseries, pressing
<u>MALONGO</u>	Autorisation	Industrie agro-alimentaire
<u>MONACO LOGISTIQUE</u>	Enregistrement	Entrepôt Logistique
<u>PURFER (ex CFF)</u>	Autorisation	Dépôts de ferraille
<u>REFUGE FONDATION ASSISTANCE AUX ANIMAUX</u>	Autorisation	Refuge animal
<u>SAFETY-KLEEN France</u>	Autorisation	Transit, tri de déchets dangereux

<u>SCERM</u>	Autorisation	Centrale d'enrobés
<u>SOGETREL</u>	Autorisation	Transit, tri de déchets dangereux
<u>SYNERGIE CAD</u>	Autorisation	Traitement de surface
<u>UNIC</u>	Autorisation	Mécanique, traitement de surface
<u>VIRBAC 13</u>	Autorisation	Industrie pharmaceutique
<u>VIRBAC VII</u>	Autorisation	Industrie pharmaceutique

Figure 29 : Installations classées pour la protection de l'environnement sur la commune de Carros

3.6.2.5 Activités agricoles

Le registre parcellaire graphique (2019) qui correspond aux zones de cultures déclarées par les exploitants est présenté sur la figure ci-dessous. Ces zones sont constituées de plusieurs parcelles éparses de culture de l'olivier ainsi que de quelques prairies.

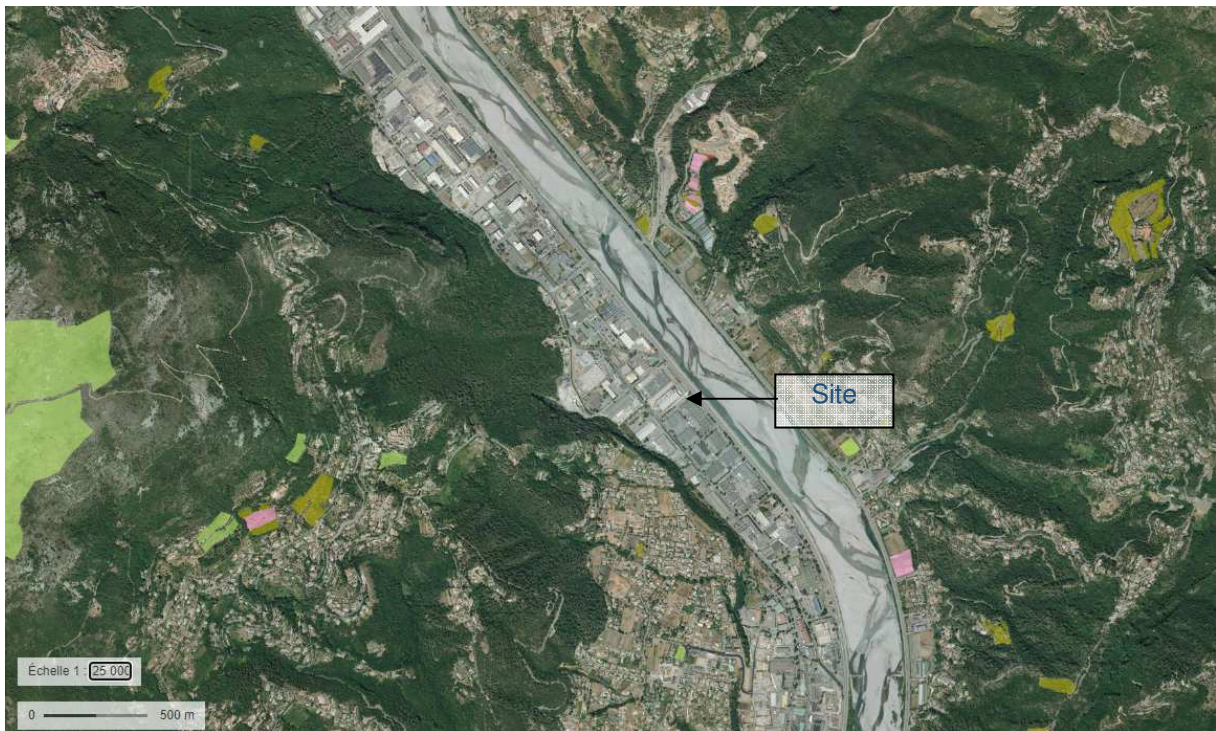


Figure 30 : Activités agricoles aux environs du site

Il existe depuis fort longtemps des menaces sérieuses sur l'activité agricole. Elles sont bien connues sur la plaine du Var. Les terrains plats sont les plus convoités pour le développement des activités industrielles. L'activité agricole sur les coteaux a été victime de l'abandon progressif de cette activité due particulièrement à la pression foncière.

Le secteur de l'agriculture représente 1,4% des emplois à Carros. Les productions phares sont le maraîchage et l'oléiculture tandis que l'horticulture n'occupe plus qu'une place de production secondaire.

❑ Produits sous signes officiels d'identification de l'origine et de la qualité

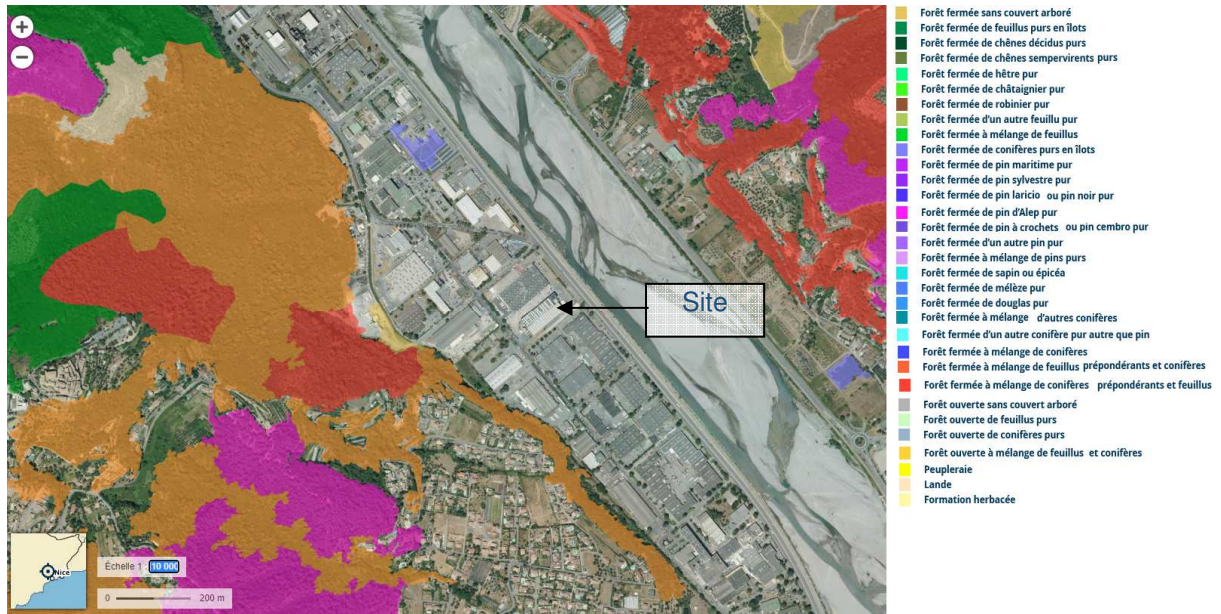
L'article L.512-6 du Code de l'Environnement (correspondant à l'article 9 de la loi du 19 juillet 1976 codifiée) stipule : Dans les communes comportant une aire de production de vins d'appellation d'origine, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation consulte l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO). Cet institut est en outre consulté, sur sa demande lorsqu'une installation soumise à l'autorisation visée ci-dessus doit être ouverte dans une commune limitrophe d'une commune comportant une aire de production de vins d'appellation d'origine.

D'après le site de l'INAO, les produits sous signes officiels répertoriés sur la commune de Carros sont :

- produits associés à des IGP : vins et miel
- produits associés à des AOC : produits à base d'olives

3.6.2.6 Espaces forestiers

Les formations végétales proches sont représentées sur la figure ci-dessous. Les mélanges de feuillus et conifères constituent la formation dominante près du site



3.6.2.7 Activités maritimes

Il n'y a pas d'espaces maritimes proches. La mer est située à plus d'une quinzaine de km au Sud du site.

3.6.2.8 Activités de loisirs

Les espaces de loisirs sur la commune de Carros sont constitués par :

- Un stade d'athlétisme
- un gymnase
- une piscine municipale
- 2 terrains multisports
- 3 boulodromes
- Un foyer rural
- Une salle des jeunes
- Une maison des associations
- Un parc forestier avec amphithéâtre de plein air
- Une maison des syndicats
- Un pôle éducation jeunesse et sports
- L'Espace Pierre Jaboulet (terrains de tennis et terrain multisports, halle des sports, skate park)
- La salle des fêtes des Plans

Aucun de ces établissements n'est à proximité immédiat du site.

3.6.2.9 Tourisme

Le tourisme n'est pas une activité importante pour la commune de Carros.

3.6.2.10 Enseignement, crèches et action sociale

➤ Enseignement

La ville de Carros est dotée de nombreux établissements d'enseignements : 11 écoles (maternelles, élémentaires et groupe scolaire), un collège mais aussi un centre de formation des apprentis reconnu au niveau national et un institut médico-éducatif pour jeunes autistes.

L'établissement scolaire le plus proche est situé à environ 950 m à l'Est (école de Castagniers).

➤ Crèches – halte-garderie

Il n'y a pas de crèche recensée dans le rayon d'affichage de 1km autour du site. La structure de garde collective la plus proche est la maison de la petite enfance située dans le centre de Carros-le-Neuf.

➤ Santé – action sociale

Le Fichier National des Etablissements Sanitaires Sociaux (FINESS) recense les établissements de santé et d'action sociale. La commune de Carros comporte deux centres médico-psychologiques (CMP), deux instituts médico-éducatifs (IME) et un centre de protection maternelle et infantile (PMI). Il n'existe pas d'offre hospitalière sur la commune de Carros.

Aucun établissement de santé n'est recensé à proximité du site.

3.6.3 Voies de communications

3.6.3.1 Infrastructures routières et autoroutières

Les principaux axes routiers pour la desserte du site sont :

- De façon directe :
 - o la 1^{ère} avenue (pour les VL) et la 4^{ème} avenue (pour les PL)
- De façon indirecte :
 - o l'autoroute A8,
 - o les départementales D6202 (route de Grenoble) et D6202 bis et D2210 (pont de La Manda) et pont Charles Albert au nord

Le service de comptage des routes (Réf : Conseil général des Alpes Maritimes, service de gestion de la route) a classé ces axes (les 2 sens de circulation additionnés) de la façon suivante :

- Départementale D901 : 21 000 véhicules/jour,
- Départementale D2210 : 22 758 véhicules/jour.
- Départementale D6202 bis : 18 871 véhicules/jour.

L'environnement du site en voies routières est représenté sur la figure ci-dessous.



Figure 32 : Voies routières

3.6.3.2 Infrastructures ferroviaires

Le train des Pignes, exploité par la société des Chemins de fer de Provence, circule à environ 310 m à l'Est du site. Il s'agit d'un train reliant Nice à Digne-les-Bains, et effectuant quotidiennement 4 allers-retours.



Figure 33 : Voies ferrées à proximité du site

3.6.3.3 Voies navigables

Il n'y a pas de voies navigables aux environs du site.

3.6.3.4 Voies aériennes

L'aéroport le plus proche est l'aéroport Nice Côte d'Azur, situé à environ 15 km au Sud du site.

3.6.4 Biens matériels et réseaux

3.6.4.1 Biens matériels

Les biens matériels présents dans l'environnement du site sont constitués par les voies de communication, les entreprises de la zone d'activité proche et les habitations présentés précédemment.

3.6.4.2 Réseaux voisins

➤ Lignes haute tension

Outre le réseau électrique souterrain, la zone d'étude comprend plusieurs lignes électriques haute/moyenne tension. Ces lignes sont présentées sur la figure ci-dessous.

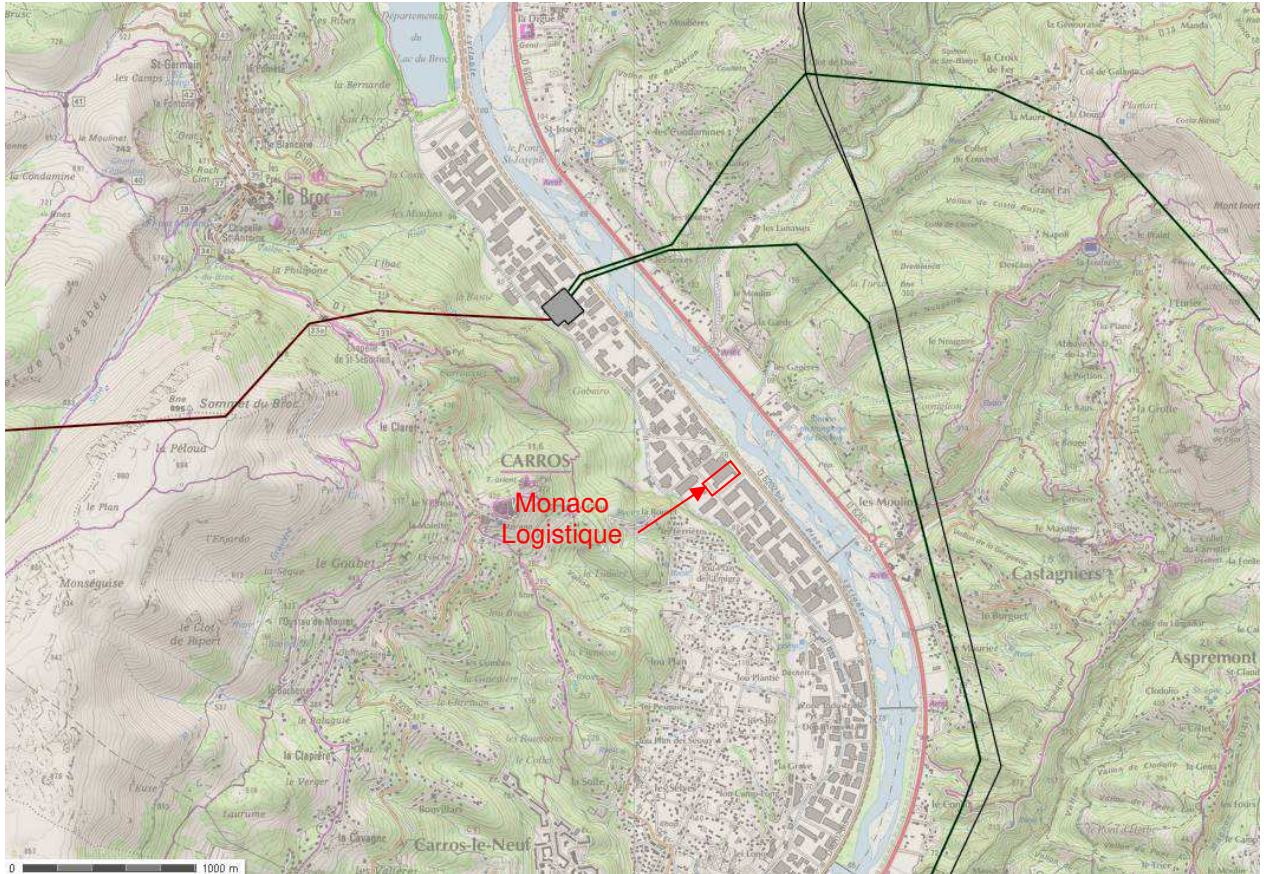


Figure 34 : Réseau de transport d'électricité

➤ Canalisations d'eau

Les éléments présentés ci-dessous sont relatifs à la commune de Carros et sont issus du plan local d'urbanisme « annexes sanitaire ».

Réseau d'eau potable

Deux points d'alimentation en eau potable desservent la commune :

- La source de la Gravière est captée à Bézaudun les Alpes. Le prélèvement maximum est de 12 900 m³ par jour,
- La source du Vegay est constituée de trois émergences captées à Aiglun. Le prélèvement maximum est de 16 400 m³ par jour.

Les champs de captage

L'eau de la nappe alluviale du Var est prélevée aux Plans de Carros, elle est caractérisée par son excellente qualité et par son fort potentiel de production.

Le captage des Plans à Carros alimente essentiellement la commune et la zone industrielle. Le prélèvement maximum autorisé est de 25 000 m³ par jour.

Enfin, le captage de la Manda alimente le réseau de la société du Canal de la rive droite du Var de Gattières à Saint-Laurent-du-Var.

Réseau d'assainissement

L'assainissement communal est une compétence exercée par la Métropole Nice Côte d'Azur.

Le réseau se déploie sur un linéaire de 60 kilomètres environ tous diamètres confondus, dont 10 kilomètres en domaine privé. Il est entièrement séparatif.

L'assainissement collectif des eaux usées est principalement assuré par la station d'épuration située au droit du centre commercial « Cap 3000 » sur la commune de Saint-Laurent-du-Var. Le collecteur principal achemine à la station d'épuration les eaux usées des communes de Gattières et Le Broc, membres du Syndicat Mixte d'Assainissement de la Rive Droite du Var (SMARDV), et des communes de Carros, La Gaude, Saint-Jeannet et Saint-Laurent-du-Var, membres de NCA.

Réseau d'eaux pluviales

Les nombreuses entreprises de la zone possèdent leur réseau de collecte des eaux pluviales. Les eaux des toitures et des parkings sont récupérées en parties privées puis évacuées vers le domaine public. L'eau est collectée le long des routes (fossé) puis dirigée vers le canal de Pied de Coteau.

➤ **Canalisations de transport**

La commune est concernée par le passage sur son territoire d'une canalisation de transports de matières dangereuses ; il s'agit de la canalisation de transport de gaz haute pression DN 400 « Saint Cézaire / Siagne – Colomars » qui présente des zones de dangers significatifs d'une largeur de 190 m, de dangers graves d'une largeur de 150 m, et de dangers très graves d'une largeur de 105 m. Cette canalisation passe sur la limite Sud de la commune, et le site de Monaco Logistique n'est pas inclus dans les zones de dangers associées.

3.7 CADRE DE VIE

3.7.1 Ambiance sonore

3.7.1.1 Sources de bruit aux environs du site

Aux environs du site, les sources de bruit proviennent des différents établissements de la zone industrielle de Carros, et majoritairement des voies routières.

Les voies routières supportant un trafic de plus de 5 000 véhicules par jour font l'objet d'un classement sonore qui impose des règles minimales d'isolation acoustique pour les constructions neuves soumises au permis de construire et exposées aux nuisances sonores.

Certaines voiries ont fait l'objet d'un classement par la Direction Départementale des Territoires (autoroutes, routes nationales, départementales et voie ferrées urbaines et interurbaines).

Ces données, annexées au PLU (Plan Local d'Urbanisme), permettent d'informer les futurs maîtres d'ouvrage en rappelant les prescriptions relatives à l'insonorisation des constructions dans le cadre de la délivrance des certificats d'urbanisme et dans le cadre de l'instruction sanitaire des autorisations d'occupation des sols. Des arrêtés, pris en application de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 relatifs aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, classent les principales infrastructures en fonction de leur niveau de bruit.

Sur la commune de Carros, les voies ayant fait l'objet d'un classement sont les suivantes :

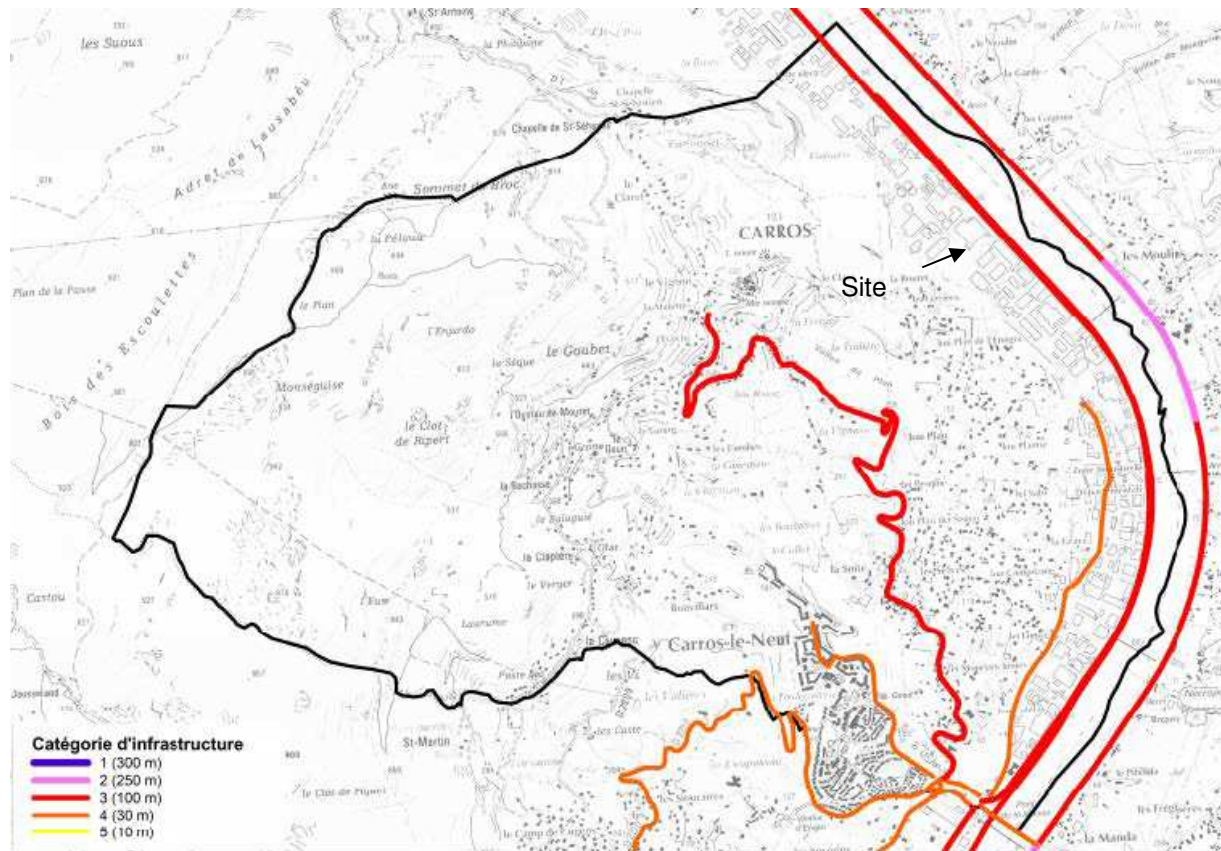


Figure 35 : Carte de bruit des infrastructures bruyantes

Le site est affecté par le bruit de la RD6202bis

3.7.1.2 Voisinage sensible

On ne recense pas à proximité immédiate du site d'établissement sensible tel que hôpital, maison de retraite, école, etc.

3.7.2 Qualité de l'air

3.7.2.1 Les polluants atmosphériques

Les problèmes de pollution atmosphérique ne se posent pas de la même façon aujourd'hui qu'il y a 30 ans. Jusque dans les années 70, l'industrie était la principale source de pollutions atmosphériques. Il s'agit de nos jours de la circulation routière. Les pollutions ont ainsi changé de nature.

Les pollutions acides émises par les installations industrielles et les chauffages domestiques ont fortement diminué. Plusieurs facteurs expliquent cette évolution : les économies d'énergie, l'utilisation croissante du gaz naturel et de l'électricité, les réglementations sur la teneur en soufre des fiouls, les améliorations technologiques, le développement des activités tertiaires et celui du parc électronucléaire.

Les pollutions photochimiques, d'origine principalement automobile, ont en revanche progressé avec l'augmentation des transports ; ces pollutions étant plus difficiles à maîtriser : les sources d'émission sont nombreuses et diffuses.

A l'échelon local, les pollutions urbaines ont des conséquences néfastes pour la santé. Les risques sanitaires qui y sont liés ne se résument pas aux conséquences à court terme des pics de pollution. Des études épidémiologiques mettent également en évidence des effets à long terme d'une exposition chronique à des niveaux modérés de polluants. A l'échelon régional, la retombée de différents polluants sur les écosystèmes provoque l'acidification des milieux aquatiques et accentue les phénomènes de dépérissement forestier.

Les principaux polluants atmosphériques sont :

✚ Le benzène, le toluène et le xylène

Le benzène, le toluène et les différentes formes du xylène sont caractéristiques de la pollution automobile. Ces substances sont retenues pour leur effet sanitaire et leur participation comme précurseurs de la pollution photochimique. La communauté internationale porte un intérêt tout particulier aux concentrations de benzène dans l'atmosphère. Le benzène est reconnu comme cancérigène par l'O.M.S. (Organisation Mondiale pour la Santé). Les effets sanitaires du toluène se manifestent par des difficultés respiratoires principalement dues à des irritations. Le terme de xylène désigne la somme de quatre substances : éthylbenzène, ortho-, para-, et meta-xylène. Ces composés ne possèdent pas de valeur guide concernant les recommandations des l'OMS mais ils jouent un rôle important en tant que précurseurs de la pollution photochimique.

✚ Les oxydes d'azote (NO, NO₂ et NO_x)

Les NO_x comprennent essentiellement le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂). Ils résultent de la combinaison de l'azote et de l'oxygène de l'air à haute température. Le NO₂ est un polluant principalement d'origine automobile, issu des combustions à très hautes températures. C'est le NO qui est émis à la sortie du pot d'échappement, il est oxydé en quelques minutes en NO₂. La rapidité de cette réaction fait que le NO₂ est considéré comme un polluant primaire. On le retrouve en quantités plus importantes à proximité des axes de forte circulation et dans les centres villes. Il est particulièrement présent lors des conditions de forte stabilité atmosphérique : situations anticycloniques et inversions thermiques en hiver. Les oxydes d'azote sont des précurseurs de la pollution photochimique et de dépôts acides.

✚ Le monoxyde de carbone (CO)

Le CO est issu de combustions imparfaites. Il est principalement émis par l'automobile (à faible vitesse : ralentissements, bouchons), mais aussi par les chauffages domestiques. On les retrouve surtout à proximité des axes à fort trafic et en milieu confiné. Il est plus particulièrement présent lors des conditions de forte stabilité atmosphérique qui limitent sa dispersion habituelle.

✚ Le dioxyde de soufre (SO₂)

C'est le principal composant de la pollution « acide ». Malgré une diminution de 60 % en France entre 1980 et 1990, due essentiellement à la réduction de la production électrique par les centrales thermiques, le SO₂ provient à plus de 85 % de l'utilisation des combustibles contenant du soufre (fuel et charbon).

✚ L'ozone (O₃)

C'est le polluant secondaire majeur qui se forme par l'action des rayons ultraviolets du soleil sur les polluants primaires que sont les oxydes d'azote, les composés organiques volatils et le monoxyde de carbone. C'est un polluant chimique présent au niveau du sol : on parle d'ozone troposphérique que l'on distingue de l'ozone stratosphérique.

✚ Les particules en suspension (PM10)

Les particules ou poussières constituent en partie la fraction la plus visible de la pollution atmosphérique (fumées). Elles ont pour origine la combustion des produits pétroliers. Les sources principales sont donc l'automobile (diesel en particulier) et l'industrie, avec une prédominance de l'automobile surtout dans les zones fortement urbanisées. Les niveaux élevés sont enregistrés lors de conditions anticycloniques hivernales. Elles sont de nature très diverses et peuvent véhiculer d'autres polluants comme des métaux lourds ou des hydrocarbures. De diamètre moyen inférieur à 10 µm, elles restent plutôt en suspension dans l'air. Supérieures à 10 µm, elles se déposent, plus ou moins vite, au voisinage de leurs sources d'émission. On peut citer également les poussières issues des carrières et des cimenteries ainsi que les poussières issues de l'usure des revêtements des routes et des pneus, et, enfin, de l'érosion.

✚ Les composés organiques volatils (COV)

Ils englobent des composés organiques gazeux que l'on rencontre dans l'atmosphère, dont les principaux sont des hydrocarbures. Les trois sources principales sont le trafic routier (39 %), l'utilisation domestique ou industrielle de peinture, vernis, colle, etc., dont les solvants. Avec les oxydes d'azote et le monoxyde de carbone, ils contribuent à la formation d'ozone troposphérique. Les BTX (appellation regroupant le benzène, le toluène et les xylènes) sont des hydrocarbures aromatiques monocycliques (HAM) constitués d'un seul cycle benzénique. Les BTX entrent dans la composition des carburants et se retrouvent dans l'atmosphère soit par les gaz d'échappement, soit par l'évaporation des carburants des réservoirs ou des stations-services.

3.7.2.2 Mesure de la qualité de l'air : stations permanentes

ATMOSUD assure la surveillance de la qualité de l'air de près de 90% de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur dont les Alpes-Maritimes. La surveillance de la qualité de l'air fait appel à des moyens différents et complémentaires : des stations de mesures fixes couvrent la région, un camion laboratoire effectue des mesures ponctuelles et les modèles numériques permettent de réaliser des prévisions de plus en plus fiables.

Les Alpes-Maritimes présentent deux territoires contrastés : une frange côtière qui concentre sur quelques kilomètres de large une zone urbaine compacte, une forte densité d'axes routiers et autoroutiers et quelques activités industrielles (parfumeurs, carrières), ainsi que la majeure partie de la population. En retrait de cette bande, on trouve un arrière-pays comportant une forte proportion d'espaces naturels, en particulier le Parc National du Mercantour. Ces espaces, faiblement émetteurs de polluants atmosphériques, sont parfois touchés par des masses d'air pollué en provenance de la côte, en particulier en été (pollution à l'ozone).

La station la plus proche du site MONACO LOGISTIQUE est localisée sur la commune de Nice au niveau de l'aéroport.

Cette station mesure les paramètres suivants : PM10, NO₂, SO₂, Ozone. Les données présentées ci-dessous sont issues de cette station.

Polluants gazeux (hors COV) ▶

Polluant / Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Monoxyde d'azote (NO) (µg/m³)	7	8	8	8	6	7	6	6	6.1	5.7
Oxydes d'azote (NOx) (µg/m³)	30	34	34	36	30	34	31	33	29.4	29.2

Polluants réglementés ▶

Polluant / Année	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Particules PM2,5 (µg/m³)	-	-	-	-	-	-	-	-	11.7	9.5
Dioxyde d'azote (NO2) (µg/m³)	19	22	22	24	21	23	22	23	19.3	20
Particules PM10 (µg/m³)	24	29	30	26	22	22	21	22	20.1	19.9
Ozone (O3) (µg/m³)	53	60	51	54	56	56	53	56	54.3	53.6

3.7.2.3 Mesure de la qualité de l'air : station temporaire

Dans le cadre du projet global d'aménagement de la basse Vallée du Var, la Métropole de Nice Côte d'Azur a souhaité connaître l'exposition aux particules d'une parcelle située le long de la route de Grenoble. Une étude a été réalisée en 2008 puis mise à jour 2012, permettant ainsi de disposer d'informations récentes sur la zone. En complément des concentrations modélisées à l'échelle kilométrique, un dispositif de mesures a été déployé afin d'affiner l'information d'un point de vue spatial et temporel et ainsi de suivre l'évolution horaire des polluants concernés.

Une évaluation des taux de particules fines (PM10 et PM2.5) et de dioxyde d'azote a été proposée, renforcée par des prélèvements des retombées atmosphériques de 10 métaux toxiques particuliers, usuellement appelés métaux lourds. Les mesures et prélèvements sont réalisés sur 3 sites en période hivernale (janvier-mars). Cette période est habituellement la plus défavorable à la dispersion des polluants concernés, permettant ainsi de connaître les teneurs maximales observées dans l'année. Une comparaison avec les stations du réseau permanent d'Air PACA et des résultats de campagnes similaires permet d'évaluer le comportement et les niveaux annuels et de vérifier le respect de la réglementation en vigueur, basée sur des valeurs annuelles.

Particules fines en suspension (PM10)

PM10 en µg/m³	Site temporaire Vallée Var	Nice Trafic	Cagnes / Mer	Nice Aéroport	Cannes	Peillon
Typologie	Observation	Trafic	Urbaine	Observation	Urbaine	Industrielle
Médiane (j)	37	36	22	28	29	30
Moyenne sur la période de mesure	38	36	24	28	27	32
Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine	40	40	40	40	40	40
Maximum horaire	197	106	91	87	152	126
Maximum journalier sur la période de mesure	75	52	40	47	48	45
Nombre de jours de dépassement de la valeur limite journalière sur la période de mesure	2	1	0	0	0	0
Tolérance du nombre de jours de dépassement de la valeur limite journalière par an	35	35	35	35	35	35
Taux de fonctionnement	100 %	100 %	100 %	91 %	100 %	100 %

La moyenne des mesures relevées sur le site temporaire Vallée Var est comparable à celle du site Nice Trafic. Elle est supérieure à la moyenne observée sur les autres sites quelle que soit leur typologie. Le maximum horaire mesuré sur le site temporaire Vallée Var est, avec 197 µg/m³, le plus élevé des sites, variant de 65 µg/m³ pour le site Nice Aéroport à 152 µg/m³ pour le site urbain de

Cannes. De même, le site temporaire Vallée Var affiche un maximum journalier de 75 µg/m³, dépassant nettement la valeur seuil de 50 µg/m³ et supérieur à celui des autres sites dont les valeurs évoluent entre 40 µg/m³ pour Cagnes-sur-Mer et 52 µg/m³, pour le site Nice Trafic.

Afin de pouvoir se référer aux valeurs réglementaires basées sur l'année, une estimation a été réalisée à partir des données des sites fixes de l'agglomération sur les 12 derniers mois. Selon cette méthode, les concentrations annuelles sur le site temporaire Vallée Var seraient comprises entre 39 et 44 µg/m³, dépassant très vraisemblablement la valeur limite annuelle de 40 µg/m³.

Particules ultra fines en suspension (PM2,5)

PM2.5 en µg/m ³	Site temporaire Vallée Var	Cannes	Peillon
Typologie	Observation	Urbaine	Industrielle
Médiane (j)	21	18	11
Moyenne sur la période de mesure	21	18	13
Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine	26	26	26
Maximum horaire	65	72	71
Maximum journalier sur la période de mesure	38	29	35
Taux de fonctionnement	98 %	100 %	90 %

La moyenne des mesures relevées sur le site temporaire Vallée Var est, avec 21 µg/m³, comparable à celle de Cannes et supérieure à celle de Peillon mais reste du même ordre de grandeur.

Le maximum journalier de 38 µg/m³ sur le site temporaire Vallée Var est le plus élevé des 3 sites, bien que très proche de celui de Peillon (35 µg/m³). A l'inverse, le maximum horaire mesuré sur le site temporaire Vallée Var est le plus faible observé avec 65 µg/m³, ceux de Cannes et Peillon affichant quelques microgrammes de plus (72 µg/m³). Afin de pouvoir se référer aux valeurs réglementaires basées sur l'année, une estimation a été réalisée à partir des données des deux sites fixes sur les 12 derniers mois. Selon cette méthode, les concentrations annuelles sur le site temporaire Vallée Var seraient autour de 23-24 µg/m³, respectant ainsi la valeur limite annuelle de 26 µg/m³. Néanmoins, la réglementation prévoit une valeur de 20 µg/m³ à l'horizon 2020 et cette valeur ne serait, à terme, pas respectée.

Dioxyde d'azote (NO2)

NO ₂ en µg/m ³	Site temporaire Vallée Var	Nice Trafic	Cagnes / Mer	Nice Aéroport	Cannes
Typologie	Observation	Trafic	Urbaine	Observation	Urbaine
Médiane	26	51	26	20	25
Moyenne sur la période de mesure	33	53	30	28	32
Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine	40	40	40	40	40
Maximum horaire sur la période de mesure	153	144	95	132	130
Valeur limite horaire (↔ seuil d'information et recommandations)	200	200	200	200	200
Nombre d'heures dépassant la valeur limite horaire sur la période de mesure	0	0	0	0	0
Tolérance du nombre d'heures dépassant la valeur limite horaire par an	18	18	18	18	18
Taux de fonctionnement	98 %	92 %	100 %	96 %	100 %

La moyenne des mesures relevée sur le site temporaire Vallée Var est, avec $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$, comparable à celle des sites de typologie urbaine tels Cagnes-sur-Mer et Cannes. Elle est nettement inférieure à celle du site Nice Trafic.

Les maxima sont du même ordre de grandeur sur les sites temporaires Vallée Var et Nice Trafic avec respectivement 153 et $144 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ces valeurs restent en deçà de $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur limite horaire). La réglementation est respectée sur la durée de la campagne. Afin de se référer aux valeurs réglementaires basées sur l'année et compte-tenu de la saisonnalité de ce polluant, une estimation sur les 12 derniers mois a été réalisée à partir des données des sites fixes. Selon cette méthode, les concentrations annuelles sur le site temporaire Vallée Var évolueraient entre 26 et $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$, respectant la valeur limite annuelle de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Le maximum horaire observé n'a pas atteint la valeur limite ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3/\text{h}$), quel que soit le site concerné et n'est que très rarement atteint sur les sites trafic de l'agglomération niçoise, le nombre d'heures de dépassement par an de cette valeur réglementaire serait respecté sur ce site.

Retombées atmosphériques en métaux toxiques particuliers (métaux lourds)

En complément des prélèvements de retombées atmosphériques en métaux lourds ont été réalisés durant deux périodes d'1 mois environ en 3 endroits (site temporaire Vallée Var, Champs et Espaces verts) et en phase soluble et insoluble. Conformément aux propriétés physico-chimiques des 10 métaux lourds étudiés (Arsenic, Cadmium, Nickel, Plomb, Chrome, Cuivre, Mercure, Sélénium, Vanadium et Zinc), très peu sont retrouvés en phase soluble, mais leurs dérivés le sont.

Les deux métaux les plus présents sont le Zinc et le Cuivre. Les quantités de Plomb, Chrome, Nickel et Vanadium sont moindres. Les autres métaux (Arsenic, Cadmium, Sélénium) sont présents en encore plus faibles quantités sur tous les sites. Le mercure n'apparaît pas sur tous les sites. Les quantités de métaux déposées varient selon l'implantation des sites.

Le site Champs est le plus exposé au Cuivre, Plomb, Chrome, Vanadium et Nickel, ce qui pour les 3 premiers métaux, s'explique par la proximité des voies de circulation. Les 2 derniers mettent davantage en évidence la signature industrielle. Les sites « Vallée Var » et « Espaces verts » sont globalement les moins exposés, exceptés pour deux métaux et avec des écarts peu significatifs comparés aux autres sites. Il est à noter qu'aucune valeur réglementaire n'est en vigueur pour les retombées atmosphériques. Un comparatif a néanmoins été réalisé avec 6 sites de l'Ouest des Bouches du Rhône. Les données recueillies sur 2 mois de mesures n'ont pas permis d'établir une estimation moyenne annuelle. Afin d'apprécier les quantités de métaux lourds relevées en Vallée du Var, une comparaison est établie avec des valeurs issues de la littérature et révèle des quantités faibles proches de celles observées en zone rurale.

3.7.2.4 Odeurs

Il n'y a pas de surveillance des odeurs dans la zone industrielle de Carros, ni de nuisances olfactives avérées.

3.7.3 Ambiance lumineuse

On peut distinguer deux types de sources lumineuses : les sources naturelles et les sources artificielles. Ce sont les sources artificielles qui sont à l'origine d'une « pollution lumineuse ».

La pollution lumineuse a comme source physique la lumière perdue ou réfléchiée, émise par des sources fixes et permanentes telles que les luminaires des villes, des ports, des aéroports, des parkings, routes, et autres voies de transport, des installations industrielles et commerciales, publicitaires, des locaux et bureaux éclairés la nuit et dont les parois vitrées et fenêtres ne sont pas occultées, par les phares des littoraux, etc.

La figure ci-dessous présente la pollution lumineuse aux abords du site selon les cartes de pollution lumineuse européenne (AVEX 2016).

Le site est dans une zone de pollution lumineuse forte.

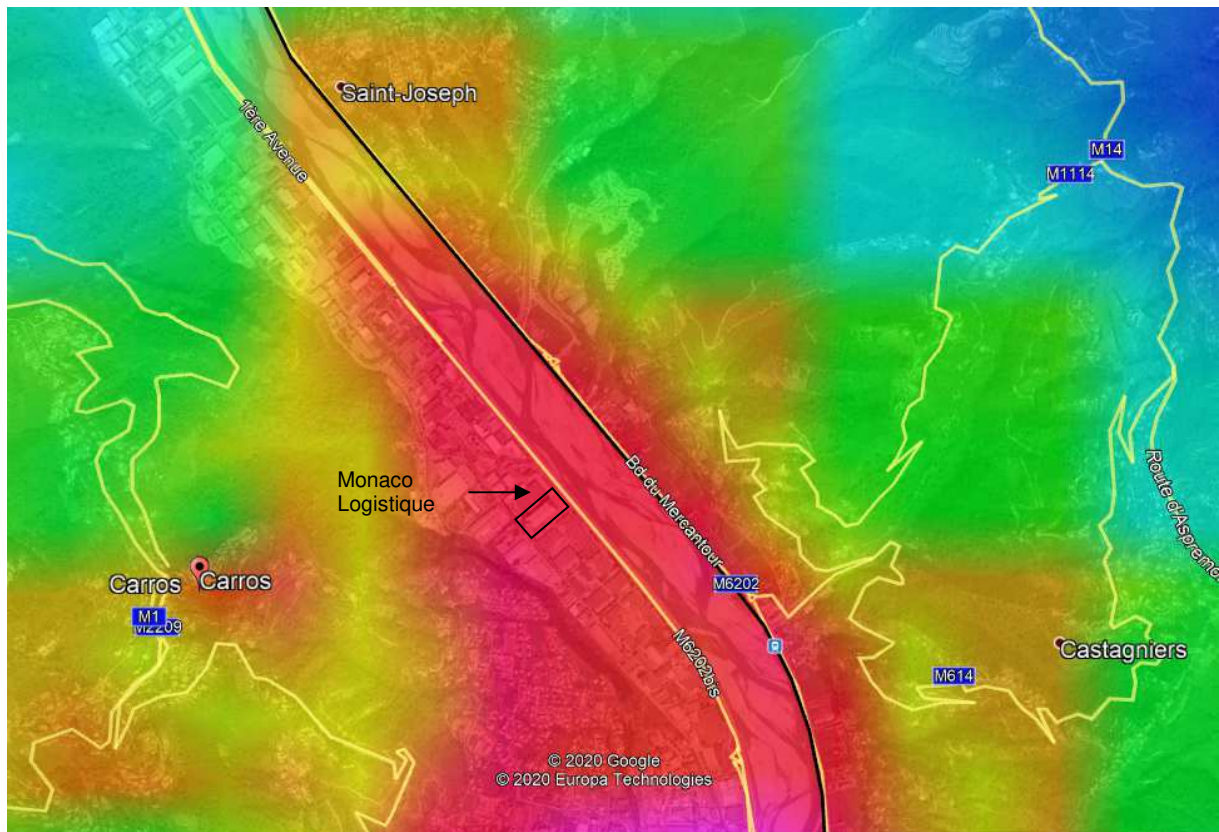


Figure 36 : Cartographie des pollutions lumineuses

- Blanc : 0-50 étoiles visibles (hors planètes) selon les conditions. Pollution lumineuse très puissante et omniprésente. Typique des très grands centres urbains et grande métropole régionale et nationale
- Magenta : 50-100 étoiles visibles, les principales constellations commencent à être reconnaissables.
- Rouge : 100-200 étoiles : les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains Messiers se laissent apercevoir
- Orange : 200-250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel plus noir apparaissent ; typiquement moyenne banlieue.
- Jaune : 250-500 étoiles : Pollution lumineuse encore forte. Voie Lactée peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains Messiers parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'œil nu
- Vert : 500-1000 étoiles : grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles, Voie Lactée souvent perceptible, mais très sensible encore aux conditions atmosphériques ; typiquement les halos de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du Ciel et montent à 40 -50° de hauteur
- Cyan : 1000-1800 étoiles : La Voie Lactée est visible la plupart du temps (en fonction des conditions climatiques) mais sans éclat, elle se distingue sans plus
- Bleu : 1800-3000 : Bon ciel, la Voie Lactée se détache assez nettement, on commence à avoir la sensation d'un bon ciel, néanmoins, des sources éparses de pollution lumineuse sabotent encore le ciel ici et là en seconde réflexion, le ciel à la verticale de l'observateur est généralement bon à très bon
- Bleu nuit : 3000-5000 : Bon ciel : Voie Lactée présente et assez puissante, les halos lumineux sont très lointains et dispersés, ils n'affectent pas notablement la qualité du ciel
- Noir : + 5000 étoiles visibles, plus de problème de pollution lumineuse décelable à la verticale sur la qualité du ciel. La pollution lumineuse ne se propage pas au-dessus de 8° sur l'horizon

3.8 BILAN SUR LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

3.8.1 Synthèse de l'état initial

Le tableau ci-dessous présente les éléments principaux issus de l'état initial.

Milieu physique	Géologie	Alluvions du Var
	Hydrologie	Le site est implanté : - à 35 m à l'Ouest du Var - à 180 m à l'Est du canal du pied de Coteau
	Hydrogéologie	Nappe alluviale Forage présent sur le site
	Captage AEP	Le site implanté dans le périmètre de protection éloigné d'un captage AEP
	Climat	Climat méditerranéen
Milieux naturels	Zones protégées	Le site n'est pas localisé dans une zone d'inventaires ou zone protégée (ZNIEFF, arrêté de protection biotope, zones Natura 2000, réserve naturelle, sites inscrits....). Néanmoins, présence du Var, 35 m à l'Est du site (zone classée Natura 2000, ZNIEFF et ZICO)
	Zones humides	Pas de zone RAMSAR aux environs du site
	Continuités écologiques	Le site est implanté dans la zone industrielle de Carros, déjà identifiée comme zone de coupure des continuités écologiques.
	Inventaires de terrain	Site anthropisé et entièrement artificialisé. Aucun inventaire de terrain réalisé
Patrimoine historique et paysager	Paysage	Unité paysagère « Basse Vallée du Var »
	Patrimoine culturel - architectural	Pas de monument historique dans un rayon de 500 m
	Protections réglementaires	Site classé « Le château de Carros » à 1,2 km du site Site inscrit « Village de Carros et abords » à 800 m du site
Occupation des sols	Population – habitations	Premières habitations : - à 220 m du site, sur la commune de Carros (quartier Lei Ferriero) - à 380 m du site, en rive droite du Var, sur la commune de Saint-Martin-du-Var.
	Activités artisanales / industrielles	Site implanté dans la zone industrielle de Carros
	Zones de loisirs	Absence de zones de loisirs dans l'aire d'étude – activités les plus proches implantées au niveau du village de Carros
	Zones agricoles	Absence de zones agricoles aux abords du site le secteur de l'agriculture représente 1,4% des emplois à Carros, Principales productions : Maraichage, oléiculture
	Zones forestières	Espaces forestiers à proximité du site (mélanges de feuillus et conifères)
	Voies de communication	Desserte du site par les rues de la zone industrielle 1 ^{ère} avenue et 4 ^{ème} avenue. La zone industrielle de Carros est accessible par la RD6202 bis.

	Urbanisme	<p>PLU Métropolitain approuvé le 25 octobre 2019 Le site se trouve en zone UZb3 (zone d'activités).</p> <p>PPR Inondation du 18 avril 2011 : site majoritairement en zone B3 (entrée du site en zone R3) PPR incendie du 6 janvier 2014, site hors des zones réglementées PPR Mouvement de terrain du 21 juin 2001, site en zone non exposée.</p>
Cadre de vie	Qualité de l'air	<p>Suivi par Air Paca Qualité de l'air marquée par le trafic routier</p>
	Bruit	<p>Environnement sonore marqué par les activités de la zone industrielle de Carros</p>
	Pollution lumineuse	<p>Pollution lumineuse marquée</p>

3.8.2 Interrelations des compartiments environnementaux entre eux

L'analyse effectuée dans le tableau ci-après constitue une approche pour identifier les principales interrelations, en termes d'interrelations faibles et d'interrelations fortes.

De nombreuses interrelations sont présentes, notamment en association avec le relief ou entre les différents éléments (milieu naturel, milieu physique, occupation des sols).

Les interrelations qui peuvent être considérées comme les plus importantes sont celles qui existent entre le relief, les espaces maritimes et les conditions météorologiques qui déterminent les conditions de dispersion atmosphérique des polluants et l'exposition des populations aux polluants émis (trafic, activités humaines, activités industrielles), ainsi que les interrelations entre les milieux naturels et les eaux superficielles (le Var constitue une zone d'habitat pour de nombreuses espèces).

	Milieux naturels		Éléments physiques		Occupation des sols						
	Faune, flore et habitat naturel	Continuités écologiques	Relief	Eaux souterraines	Patrimoine culturel et archéologique	Espaces agricoles	Espaces forestiers	Espaces maritimes	Espaces de loisirs	Economie, emploi, activités	Trafic routier / infrastructures
Eaux superficielles	Caractère attractif du Var pour l'avifaune Grande diversité d'habitats aquatiques (roselières, vasières, bancs de galets, eaux libres)	Le réseau hydrographique constitue un élément de continuité de la trame bleue	Écoulement du Var au sein de la vallée	Nappe alluviale alimentée par les cours d'eau ; des fissures permettent la communication de la nappe alluviale avec des nappes plus profondes		Vocation agricole historique de la plaine du Var					
Relief		Les zones de relief constituent des corridors écologiques									
Sol et sous-sol				Eaux souterraines présentes dans le sous-sol		Les types et qualités des sols conditionnent l'agriculture					
Faune, flore et habitat naturel		Les corridors biologiques accueillent la faune et permettent le déplacement de celle-ci	Les zones type ZNIEFF et NATURA 2000 correspondent d'une façon générale à des zones avec un relief notable, (Basse Vallée du Var, Vallons de la Garde, de Costa Rasta, et de Nougairé, Chaîne de Férian, Mont Cima)				Chaîne de Férian, Mont Cima)				
Météo			Phénomènes météorologiques complexes. Canalisation des vents dans la vallée.	Les précipitations alimentent les cours d'eau et indirectement la nappe alluviale		La météo définit les cultures possibles et les cultures sont impactées par la météo.		Participation aux effets de brise en partie modifiés par le relief. Influence sur la météo			
Qualité de l'air			Le relief et la météo impactent la dispersion des polluants et la qualité de l'air.		La pollution de l'air peut contribuer à la dégradation de bâtiments.					Les activités sont à l'origine d'émissions d'importance diverse, dégradant la qualité de l'air	Le trafic routier est une contribution importante de dégradation de la qualité de l'air
Emissions sonores										Emissions sonores directes des activités	Facteur d'émissions sonores à proximité des voies
Emissions lumineuses	Les émissions lumineuses constituent une atteinte à la biodiversité (effets sur la végétation, insectes nocturnes, oiseaux,...)								Eclairage des espaces de loisirs en période nocturne	Les zones d'activités constituent des sources d'émission lumineuse	Eclairage des voies
Sites et paysages			L'unité paysagère est caractérisée par le type de relief				Les espaces forestiers constituent un élément important des sites et paysages				
Trafic routier									Les activités de loisirs sont à l'origine d'une part modérée du trafic local	Les activités économiques sont à l'origine d'une part importante du trafic	
Habitat population	Les zones de développement de la population impactent la faune, la flore et l'habitat naturel. Les zones protégées correspondent à des espaces naturels.		Les zones denses d'habitation se concentrent en fond de vallée ou des zones à relief modéré à proximité des fonds de vallée						Développement des zones de loisirs près des zones urbanisées		

Interrelation faible

Interrelation forte

3.9 EVALUATION DU SCENARIO DE REFERENCE

Le scénario de référence est issu de la transposition du droit européen (directive 2014/52/UE) en droit national (décret 11/08/2016), relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes. Il vise à comparer l'état de l'environnement selon deux situations projetées : l'une avec la mise en œuvre du projet et l'autre en l'absence de mise en œuvre de ce même projet.

Il est ainsi défini dans l'art. R. 122-5 II du CE précisant le contenu de l'étude d'impact : « 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet, dénommée "scénario de référence", et un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ».

Dans le cas présent, le site est déjà exploité et les activités du bâtiment régies par un arrêté préfectoral d'enregistrement.

Le projet associé à cette demande porte sur une augmentation des quantités de stockages présentes sur site

Ainsi, aucune extension de bâtiment n'est nécessaire pour ce projet, et ce projet n'induit aucun nouvel impact en fonctionnement normal. En effet :

- L'intégration dans le paysage de l'établissement ne sera pas modifiée ;
- Le trafic induit par l'activité du site ne sera pas augmenté ;
- L'alimentation en eau potable et les consommations resteront inchangées ;
- Les effluents aqueux ne seront pas modifiés, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. En fonctionnement accidentel, les rétentions ont été dimensionnées conformément à la réglementation
- Les effluents atmosphériques du site ne seront pas modifiés ;
- Les émissions sonores du site resteront inchangées ;
- Les consommations énergétiques ne seront pas modifiées ;
- Les modifications apportées à la nature des produits stockés seront susceptibles de générer des nouveaux déchets tels que des récipients détériorés et des produits répandus accidentellement. Ils seront assimilés à des déchets dangereux qui seront éliminés par des filières spécialisées et ceux susceptibles d'entraîner une pollution seront placés sur rétention. Toutefois, ces déchets resteront limités en quantité

Les principaux effets liés à ce projet sont les risques associés aux stockages de matières dangereuses et ont donc fait l'objet d'une étude détaillée au niveau de l'étude de dangers.

Ainsi, avec ou sans ce projet, le scénario de référence n'est pas susceptible d'évoluer.

3.10 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES

3.10.1 Les Directives Territoriales d'Aménagement

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) est un document de cadrage au sein duquel l'Etat précise ses orientations fondamentales en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires.

La DTA précise également les modalités d'application des lois littoral et montagne adaptées aux particularités géographiques locales.

Avec la loi Grenelle II, les DTA sont maintenues mais ont la possibilité d'évoluer en Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD).

La procédure d'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes a été engagée par l'Etat en 1997. Elle a donné lieu à une large concertation sur l'ensemble des thèmes concernant l'aménagement du département.

La DTA des Alpes-Maritimes a été approuvée par Décret n°2003-1169 du 2 décembre 2003 (JO n°284 du 9 décembre 2003).

Les orientations liées à la Basse Vallée du var sont présentées ci-dessous :

« Dans la basse vallée du Var, les actions à engager concernent le fleuve d'une part, l'aménagement de la plaine d'autre part.

En ce qui concerne le fleuve, des travaux portant sur les ouvrages (digues, seuils) doivent être réalisés à court terme afin de mettre en sécurité les zones urbanisées susceptibles d'être inondées en cas de crues centennales, c'est-à-dire le delta du Var en rive droite et rive gauche ainsi que les zones d'activités de Saint-Laurent-du-Var et de Carros-Le Broc. Ces travaux doivent correspondre à des orientations techniques cohérentes avec l'aménagement progressif du fleuve et avec l'exigence de sécurité publique. Il s'agit en particulier des travaux de confortement des seuils (n° 4, 7 et 16) et des pieds de digue ainsi que des travaux d'essartage de la forêt alluviale et d'arasement de la couche de limon sur toute la largeur en amont des seuils.

Au-delà de ces actions à engager à court terme et dans le cadre des orientations du schéma d'aménagement et de gestion des eaux en cours d'élaboration, il conviendra d'assurer la pérennité de l'entretien du lit du fleuve et des ouvrages de protection. A cet effet, devra être créée une structure de gestion à laquelle participeront les collectivités concernées par l'aménagement de la basse vallée du Var. Cette structure réalisera les études et mettra en place les observations indispensables afin d'appréhender l'évolution du fleuve à l'horizon de plusieurs décennies. Elle entreprendra également les actions et travaux nécessaires pour ramener le fleuve à un écoulement plus naturel. Par ailleurs un « comité d'experts » a été mis en place.

L'aménagement de la plaine, sur la base des orientations exprimées dans la DTA et dans le schéma directeur de l'agglomération de Nice, devrait faire l'objet d'un schéma de secteur, au sens de l'article L 122-1 du code de l'urbanisme afin d'affirmer et de préciser la cohérence d'ensemble de l'aménagement de cet espace qui touche le territoire des vingt communes membres de la commission locale de l'eau.

L'aménagement de la plaine prendra notamment en compte le plan de prévention du risque d'inondation qui doit être élaboré par l'Etat pour l'ensemble de la basse vallée du Var et qui définira la cartographie des risques et les prescriptions s'imposant aux futures occupations et utilisations des sols. La mise en place d'un système d'alerte s'avère également indispensable pour prévenir les risques liés à des crues exceptionnelles.

La RN 202 bis s'intègre dans la stratégie d'aménagement générale du fleuve ; en particulier le tronçon Carros-Saint-Martin-du-Var prendra en compte, si nécessaire, les décisions d'aménagement du fleuve actées au moment de son lancement. »

→ A travers le respect des prescriptions du PPRI et du SAGE, l'activité du site est compatible avec la DTA.

3.10.2 Règlement d'urbanisme

Le site est implanté en zone UZb3 du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (l'entrée du site est en zone NA mais aucune activité n'est associée à cette zone).

Chapitre 1. Usage des sols et destination des constructions.

1.1 USAGES, AFFECTATIONS DES SOLS, TYPES D'ACTIVITÉS, DESTINATIONS ET SOUS-DESTINATIONS INTERDITS.

1.1.1 Dans les périmètres soumis à des risques naturels repérés sur la carte des risques figurant dans les pièces annexes du PLU métropolitain.

Tous les usages, affectations des sols, activités destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions à l'article **1.2**.

→ *Le site est dans une zone soumise à des risques naturels (risque inondation). Le site ait partie des usages autorisés sous conditions à l'article 1.2*

1.1.2 Dans les périmètres soumis au Plan d'Exposition au Bruit repérés au plan de zonage, document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain

Tous les usages, affectations des sols, activités, destinations et sous-destinations à l'exception de ceux autorisés sous conditions à l'article **1.2**.

→ *Le site n'est pas dans une zone soumise au plan d'Exposition au Bruit*

1.1.3 Dans toute la zone sont interdit(e)s :

- Les exploitations agricoles et forestières nouvelles ;
- L'habitat non soumis aux dispositions de l'article **1.2** ;
- Les commerces de détail et les commerces de gros ;
- Les dépôts de véhicules ;
- Les dépôts et les déversements de matériaux de toute nature à l'air libre non autorisés sous condition en article **1.2** ;
- Les dépôts de ferraille, d'épaves et de matériaux de démolition, non autorisés sous condition à l'article **1.2** ;
- Les terrains de camping et de caravaning, les habitations légères de loisirs, les caravanes isolées, les parcs d'attraction, les parcs résidentiels de loisir, les terrains de sports motorisés ;
- Les carrières ;
- Les affouillements et exhaussements non liés à une opération autorisée.

→ *Aucune des activités citées au 1.1.3 ne sera réalisée.*

1.2 ACTIVITÉS, DESTINATIONS ET SOUS DESTINATIONS SOUMISES À CONDITIONS PARTICULIÈRES.

1.2.1 Dans les périmètres soumis à des risques naturels repérés sur la carte des risques figurant dans les pièces annexes du PLUm.

Les activités, destinations et sous-destinations sont soumises aux conditions fixées par les dispositions des Plans de Prévention des Risques figurant dans les pièces annexes du PLUm, selon le risque faible, modéré ou fort.

1.2.2 Dans les périmètres soumis au Plan d'Exposition au Bruit repérés sur le plan de zonage, document n°5 des pièces réglementaires du dossier de PLUm.

Les activités, destinations et sous-destinations sont soumises aux dispositions et aux conditions d'isolation acoustique fixées par le Plan d'Exposition au Bruit approuvé, figurant dans les pièces annexes du PLUm.

1.2.3 Dans la zone de protection de la nappe alluviale du Var délimitée sur les documents graphiques par des petits cercles évidés, les affouillements et exhaussements des sols ne seront autorisés qu'à condition qu'ils n'aient aucune incidence sur la nappe phréatique (son alimentation et la qualité de l'eau). La qualité des matériaux déversés et leur propriété devront être strictement contrôlées par un organisme spécialisé qui s'assurera de leur innocuité vis-à-vis de la nappe phréatique.

1.2.4 Dans toute la zone :

- Les constructions destinées à l'habitation à condition d'être liées et nécessaires au gardiennage du site et de ne pas excéder une surface de plancher de 80m² ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement à condition de ne pas générer de nuisances pour le voisinage et qu'elles s'intègrent à l'environnement urbain du secteur ;
- Les destinations et sous-destinations de constructions à condition d'être compatibles avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU métropolitain ;
- Les dépôts et les déversements de matériaux de toute nature à l'air libre à condition qu'ils soient induits par des mouvements de sol non interdits en article 1.1 et liés à une opération de construction ou d'aménagement autorisée dans la zone ;
- Les dépôts de matériaux à condition qu'ils soient liés au service d'intérêt collectif de traitement des déchets.

→ Le site respecte les prescriptions du PPR (cf. §3.10). Le site est une installation classée pour la protection de l'environnement. L'ensemble des dispositions ont été prises pour ne pas générer de nuisances pour le voisinage.

1.3 MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE.

1.3.1 Emplacements réservés pour logements

Non réglementé.

1.3.2 Secteurs à proportion de logements d'une taille minimale :

Non réglementé.

1.3.3 Les secteurs à pourcentage de logements sociaux :

Non réglementé.

1.3.4 Règles permettant d'imposer une mixité des destinations ou sous-destinations au sein d'une construction ou d'une unité foncière :

Non réglementé.

1.3.5 Majorations de volume constructible (emprise au sol et hauteur) pour certaines destinations et sous-destinations :

Non réglementé.

1.3.6 Règles différenciées entre le rez-de-chaussée et les étages supérieurs des constructions :

Non réglementé.

1.3.7 Quartiers, îlots et voies dans lesquels doit être préservée ou développée la diversité commerciale, notamment à travers les commerces de détail et de proximité.

Non réglementé.

1.3.8 Majoration de volume constructible des constructions (emprise au sol et hauteur) à usage d'habitation dans les zones urbaines :

Non réglementé.

1.3.9 Secteurs à majoration de volume constructible (emprise au sol et hauteur) pour des programmes de logements comportant des logements locatifs sociaux :

Non réglementé.

1.3.10 Secteurs à majoration du volume constructible (emprise au sol et hauteur) pour programmes de logements comportant des logements intermédiaires :

Non réglementé.

→ Sans objet

Chapitre 2. Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère.

2.1 VOLUMÉTRIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS.

2.1.1 Emprise au sol maximale des constructions :

Non réglementé.

2.1.2 Hauteur des constructions

La hauteur maximale des constructions à l'égout est fixée à 18 m.

Exception(s) :

- Les dispositions ci-dessus ne s'appliquent pas dans le cas d'une hauteur précisée au plan de zonage.

2.1.3 Implantation des constructions

2.1.3.1 Par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions doivent s'implanter à une distance minimale de 5m de la limite d'emprise publique des voies.

Spécificité(s) locale(s)

- Carros : Dans les zones « Cours d'eau (fleuves, rivières, vallons) » identifiées et délimitées dans la carte « trame verte et bleue », en document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, toute construction devra être implantée avec un recul de 10 m de l'axe et 5 m des berges des cours d'eau à ciel ouvert, afin de préserver les continuités écologiques.

Exception(s) :

- Les constructions doivent s'implanter à une distance minimale de 10m comptée à partir de la limite de l'emprise publique de l'autoroute A8 et de ses bretelles de raccordement.
- Lorsqu'une marge de recul est portée sur le document graphique, le recul applicable à la construction s'applique à compter de la limite de cette marge.
- Les piscines doivent s'implanter à une distance minimale de 3 m de la limite des emprises publiques des voies. Ce retrait est compté à partir du bassin.
- Dans les zones « Cours d'eau (fleuves, rivières, vallons) » identifiées et délimitées dans la carte « trame verte et bleue », en document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, toute construction devra être implantée avec un recul de 5 m de l'axe et 3 m des berges des cours d'eau à ciel ouvert, afin de préserver les continuités écologiques.

2.1.3.2 Par rapport aux limites séparatives

Les constructions doivent s'implanter à une distance minimale de 5m des limites séparatives.

Exception(s) :

Les piscines doivent s'implanter à une distance minimale de 3 m des limites séparatives. Ce retrait est compté à partir du bassin.

→ La hauteur au faitage de l'entrepôt est de 14,5m.
L'entrepôt est implanté à 20m des limites séparatives.
Dans le cadre du projet, il n'est pas prévu de nouvelles constructions.

2.2 QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE.

Dans les espaces concernés par la « trame verte et bleue », document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, tous les projets d'aménagement devront conserver voire améliorer la qualité paysagère du site existant et prendre en compte la topographie et le profil existants afin de minimiser les mouvements de terres.

Il convient de se reporter au cahier de prescriptions architecturales qui apporte des précisions sur les modalités de mise en œuvre des dispositions du présent article ainsi que des compléments d'informations sur les caractéristiques architecturales des constructions. Les nuanciers se trouvent également dans ce cahier.

2.2.1 Dispositions générales

L'expression architecturale peut recourir en façades et en toitures à des matériaux contemporains et à des techniques modernes dès lors qu'elle présente un aspect compatible avec le caractère de l'environnement bâti, qu'elle s'inscrit harmonieusement dans le paysage urbain ou naturel et qu'elle respecte la topographie. Exceptionnellement, un recours à un pastiche d'une architecture locale peut être admis.

La création et la recherche architecturales peuvent intégrer l'innovation et les solutions énergétiques nouvelles, bioclimatiques et environnementales.

Toutes les parties visibles depuis l'espace extérieur employées pour le traitement des façades et des couvertures doivent répondre à un souci de qualité architecturale et être en harmonie avec le caractère des constructions existantes dans l'environnement proche.

L'implantation des constructions sera choisie de telle sorte que les mouvements de sol soient réduits au strict minimum nécessaire à l'implantation du bâti.

2.2.2 Implantation et volumétrie

Non réglementé

2.2.3 Annexes et locaux techniques

Les annexes, locaux ou installations techniques doivent être intégrés au bâti principal ou faire l'objet d'une recherche prenant en compte le paysage environnant. Les projets de constructions d'équipements techniques liés aux différents réseaux doivent s'intégrer parfaitement à l'environnement et au bâti existant.

2.2.4 Façades

Les façades secondaires ou aveugles devront être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les canalisations d'évacuation des eaux pluviales devront être soit dissimulées, soit placées verticalement de préférence en limite extérieure de la façade du bâtiment.

2.2.5 Toitures

Les toitures-terrasses sont autorisées, leur construction peut être assortie de conditions précisées dans le cahier de prescriptions architecturales. Elles doivent être considérées comme une « cinquième façade » et être traitées avec autant de soin que les autres. Y sont interdits tout réseau et toute étanchéité apparents. Le sol doit être traité en carrelage/dallage (éviter les couleurs trop claires) ou végétalisé au moyen de succulentes résistantes au climat local. La structure porteuse ne doit pas former de saillie (nervures). L'accès à la toiture-terrasse sera traité au moyen d'une tabatière, saillie limitée à la hauteur d'acrotère.

2.2.6 Menuiseries

Les caissons des mécanismes de fermeture des baies seront implantés dans le corps du mur ou à l'intérieur des bâtiments ; en aucun cas ils ne devront être visibles depuis l'extérieur de l'immeuble sauf impossibilité technique démontrée dans le cas de réhabilitation.

2.2.7 Colorimétrie

Les couleurs des constructions devront s'intégrer harmonieusement dans le paysage. Le blanc pur est interdit en grande surface et les couleurs vives réservées pour des éléments architecturaux particuliers et de petite surface.

Sont interdites toutes imitations de matériaux ainsi que l'emploi à nu en parement extérieur de matériaux destinés à être recouverts tels que carreaux de plâtre, briques creuses, agglomérés.

Les toitures et bardages doivent être réalisés en matériaux non réfléchissants.

2.2.8 Superstructures et installations diverses

Les systèmes solaires thermiques ou photovoltaïques, les dispositifs individuels de production d'énergie renouvelable ou de récupération d'eau autorisés en superstructure technique au-dessus de l'égout du toit doivent tenir compte, dans leur aspect et leur volume, des bâtiments environnants et s'inscrire en cohérence avec l'ensemble du bâtiment, ses façades et son environnement général. Il en est de même pour les équipements publics, les superstructures techniques (édicules d'ascenseur par exemple), les antennes ou coupoles émettrices/réceptrices, les antennes de téléphone mobile ainsi que pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif.

Les installations en superstructure au-delà de l'égout du toit ne devront pas le dépasser de plus de 3 mètres de hauteur. Elles seront regroupées autant que possible et placées de manière à limiter au maximum leur impact visuel depuis l'espace public. Les édicules doivent être traités avec le même soin que celui apporté aux différentes façades.

Spécificité(s) locale(s) :

- Carros : les antennes et les climatiseurs sont interdits sur les façades vues depuis l'espace public.

2.2.9 Murs de soutènement :

Les murs de soutènement doivent être traités avec le même soin que les bâtiments et être en harmonie avec leur environnement et ne pourront excéder 3 mètres de hauteur. L'enchaînement de plusieurs murs de soutènement doit être fractionné par des restanques plantées d'une largeur minimum de 1,5 mètre.

Les murs seront en pierre ou enduits, le béton devant être réservé aux projets contemporains identifiés comme tels par un parti architectural précis. Les enrochements cyclopéens sont interdits sauf s'ils font l'objet d'un projet paysager.

Spécificité(s) locale(s) :

- Carros : les enrochements cyclopéens et les gabions sont interdits.

2.2.10 Clôtures :

Dans la zone 4 « Enjeu écologique en milieux anthropisés ou en développement » de la « trame verte et bleue », document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, dans le cas de clôtures de type grillage, palissade, grille, édifiées sur un muret (mur bahut), celui-ci doit avoir une hauteur maximale hors sol limitée à 0,50 mètre et doit intégrer des ouvertures et des aspérités. L'ensemble (clôture et mur bahut) devra permettre la libre circulation de la petite faune.

Dans les autres cas, les clôtures devront être aussi discrètes que possible et devront tenir compte de la continuité paysagère des clôtures avoisinantes.

Les clôtures peuvent être composées comme suit :

- soit d'une haie vive d'essence locale ;
- soit d'une grille ou d'un grillage doublé d'une haie vive d'essence locale ;
- soit d'un mur-bahut surmonté d'une grille, d'un grillage ou d'une balustrade, éventuellement doublé d'une haie vive d'essence locale.

Les murs bahuts doivent être soigneusement traités, de préférence en matériaux naturels (le blanc pur proscrit). Leur hauteur maximale est fixée à 50 centimètres à partir du sol existant. La hauteur totale des clôtures, mur-bahut compris, ne doit pas excéder 2 mètres.

Le portail d'entrée sera proportionné à la clôture, traité de façon cohérente avec celle-ci. La hauteur totale des portails ne pourra excéder 2,50 mètres.

Les coffrets type EDF, télécommunications, eau... et les boîtes aux lettres seront encastrés dans les parties maçonnées.

Les brise-vues sont interdits.

Les clôtures remarquables devront être refaites à l'identique.

Les clôtures des équipements d'intérêt collectif pourront atteindre 2.50m, celles des équipements scolaires et des équipements liés à la petite enfance 5 m.

Les filets pare ballons des plateaux sportifs pourront atteindre 5 m.

Les murs et dispositifs antibruit réalisés pour réduire les nuisances sonores à proximité des infrastructures routières pourront dépasser la hauteur de 2,50 m à condition de présenter, du point de vue de l'environnement, un traitement de qualité.

Pour les clôtures adjacentes aux cours d'eau, les murs bahuts sont proscrits. Dans ce cas, les clôtures sont constituées d'éléments ajourés ou elles sont végétalisées.

Le long des voies ouvertes à la circulation de véhicules, quel que soit leur statut, et le long des espaces publics, les clôtures doivent garantir la plus grande transparence nécessaire à la sécurité de la circulation routière et à la préservation de la qualité des vues. Des dispositions particulières peuvent être imposées pour garantir les meilleures conditions de visibilité pour la circulation routière telles que : retrait imposé pour les portails, pan coupé, réduction de hauteur, etc., notamment pour celles édifiées à l'angle de deux voies

2.2.11 Piscines

Le blanc et le bleu vif sont proscrits pour les bassins. Les bassins seront préférentiellement dans des tons soutenus, à minima de valeur gris neutre.

2.3 CRITÈRES DE PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE.

Cf. dispositions générales.

→ Dans le cadre du présent, projet, pas de construction envisagée. Il est à noter que lors de la réalisation du bâtiment initial puis son extension, les prescriptions d'urbanisme en vigueur avaient été suivies et leur conformité vérifiée lors de l'instruction des différents permis de construire.

2.4 TRAITEMENT ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER DES ESPACES NON BÂTIS ET ABORDS DES CONSTRUCTIONS.

Les espaces boisés classés figurant aux documents graphiques sont soumis aux dispositions des articles L.113-1 et L.113-2 du Code de l'Urbanisme. Toute demande de défrichement y est irrecevable. Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation.

20% au moins de la superficie du terrain doit être aménagée en espaces verts végétalisés.

Dans les espaces concernés par la « trame verte et bleue », en pièce n° 5 de la partie 1 du dossier du PLU métropolitain, le pourcentage d'espaces verts est augmenté de 5%. 60% de ces espaces verts doivent être traités en pleine terre. Les espaces verts devront privilégier les espaces végétalisés (par exemple de type : prairies, forêts, haies, arbres isolés, fossés, zones humides, etc.) dans la continuité des éléments ou espaces paysagers existants sur la parcelle ou les parcelles avoisinantes pour favoriser ou développer la biodiversité et les corridors écologiques (de type : continuité boisée, alignement d'arbres, continuité hydraulique, etc.).

Pour toute construction à usage d'habitation, ou dont l'usage produit des ordures ménagères fermentescibles, les espaces libres doivent comporter un dispositif de compostage adapté à ces productions.

→ 21 % de la surface du terrain aménagée en espaces verts

2.5 STATIONNEMENT.

Cf. Dispositions générales.

Spécificité(s) locale(s) :

- **Pour le stationnement des véhicules légers**
- Vence :
 - o Logements :
 - 1 place par logement inférieur à 60 m² de surface de plancher;
 - 2 places par logement supérieur ou égal à 60 m² de surface de plancher dans la limite de 2 places par logement.
 - o Bureaux, commerce et activités de service : 1 place pour les 100 premiers m² de surface de plancher ; et une place par tranche de 50 m² supplémentaires.
- La Gaude, Falicon, Gattières, Gillette, La Roquette-sur-Var, Le Broc, Saint-André-de-La-Roche, Saint-Blaise, Tourrette-Levens, Aspremont, Bonson, Castagniers, Saint-Jeannet :
 - o Logements : 1 place par logement assortie d'une place par tranche entamée de 60 m² de surface de plancher.
 - o Bureaux, commerce et activités de service : 1 place par tranche de 40 m² de surface de plancher.
- Carros :
 - o Logements : 2 places minimum par logement
 - o Bureaux, commerce et activités de service : 1 place par tranche de 40 m² de surface de plancher.
- Colomars :
 - o Logements : 1 place par logement assortie d'une place par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher
 - o Bureaux, commerce et activités de service : 1 place par tranche de 40 m² de surface de plancher.
- Saint-Laurent-du-Var :
 - o Logements : 2 places minimum par logement
 - o En outre, pour les opérations engendrant plusieurs lots à bâtir et/ou plusieurs logements, il sera exigé une place de stationnement visiteur par tranche de 5 lots ou 5 logements, à l'exclusion des logements locatifs sociaux.
- **Pour le stationnement des vélos**
- Saint-Laurent-du-Var :
 - o Logements : à l'intérieur du périmètre vélo, 2 m² de local vélo par logement ; à l'extérieur du périmètre vélo, 1 m² de local vélo par logement.

→ Le site dispose de 85 places de stationnement VL.

Chapitre 3. Équipements et réseaux.

3.1 DESSERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES.

Tout terrain doit être desservi par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance ou à la destination des constructions ou des aménagements envisagés.

Les caractéristiques des voies de desserte doivent être compatibles avec la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

Les accès ne doivent pas présenter de risque pour la sécurité des usagers des voies, quel que soit leur mode de déplacement, ni pour celle des personnes utilisant ces accès.

Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Lorsque le terrain est riverain d'au moins deux voies publiques et/ou privées ouvertes à la circulation, l'accès doit se faire sur celle qui présente le moins de gêne ou de risque pour la circulation. Lorsqu'un transport en commun en site propre utilise l'une de ces voies, l'accès doit se faire en priorité par l'autre.

Dans les espaces concernés par la « trame verte et bleue », en document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, les voies d'accès devront prévoir les dispositifs nécessaires au maintien de la continuité écologique, et à cet effet, être bordée de part et d'autre de fossés ou de bandes végétalisées de pleine terre (bandes enherbées, plantations...) d'au moins 1 m de large.

Cette prescription ne s'applique pas dans les zones où la topographie trop contrainte, notamment en zone de montagne, ne permet pas la réalisation de ces fossés ou bandes végétalisées.

→ Site desservi par la 1^{ère} et la 4^{ème} avenue.

3.2 CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES RÉSEAUX.

3.2.1 Eau, énergie et notamment en électricité, assainissement collectif le cas échéant.

- Eau : tout bâtiment nécessitant une desserte en eau potable doit être raccordé au réseau public d'eau potable conformément aux prescriptions réglementaires en vigueur.
- Énergie : toute construction autorisée doit être compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation Energie.
- Assainissement : toute construction comportant un appareil sanitaire doit être raccordée au réseau public d'assainissement selon les prescriptions réglementaires en vigueur sur la commune.
En cas d'impossibilité de raccordement à ce réseau, toute construction comportant un appareil sanitaire ne peut être autorisée que s'il est prévu d'assainir la construction par l'intermédiaire d'un dispositif d'assainissement autonome conforme aux prescriptions réglementaires en vigueur.

3.2.2 Conditions pour limiter l'imperméabilisation, maîtriser le débit et l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement ; installations de collecte, stockage, traitement des eaux pluviales et de ruissellement.

La gestion des eaux pluviales et de ruissellement de la propriété devra être conforme aux prescriptions du Règlement d'Assainissement Métropolitain et du zonage d'assainissement pluvial en vigueur dans le secteur du projet.

Dans les espaces concernés par la « trame verte et bleue », en document n°5 des pièces réglementaires du PLU métropolitain, seront privilégiées toutes les solutions possibles de gestion alternative (noue, tranchée, puits d'infiltration ...) des eaux pluviales à la parcelle, par infiltration dans le sous-sol de tout ou partie des ruissellements pluviaux permettant ainsi de favoriser les zones humides, et ce dans la mesure du possible et sauf contraintes liées aux caractéristiques du sol, à un risque de mouvement de terrain ou de pollution, etc. ...

3.2.3 Réseaux de communication électronique.

Cf. dispositions générales.

→ Le site est déjà raccordé aux réseaux électriques, eau potable et eaux usées. Lors des travaux d'extension du bâtiment, des aménagements relatifs à la gestion des eaux pluviales avaient été réalisés et leur dimensionnement validés en amont par les services de gestion des eaux de la métropole.

3.10.3 Servitudes d'utilité publique

Le site est concerné par les servitudes suivantes :

- PM1 - Servitudes résultant du Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPR inondation de la basse vallée du Var). → La conformité à cette servitude est discutée au §3.10.9
- AS1 – Conservation des eaux - Servitudes résultant de l'instauration de périmètres de protection des eaux potables (souterraines ou superficielles) et des eaux minérales.
→ Le site est implanté dans la zone de périmètre de protection éloigné du captage d'eau potable. Le descriptif de la servitude associée est présenté en annexe.

Annexe 4 : Servitude – captage de Carros

Aucune prescription n'est définie pour le périmètre de protection éloigné. Il convient néanmoins de spécifier que le site est réccordé au réseau d'eaux usées et au réseau d'eaux pluviales et qu'aucun effluent industriel n'est généré par le site.

3.10.4 Schéma Directeur d'Aménagement de la Gestion de l'Eau

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est un document de planification décentralisé qui définit, pour une période de six ans, les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre dans le bassin Rhône-Méditerranée. Il est établi en application de l'article L.212-1 du code de l'environnement. Le SDAGE correspond au plan de gestion des eaux par bassin hydrographique demandé par la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) de 2000.

L'élaboration du SDAGE 2016-2021 s'appuie sur les conclusions de l'état des lieux du bassin approuvé en décembre 2013 par le comité de bassin et les retours d'expérience du SDAGE précédent. Il vient en réponse aux questions importantes soulevées sur le bassin.

Le SDAGE propose 9 orientations fondamentales (OF) reliées aux questions importantes identifiées par les acteurs du bassin :

- OF0 : S'adapter aux effets du changement climatique ;

Sans objet

- OF1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;

Le site est équipé d'équipements et de dispositifs permettant de gérer les cas de pollutions chroniques, mais également les cas de pollutions accidentelles : séparateur hydrocarbures, bassins de rétentions des eaux pluviales avec dispositifs de fermeture manuel actionnable en cas de pollution sur site, rétentions pour les eaux d'extinction incendie...

- OF2 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;

Les eaux pluviales sont les seuls rejets du site directement rejetés au milieu naturel (les autres rejets sont acheminés à la station d'épuration de Saint Laurent du Var). La mise en place de dispositifs de traitement des eaux pluviales (hydrocarbures, MES) participe au maintien de la qualité de l'eau en sortie du site.

- OF3 : Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau et assurer une gestion durable des services publics d'eau et d'assainissement ;

L'exploitation du site participe au développement de l'activité économique du secteur, sans que cela soit au détriment de milieu environnant.

- OF4 : Renforcer la gestion de l'eau par bassin versant et assurer la cohérence entre aménagement du territoire et gestion de l'eau ;

Le suivi du site est assuré par différents services : DREAL, Agence de l'eau, DDTM. Les aménagements sont compatibles avec le règlement d'aménagement de la zone, et sont menés en étroite collaboration avec les services de l'eau de Nice Côte d'Azur.

- OF 5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la sante ;

- ✓ OF5A : Poursuivre les efforts de lutte contre les pollutions d'origine domestique et industrielle ;
- ✓ OF5B : Lutter contre l'eutrophisation des milieux aquatiques ;
- ✓ OF5C : Lutter contre les pollutions par les substances dangereuses ;
- ✓ OF5D : Lutter contre les pollutions par les pesticides par des changements conséquents dans les pratiques actuelles ;
- ✓ OF5E : Evaluer, prévenir et maîtriser les risques pour la santé humaine ;

Les moyens suivants sont mis en place sur le site pour lutter contre les pollutions par les substances dangereuses : - rétentions suffisamment dimensionnées en cas de déversements accidentels et en cas d'incendie,

- OF 6 : Préserver et restaurer le fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides ;
 - ✓ OF6A : Agir sur la morphologie et le découloisonnement pour préserver et restaurer les milieux aquatiques ;
 - ✓ OF6B : Préserver, restaurer et gérer les zones humides ;
 - ✓ OF6C : Intégrer la gestion des espèces de la faune et de la flore dans les politiques de gestion de l'eau ;

Du fait de sa proximité avec le Var, l'exploitant déploie les moyens pour la préservation du milieu (surveillance des différents bassins et des rétentions, entretien des séparateurs, propreté du site et de ses abords etc...).

- OF7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;

Du fait de l'activité du site, la problématique sur la ressource en eau n'est pas sensible (pas de consommation d'eau pour l'activité du site, uniquement base logistique, la consommation se limite aux besoins sanitaires des salariés).

- OF8 : Augmenter la sécurité des populations exposées en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques ;

La gestion du risque inondation est assurée par le respect de la réglementation liée au PPRI (le site est implanté en zone bleue). Tout projet est réalisé en se conformant au règlement associé.

→ L'exploitation du site est compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

3.10.5 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.A.G.E)

La commune de Carros est incluse dans le périmètre du SAGE « Nappe et Basse vallée du Var ».

Le périmètre d'étude du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Nappe et Basse Vallée du Var a été arrêté le 12 janvier 1995. Le S.A.G.E a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 7 juin 2007. Il a depuis fait l'objet d'une première révision, qui a été approuvée par arrêté préfectoral du 9 août 2016.

Le Règlement du SAGE Var comporte 11 articles structurés en trois titres reprenant les « espaces SAGE » définis dans le PAGD : Titre I : Espace nappe - Titre II : Espace vital du fleuve - Titre III : Espace pluvial.

Article SAGE	Dispositions mises en œuvre sur le site
TITRE 1 – ESPACE NAPPE	
<p>Article 1 Application du régime d'autorisation des prélèvements dans la nappe alluviale de la basse vallée du Var</p> <p>Les forages et prélèvements sont réalisés de manière à ne pas surexploiter la ressource souterraine et à éviter tout risque de pollution par migration ou mélange des eaux entre les différents niveaux aquifères. L'incidence des prélèvements est établie par le pétitionnaire dans le cadre du dossier d'incidence ou de l'étude d'impact pour des forages réalisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> – dans la nappe alluviale du fleuve Var au titre du 1.2.1.0 de l'article R214-1 (nappe d'accompagnement de cours d'eau) ;” – dans la nappe alluviale captive du fleuve Var au titre du 1.1.2.0. de l'article R214-1 (autre système aquifère). <p>La nappe d'accompagnement du fleuve Var est délimitée de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> – limites latérales : 200m de part et d'autre du fleuve à partir de l'axe de la crête des digues – limites en profondeur : 50m dans le secteur situé à l'amont de la digue des Français 30m dans le secteur situé à l'aval de la digue des Français 	<p>Sans objet - Tel que présenté au §2.3.1.1 sur les consommations en eau, aucun forage n'est et ne sera réalisé sur le site.</p>
<p>Article 2 Réserve de la nappe alluviale profonde pour l'usage eau potable</p> <p>Tout sondage, forage, puits ou ouvrage souterrain exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, situé sur le périmètre de l'espace nappe (carte n°1), ne pourra être autorisé au titre du 1.1.1.0 de l'article R214-1, au-delà d'une profondeur de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 30 mètres sous le terrain naturel sur le secteur aval de la nappe compris entre la mer et le prolongement de la digue des Français tel que défini sur la carte n°2, - 50 mètres sous le terrain naturel dans le secteur amont de la nappe compris entre le prolongement de la digue des Français et les zones 	<p>Sans objet – tel que mentionné ci-avant, aucun forage sur le site</p>

Article SAGE	Dispositions mises en œuvre sur le site
<p>de confluence avec l'Estéron et la Vésubie.</p> <p>Une dérogation à cette limite est prévue, si la nécessité technique est dûment justifiée, pour les ouvrages destinés aux prélèvements publics pour l'alimentation en eau potable, à l'amélioration des connaissances, à la surveillance des eaux, et à la géothermie dans les conditions prévues à l'article 4</p>	
<p>Article 3 Protection de la nappe alluviale contre l'intrusion du biseau salé</p> <p>Afin de prévenir toute intrusion du biseau salé, les nouveaux prélèvements permanents relevant du régime d'autorisation ou de déclaration (article L.214-1 et suivants du code de l'environnement), sont interdits dans le secteur aval de la nappe (carte n°2) , à l'exception des usages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les prélèvements publics destinés à l'alimentation en eau potable à condition que l'augmentation des besoins en eau potable soit dûment justifiée ; - les prélèvements destinés à la production d'énergie géothermique dans la mesure où les conditions prévues à l'article 4 sont respectées ; - les prélèvements temporaires à condition qu'ils ne participent pas à l'augmentation du risque d'intrusion des eaux salées et qu'ils soient assortis d'un dispositif de suivi de la salinité des eaux fonctionnant selon les conditions déterminées par la police de l'eau (fréquence de suivi, diffusion des résultats, définition de seuil d'alerte) 	<p>Sans objet – pas de forage existant ou prévu</p>
<p>Article 4 Utilisation des eaux souterraines pour la production d'énergie géothermique [...]</p>	<p>Sans objet – pas d'utilisation d'eaux souterraines pour la production d'énergie thermique</p>
<p>Article 5 Évaluation des incidences des projets sur les eaux souterraines</p> <p>Tout nouveau projet soumis à procédure IOTA ou ICPE, susceptible de présenter des risques de dégradation des eaux souterraines, comporte dans le document d'incidence ou le cas échéant dans l'étude d'impact, une analyse approfondie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - présentant les mesures de conception, de réalisation et d'entretien permettant de garantir la non dégradation de la qualité des eaux souterraines, y compris des caractéristiques physico-chimiques et 	<p>Les effets du site sur les sols et sous-sols sont présentés dans cette étude d'impact. Il est rappelé que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le site ne dispose pas de forage - le site n'est pas à l'origine de rejet dans les eaux souterraines - le site ne dispose pas de stockage enterré susceptible d'être à l'origine d'une pollution du sol et des sous-sols.

Article SAGE	Dispositions mises en œuvre sur le site								
<p>thermiques, en tenant compte des risques de pollution diffuse et accidentelle ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - démontrant que le projet ne modifie pas de manière conséquente le fonctionnement hydrodynamique de la nappe sur le long terme (niveau piézométrique, caractéristiques des écoulements), qu'il ne met pas en péril les usages de la nappe à proximité de l'installation, en particulier l'alimentation des captages publics pour l'alimentation en eau potable, et qu'il n'engendre pas de risque d'intrusion du biseau salé ; - proposant un suivi de la qualité des eaux souterraines durant la phase travaux et / ou exploitation. 	<p>Par ailleurs, le rapport de d'études historique et documentaire, de vulnérabilité des milieux (PJ61) met en évidence des recommandations qui seront mises en œuvre par Monaco Logistique. Celles-ci sont reprises ci-dessous :</p> <table border="1" data-bbox="1151 392 2042 715"> <thead> <tr> <th data-bbox="1151 392 1478 459">Zone</th> <th data-bbox="1478 392 2042 459">Mesures à envisager</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1151 459 1478 523">Groupe électrogène</td> <td data-bbox="1478 459 2042 523">Mise en place d'une dalle béton avec pente en direction du séparateur</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1151 523 1478 651">Séparateur à hydrocarbures en amont du bassin de rétention n°1</td> <td data-bbox="1478 523 2042 651">Vidanger le séparateur et contrôler son état</td> </tr> <tr> <td data-bbox="1151 651 1478 715">Ensemble des séparateurs</td> <td data-bbox="1478 651 2042 715">Contrôle visuel régulier</td> </tr> </tbody> </table>	Zone	Mesures à envisager	Groupe électrogène	Mise en place d'une dalle béton avec pente en direction du séparateur	Séparateur à hydrocarbures en amont du bassin de rétention n°1	Vidanger le séparateur et contrôler son état	Ensemble des séparateurs	Contrôle visuel régulier
Zone	Mesures à envisager								
Groupe électrogène	Mise en place d'une dalle béton avec pente en direction du séparateur								
Séparateur à hydrocarbures en amont du bassin de rétention n°1	Vidanger le séparateur et contrôler son état								
Ensemble des séparateurs	Contrôle visuel régulier								
<p>Article 6 Protection des secteurs stratégiques pour l'alimentation future en eau potable</p> <p>Dans les secteurs stratégiques pour l'alimentation future en eau potable définis dans le PAGD (carte n°3 et 4) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les nouveaux rejets susceptibles d'entraîner une pollution qui porte atteinte à la qualité de l'eau sont interdits, à l'exception des rejets d'eaux pluviales dans les cours d'eau qui restent autorisés ; - l'infiltration des eaux pluviales peut être acceptée après traitement ; les ouvrages de traitement devront être régulièrement entretenus ; - toutes les installations utilisant ou stockant des substances polluantes et/ou produisant des effluents susceptibles de polluer les eaux souterraines sont interdites ; I les prélèvements géothermiques y compris avec réinjection ainsi que les échangeurs en nappe (sondes géothermiques) sont interdits ; - tout nouvel ouvrage de prélèvement des eaux souterraines devra être signalé à la commission locale de l'eau Var 	<p>Sans objet – le site n'est pas implanté dans le périmètre d'un secteur stratégique</p>								

Article SAGE	Dispositions mises en œuvre sur le site
<p>Article 7 Application anticipée des projets de périmètres de protection des eaux destinées à la consommation humaine</p> <p>Le pétitionnaire ou l'exploitant doit prendre en compte les orientations, restrictions et interdictions applicables au périmètre de protection des eaux destinées à la consommation humaine. Lorsque les périmètres de protection des eaux destinées à la consommation humaine sont en cours de révision ou d'élaboration et si l'intérêt général ou l'urgence le justifie, les projets relevant des procédures IOTA ou ICPE devront tenir compte de manière anticipée, des projets de périmètres de protection proposés dans l'avis hydrogéologique réglementaire et des prescriptions qui s'y rapportent.</p>	<p>Le site est inclus dans le périmètre de protection d'un captage – périmètre éloigné. Bien que la fiche servitude associée ne mentionne pas de prescriptions particulières pour cette zone, il a été vérifié que les usages du site restaient en cohérence avec ce qui était mentionné pour le périmètre de protection rapproché. Par ailleurs, l'ARS a été consultée afin de connaître les dispositions spécifiques associées.</p>
TITRE II ESPACE VITAL DU FLEUVE	
<p>Article 8 Préservation de l'espace de mobilité du lit du Var</p> <p>Le lit mineur du fleuve Var, délimité par la présence des digues sur chaque rive, est défini comme l'espace de mobilité minimal du cours d'eau. Toute opération relevant de la réglementation IOTA, située dans l'espace vital du fleuve, en respecte l'intégrité physique, en particulier la capacité hydraulique et l'espace de mobilité, le cas échéant au moyen de mesures compensatoires. Une exception peut être accordée aux aménagements nécessaires à la restauration des digues de protection contre les inondations et notamment la digue située en rive gauche, si l'impossibilité de réduire l'impact de l'ouvrage sur l'espace de mobilité du Var est démontrée.</p>	<p>Sans objet,</p>

Article SAGE	Dispositions mises en œuvre sur le site
<p>Article 9 Rejets d'eaux usées dans les eaux superficielles</p> <p>Tout nouveau rejet d'eaux usées, même traitées, dans le fleuve Var est interdit. A titre dérogatoire et sous réserve qu'aucune alternative n'existe, les rejets des déversoirs d'orage peuvent être autorisés dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la qualité des eaux du Var et de la nappe et qu'ils respectent le principe de non dégradation de la qualité du milieu récepteur. Les déversoirs d'orage présents sur les réseaux d'assainissement doivent être systématiquement équipés d'un dispositif de dégrillage dimensionné de manière à retenir les macro-déchets contenus dans les effluents. Un suivi de l'impact du rejet du déversoir d'orage sur la qualité du milieu doit être réalisé et transmis à la police de l'eau</p>	<p>Les eaux usées du site sont rejetées dans le réseau communal puis acheminées vers la station de traitement d'épuration de Saint-Laurent-du-Var.</p> <p>L'ensemble des eaux pluviales du site (toitures et voiries) transitent par des séparateurs d'hydrocarbures puis des bassins de rétention avant d'être rejetées avec un débit régulé dans le réseau collecteur de la zone. Le dimensionnement des bassins et des régulateurs de débit avait été validé dans le cadre de la demande d'enregistrement de l'entrepôt en 2016. Dans le cadre du projet, aucune nouvelle surface imperméabilisée ne sera créée et la gestion des eaux pluviales ne sera pas modifiée.</p>
TITRE III ESPACE PLUVIAL	
<p>Article 10 Préservation des fonctionnalités des vallons</p> <p>Les vallons jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement des hydrosystèmes. A ce titre, il est important de lutter contre leur artificialisation. L'artificialisation et les aménagements ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique d'un vallon ne peuvent être autorisés que dans les limites suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement envisagé a pour objectif la réduction du risque d'inondation ; - l'aménagement envisagé s'inscrit dans le cadre d'un projet présentant un caractère d'intérêt général assorti de mesures compensatoires. 	<p>Sans objet – il n'y a pas de vallon créé sur le site de Monaco Logistique</p>
<p>Article 11 Rejets d'eaux pluviales</p> <p>Tout nouveau projet ne doit pas augmenter le débit ni le volume de ruissellement des eaux pluviales générées par le site avant la réalisation du projet. Le dossier d'incidence ou l'étude d'impact doit présenter une estimation des débits avant et après aménagement. Pour les projets situés dans la plaine alluviale, le respect du principe de neutralité hydraulique est exigé uniquement en cas d'insuffisance du réseau d'évacuation des eaux pluviales vers le milieu récepteur.</p>	<p>Le site de Monaco Logistique est déjà existant. Il n'est pas prévu d'extension du bâtiment existant. Ainsi, les surfaces imperméabilisées du site ne seront pas modifiées. Par conséquent, ni le débit, ni le volume de ruissellement ne seront modifiés. La gestion des eaux pluviales a été étudiée lors de la demande d'enregistrement du bâtiment, et les éléments associés à la gestion des eaux pluviales sont décrits au chapitre 2.5.1 de la présente étude.</p>

Article SAGE	Dispositions mises en œuvre sur le site
<p>Pour les projets d'aménagement d'ensemble, le système de gestion des eaux pluviales doit être unique et collectif afin d'éviter la multiplication des ouvrages de rétention de faible capacité. La qualité des eaux rejetées doit être compatible avec les objectifs de qualité du milieu récepteur. Les rejets d'eaux pluviales doivent préférentiellement être dirigés vers les eaux superficielles. Le cas échéant, les rejets par infiltration des eaux pluviales dans les eaux souterraines doivent obligatoirement subir un traitement avant rejet (MES, hydrocarbures) et être compatible avec les caractéristiques du sol. Le pétitionnaire doit tenir compte en particulier de l'impact potentiel sur les eaux destinées à la consommation humaine.</p>	

→ L'exploitation du site est conforme avec le SAGE Basse Vallée du Var.

3.10.6 OIN de la Plaine du Var

La plaine du Var a été inscrite parmi les Opérations d'Intérêt National, par le décret n°2008-229 du 7 mars 2008.

L'Eco-Vallée se positionne comme le territoire d'application des politiques du Grenelle au service de la qualité de vie. Cette ambition est transcrite dans un Cadre de Référence sur la Qualité Environnementale (CRQE) qui définit les objectifs de Qualité Environnementale à atteindre pour les projets d'aménagement et de construction afin de développer une urbanisation responsable et entrainer l'ensemble des acteurs vers plus d'exemplarité.

Ce CRQE a récemment été élaboré. Cette étude a été menée par le Service Territoires, Evaluation, Logement, Aménagement, Connaissances (STELAC) et l'EPA (Etablissement Public d'Aménagement) Plaine du Var en association avec le bureau d'étude SLK Ingénierie.

Suite à une phase de diagnostic, une grille de critères en lien avec des objectifs de développement durable a été rédigée. Cette grille identifie une suite de prescriptions à prendre en compte pour la réalisation des projets de l'OIN. Les prescriptions sont associées à un système de cotation qui permettra de labéliser le projet. A l'heure actuelle, cette grille n'est pas diffusée.

Les axes connus actuellement concernent le domaine de l'énergie, les niveaux d'ambition proposés visent à tendre vers l'autonomie au travers de deux objectifs complémentaires :

- développer l'utilisation des énergies renouvelables en tenant compte des spécificités de chaque site,
- favoriser les projets économes en énergie et bioclimatiques,
- souligner et renforcer le potentiel paysager et environnemental de la Plaine du Var,
- adopter des nouveaux modes de déplacement.

Le projet concerne l'augmentation des capacités de stockage. Cet entrepôt n'est pas chauffé et comporte une chambre froide d'environ 100 m² et la cellule 2 est tempérée pour les besoins de stockage des produits. Le bâtiment reste toutefois un faible consommateur d'énergie. Pour la période du 1^{er} juin 2019 au 31 mai 2020, la consommation du site s'est élevée à 215 000 kWh.

Le projet n'aura pas d'influence sur le potentiel paysager et environnemental de la Plaine du Var, dans la mesure où il s'agit d'un site déjà en exploitation ne nécessitant pas de nouvelle construction.

→ Le site est cohérent avec les OIN de la Plaine du Var et ses principaux enjeux.

3.10.7 Plans de protection de l'atmosphère (PPA)

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes Maritimes a été approuvé le 6 novembre 2013.

Le PPA comprend 31 actions pérennes, réglementaires ou non, réparties comme suit :

- Améliorer les connaissances sur les émissions et préconiser des actions ciblées aux émetteurs de plus de 1 tonne par an (poussières)
- Améliorer les connaissances sur les émissions et préconiser des actions ciblées aux carrières, aux stations de broyage/concassage et aux stations de transit relevant des rubriques 2515 et 2517 soumises à autorisation
- Réaliser des études technico-économiques et mettre en place des actions de réduction appropriées
- Réduire les émissions des installations de combustions d'une puissance comprise entre 2 et 20MW
- Réduire les émissions des Usines d'Incinération d'Ordures Ménagères (UIOM)
- Réduire les émissions de COV des stations- service et dépôts de kérosène

- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme, notamment pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des Valeurs Limites PM / NOx
- Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
- Mettre en place des plans de déplacements entreprises/administrations et des plans de déplacements établissements scolaires
- Imposer des objectifs qualité de l'air aux nouveaux plans de déplacements urbains et à échéance de la révision pour les existants
- Imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% et de recours aux filières alternatives
- Réduire les émissions du Port de Nice Villefranche Santé par l'électrification des navires à quai
- Réduire les émissions de l'aéroport de Nice
- Imposer des valeurs limites à l'émission pour les installations de combustion (tous combustibles) de puissance comprise entre 400 kW et 2 MW
- Limiter les émissions des installations de combustion bois de puissance inférieure à 400 kW utilisées pour le chauffage domestique
- Limiter les émissions de particules et d'autres produits de combustion (HAP) associées aux brûlages.
- Mettre en place des voies de télépéage sans arrêt au niveau des barrières de péages
- Créer ou agrandir des parkings de covoiturage sur l'A8
- Mettre en place des contrats d'axe dans le cadre de la mise en œuvre de nouveaux projets transport en commun en site propre (TCSP)
- Instaurer des objectifs qualité de l'air dans le cœur dense de l'agglomération de Nice
- Valoriser le schéma de développement des transports collectifs des autorités organisatrices des transports urbains
- Développer les services régionaux TER/LER 2012/2015 et les projets ferroviaires dans le cadre du CPER
- Développer l'information usager et l'intégration tarifaire
- Limiter les flux de Poids Lourd sur l'A8 dans le cadre des autoroutes de la mer
- Mettre en place et animer des « comités de transfert modal »
- Développer la mise en place de Chartes CO2
- Mise en place d'une charte « chantier propre » intégrant un volet qualité de l'air
- Veiller à la bonne articulation entre le PPA et les Plans Climat Energie Territoriaux
- Conditionner les aides à la production du certificat de contrôle et du suivi Qualité de l'Air de l'installation
- Améliorer les connaissances sur les polluants (Particules notamment)

Compte-tenu des activités et des installations du site, les actions pouvant être applicables au site sont les suivantes :

Mesure / action	Ciblage	Description de la mesure	Dispositions mises en œuvre sur le site de Monaco Logistique
6.2 Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact	Projets ICPE soumis à autorisation, de ZAC ou d'infrastructure	<p>Les études d'impact doivent intégrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans l'analyse de l'état initial du site et de son environnement : <ul style="list-style-type: none"> o État de la qualité de l'air sur la zone de projet, en particulier en matière de dépassement des valeurs limites en NO₂ et en PM₁₀ est attendu à partir des données d'Air PACA, intégrant éventuellement une estimation du nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs réglementaires de polluants atmosphériques (avant et après le projet) pour les installations émettrices de polluants atmosphériques. - Dans l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement : <ul style="list-style-type: none"> o Les émissions directes de polluants atmosphériques par le projet o Une analyse des flux de transports, différenciés par mode, générés par le projet et émissions polluantes associées (si le projet implique des flux de transports importants de salariés ou de visiteurs, ce point concerne en particulier les projets de Zones d'Activité Concertées ou Zone Commerciale) o Les moyens de chauffage prévus par le projet et émissions polluantes associées (si le projet prévoit des moyens de chauffage) o Les émissions de polluants atmosphériques générées par la réalisation du projet (mise en suspension de poussières, émissions des engins de chantiers...) - Dans la partie de l'étude d'impact consacrée aux mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes, le porteur du projet traite des thèmes ci-dessus quand ils sont pertinents 	<p><i>La partie rejets atmosphériques est traitée dans cette étude d'impact. Il convient néanmoins de rappeler que le projet associé à l'étude d'impact porte sur une augmentation des quantités de matières dangereuses stockées. Sur le site, les seules émissions atmosphériques sont liées au trafic routier (absence d'installation de combustion, et de procédé industriel à l'origine d'émissions). Ces émissions sont déjà existantes (le site est en exploitation) et dans le cadre du projet, il n'est pas attendu d'augmentation significative du trafic routier qui représente 30 PL / jour et 20 VL/jour.</i></p>

3.10.8 Plans de prévention des risques naturels

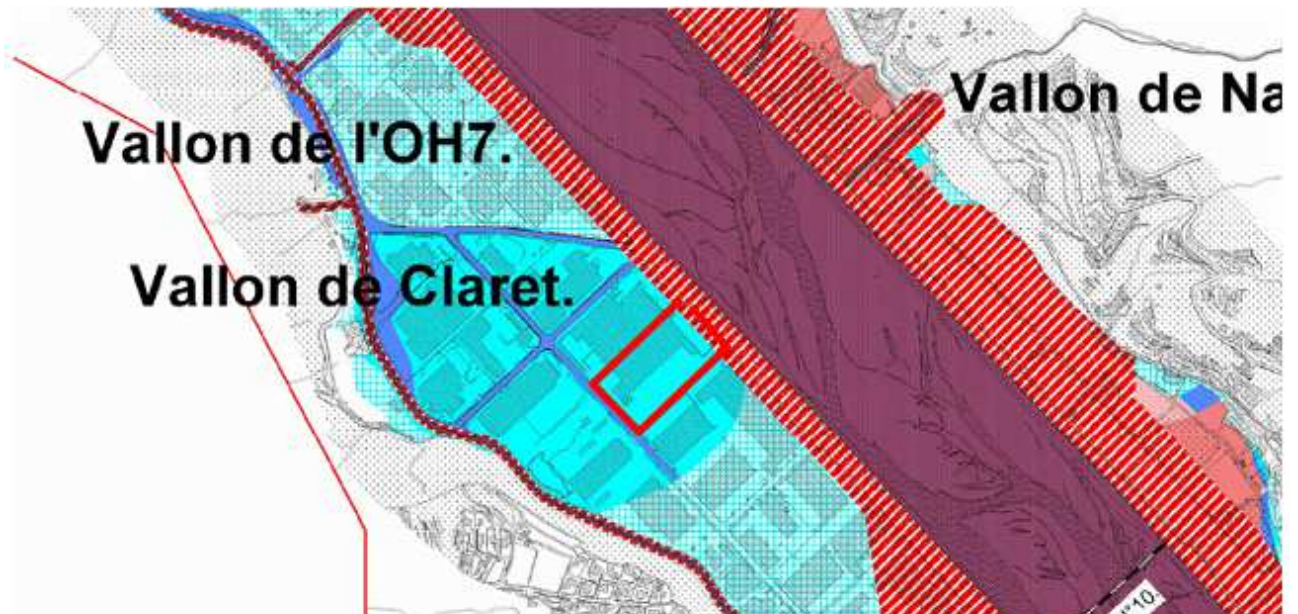
Plusieurs Plans de Prévention des Risques Naturels ont été approuvés sur la commune de Carros :

- Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation
- Plan de Prévention des Risques Naturels Mouvement de terrain
- Plan de Prévention des Risques Feux de forêt (PPRIF)

3.10.8.1 Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation

La basse vallée du Var fait l'objet Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI), approuvé le 18 avril 2011.

Le site est implanté en zone R3 sur une petite superficie et principalement en zone B3. D'une manière générale le bâtiment se situe en zone B3.




	ZONES BLEUES				ZONES ROUGES		
	Urbanisation de la zone	Niveau de l'allée de base	Niveau de l'allée exceptionnel		Urbanisation de la zone	Niveau de l'allée de base	Niveau de l'allée exceptionnel
B1	Urbanisée	Faible	Nul à modéré	R1	Urbanisée ou pas	Fort à très fort	Nul à très fort
B2	Urbanisée	Modéré	Nul à modéré	R2	Non urbanisée	Faible à modéré	Nul à très fort
B3	Urbanisée	Faible	Fort à très fort	R0	Lit mineur endigué du Var et zones d'écoulement principal des vallées et canaux		
B4	Urbanisée	Modéré	Fort à très fort	R3	Bande de recul à l'arrière des digues et des berges		
B5	Urbanisée ou pas	Nul	Faible à modéré				
B6	Urbanisée ou pas	Nul	Fort à très fort				

Le règlement du PPRI de la basse vallée du Var identifie 3 classes d'établissement :

- Classe 1 : établissements indispensables à la sécurité publique et stratégiques pour la gestion de crise,
- Classe 2 : commerces de surfaces de ventes supérieures à 500 m² et établissements « sensibles » : ERP et bâtiments accueillant une activité dont la nature est susceptible de porter atteinte à la sécurité publique ou d'occasionner un risque sanitaire ou une pollution environnementale significatifs en cas de survenance d'une crue,
- Classe 3 : ceux ne rentrant pas dans les 2 premières classes.

Le bâtiment Monaco Logistique n'est pas identifié en tant qu'établissement de classe 1.

 **Prescriptions applicables à la zone R3 : Bande de sécurité à l'arrière des digues et des berges**

NOTA : Il n'y a pas de dispositions générales applicables en zones rouges, il faut directement considérer les dispositions particulières applicables à la zone R3.

TITRE II. CHAPITRE 1 - DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE ROUGE (R0, R1, R2 ET R3)

SECTION 4 - DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES EN ZONE R3

Zone Rouge R3 Projet sur l'existant

ARTICLE 2 - LES PROJETS SUR LES BIENS ET ACTIVITES EXISTANTS

2.1 - CONDITIONS DE REALISATION

2.1.1 - REGLES D'URBANISME

A - SONT INTERDITS

A l'exception de ceux mentionnés au 2.1.1.B du présent article, tous travaux, ouvrages, exhaussements de sols, aires de stationnement, aménagements ou constructions de quelque nature qu'ils soient, y compris :

- Les déblais et remblais de tout volume non liés à un projet dûment autorisé.

→ Il n'y a pas de nouvelle construction prévue sur l'ensemble du site (et par conséquent pas de construction en zone R3). Le projet (considéré comme un projet sur l'existant) est compatible avec le plan.

B - SONT AUTORISES AVEC PRESCRIPTIONS

À condition de ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux :

- les travaux et installations destinées à réduire les conséquences du risque,
- les réparations effectuées sur un bâtiment dont les surfaces des façades ont été partiellement sinistrées (10% maximum) par une crue, à condition de ne pas aggraver les risques et de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- les murets de ceinture isolant les habitations existantes, à condition que la surface ainsi clôturée n'excède pas 30% de la superficie de la partie de l'unité foncière située en zone inondable,
- les changements de destination des bâtiments à condition de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées, de réduire sa vulnérabilité et que la nouvelle destination ne soit pas dans les catégories de bâtiment de classe 1 ou 2 telles que définies dans l'article 4-3 du titre I du présent règlement,
- les travaux d'entretien et de gestion courants des bâtiments, à condition de ne pas aggraver les risques ou en créer de nouveaux,
- sous réserve que la vulnérabilité de la construction soit limitée, l'extension par surélévation qui devra intégrer la création d'un espace refuge de 1m² par personne et sous condition de ne pas augmenter significativement le nombre de personnes exposées,
- l'extension de plain-pied des bâtiments liés à l'exploitation agricole et piscicole sans occupation humaine permanente sous réserve que l'emprise au sol telle que définie au titre I du présent règlement soit limitée à 30% de la superficie totale de la partie de l'unité foncière située en zone inondable.
- l'extension des serres agricoles sans exhaussement de sol, à condition que l'emprise au sol telle que définie au titre I du présent règlement n'excède pas 60% de la superficie de la partie de l'unité foncière située en zone inondable.

→ Il n'y a pas de nouvelle construction prévue sur l'ensemble du site (et par conséquent pas de construction en zone R3). Le projet (considéré comme un projet sur l'existant) est compatible avec le plan.

2.1.2 - REGLES DE CONSTRUCTION

PRESCRIPTIONS

La cote de d'implantation

- Lorsque la cote de référence est indiquée sur le zonage réglementaire, la cote d'implantation est définie comme étant la cote de référence surélevée de 0,5 mètres.
- Lorsque la cote de référence n'est pas indiquée, la cote d'implantation est égale à la cote du terrain naturel augmentée de 1,5 mètres.

Les murets de ceinture isolant les habitations

Leur hauteur maximale sera égale à la cote de référence plus 20 cm.

Les serres agricoles

Leur axe principal sera orienté dans le sens du flux du plus grand écoulement (parallèle au lit mineur ou dans le sens des écoulements principaux). Par ailleurs, elles devront être arrimées et équipées de dispositifs permettant le libre passage des crues (extrémités amovibles).

Il n'y a pas de construction prévue en zone R3.

→ Il n'y a pas de nouvelle construction prévue sur l'ensemble du site (et par conséquent pas de construction en zone R3). Le projet (considéré comme un projet sur l'existant) est compatible avec le plan.

 **Prescriptions applicables à la zone B3 :**

TITRE II. CHAPITRE 2 - DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE BLEUES (B1 A B6)

SECTION 1 - DISPOSITIONS GENERALES APPLICABLES EN ZONES BLEUES

Zone Bleue Projet sur l'existant (général)

ARTICLE 2 - LES PROJETS SUR LES BIENS ET ACTIVITES EXISTANTS

2.1 - CONDITIONS DE REALISATION

2.1.1 - REGLES D'URBANISME

A - SONT INTERDITS

- Les extensions des bâtiments de classe 1.

→ *Le projet de stockage de produits dangereux envisagés par Monaco Logistique ne fait l'objet d'aucune modification du bâti. De plus, le site ne relève pas de la classe 1. Ainsi, le projet de stockage de marchandises dangereuses apparaît donc compatible avec les prescriptions du PPRi de la Basse Vallée du Var.*

B - SONT AUTORISES SOUS PRESCRIPTIONS

Tout projet à l'exception du 2.1.1.A du présent article et sous réserve des dispositions particulières à une zone bleue décrites dans les sections suivantes.

Infrastructures de transport

Les infrastructures publiques de transport et les équipements ainsi que les aires de stationnement liées à ces infrastructures.

Remblais

Les remblais seront strictement limités aux constructions et installations autorisées et devront respecter une marge de recul de 4m minimum par rapport aux limites de l'unité foncière.

→ *Non concerné au regard de la nature des installations*

2.1.2 - REGLES DE CONSTRUCTION

PRESCRIPTIONS

Cote d'implantation des extensions des constructions et installations

La cote de plancher du premier niveau aménageable sera fixée à un niveau au moins égal à la cote d'implantation définie dans les sections des zones concernant le projet.

Les équipements ou les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics pourront être admis sous la cote d'implantation lorsque cette implantation répond à une nécessité technique impérative sans occupation humaine permanente et à condition d'assurer la mise hors d'eau des équipements sensibles.

Pour les extensions des serres agricoles implantées sous la cote de référence

Elles devront être arrimées et équipées de dispositifs permettant le libre passage des crues (extrémités amovibles).

Orientation des extensions des constructions et installations

L'axe principal des constructions et installations sera orienté dans le sens du plus grand écoulement (parallèle au lit mineur ou dans le sens des écoulements principaux).

Infrastructures publiques de transports

Les infrastructures publiques de transport et les équipements nécessaires à leur exploitation, ainsi que les voiries de desserte et les accès devront s'implanter au-dessus de la cote d'implantation. Toutefois leur implantation pourra être admise sous la cote d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité

technique ou environnementale. Ces ouvrages ne devront pas faire obstacle à l'écoulement des crues (des transparences suffisantes devront être prévues).

Les remblais d'infrastructures devront être adaptés aux aléas inondations (hauteur, vitesse et durée de sollicitation de la crue) les concernant et devront s'affranchir des éventuels effets d'une crue (des remontées capillaires, de l'érosion et des glissements des talus ou de la détérioration de la chaussée).

Les aires de stationnement liées à ces infrastructures devront s'implanter au-dessus de la cote d'implantation.

Voiries de desserte - Accès

Les voiries de desserte et accès devront s'implanter au-dessus de la cote d'implantation définie dans les sections concernant le projet et ne devront pas faire obstacle à l'écoulement.

Toutefois, leur implantation pourra être admise sous la cote d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité technique ou environnementale.

Voiries de desserte - Accès

Les voiries de desserte et accès devront s'implanter au-dessus de la cote d'implantation définie dans les sections concernant le projet et ne devront pas faire obstacle à l'écoulement.

Toutefois, leur implantation pourra être admise sous la cote d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité technique ou environnementale.

Clôtures

Les clôtures sans mur-bahut devront assurer le libre écoulement des crues.

Réseaux techniques

Les réseaux techniques (eau, gaz, électricité, chauffage, télécommunications, oléoducs,...) et leurs équipements seront mis hors d'eau ou étanchéifiés et protégés contre les affouillements.

Citernes et cuves

Les citernes et cuves enterrées devront être arrimées et étanchéifiées.

Mobilier urbain

Le mobilier urbain devra être arrimé ou scellé.

Plantations d'arbres

Pour les plantations d'arbres, la largeur des intervalles perpendiculaire au sens du courant doivent être au minimum de 5m.

Les changements de destinations

La vulnérabilité des constructions et des installations devra être réduite. La cote d'implantation du premier niveau aménageable devra être au dessus de la cote d'implantation.

Toutefois, leur implantation pourra être admise sous la cote d'implantation lorsque celle-ci répond à une nécessité technique ou environnementale. Dans ce cas les ouvertures seront équipées de dispositifs étanches.

→ Aucune nouvelle construction n'est prévue dans le cadre du projet.

Il est à noter que l'ensemble de ces dispositions avait été étudiées lors du dossier d'enregistrement de la plateforme en 2016.

Ainsi les éléments suivants, déjà mis en place peuvent être soulignés :

Les niveaux N+2 et N+3 constituent des aires de refuge pouvant accueillir l'ensemble du personnel.

L'extension avait été réalisée dans l'alignement des bâtiments existant sans créer d'obstacle à l'écoulement.

Les voiries et accès sont également implantés au-dessus de la côte d'implantation, et ne constituent pas un obstacle à l'écoulement.

Les clôtures sont réalisées sans mur-bahut.

Les réseaux techniques sont mis hors d'eau et protégés contre les affouillements.

Le mobilier urbain est arrimé.

L'espacement entre les arbres implantés perpendiculairement au courant est de 10 m.

2.2 - CONDITIONS D'EXPLOITATION OU D'UTILISATION

Établissements recevant du public de plus de 20 personnes

L'implantation devra obligatoirement s'accompagner de prescriptions préventives portant sur l'information, la mise en sécurité ou l'évacuation des personnes.

Un plan de secours devra être mis en place.

Les campings et aire d'accueils des gens du voyage

Ces projets seront autorisés sous réserve de la mise en place d'une information des clients et usagers ainsi que d'un plan d'alerte et de sauvegarde pour les risques inondations.

→ *Non concerné*

Zone Bleue B3 Projet sur l'existant

ARTICLE 2 - LES PROJETS SUR LES BIENS ET ACTIVITES EXISTANTS

2.1 - CONDITIONS DE REALISATION

2.1.1 - REGLES D'URBANISME

A - SONT INTERDITS

- Les extensions des bâtiments de classes 1.

→ *Non concerné : Aucune nouvelle construction n'est prévue dans le cadre du projet. Par ailleurs, le bâtiment n'est pas un bâtiment de classe 1.*

B - SONT AUTORISES SOUS PRESCRIPTIONS

Emprise au sol

L'emprise au sol telle que définie au titre I du présent règlement sera limitée à 30% de la superficie totale de la partie de l'unité foncière située en zone inondable.

Pour les serres agricoles réalisées sous la cote d'implantation, leur emprise au sol ne devra pas excéder 60% de la superficie totale de la partie de l'unité foncière située en zone inondable.

L'extension des bâtiments de classe 2 ne pourra excéder de 30% la SHON existante.

→ *Non concerné : Aucune nouvelle construction n'est prévue dans le cadre du projet.*

2.1.2 - REGLES DE CONSTRUCTION

PRESCRIPTIONS

La cote d'implantation

- Lorsque la cote de référence est indiquée sur le zonage réglementaire, la cote d'implantation est définie comme étant la cote de référence surélevée de 0,25 mètre.
- Lorsque la cote de référence n'est pas indiquée, la cote d'implantation est égale à la cote du terrain naturel augmentée de 1 mètre.

Les bâtiments de classes 2 et 3

Leurs extensions devront s'accompagner de la réalisation d'une aire de refuge de 1m² par personne pouvant être accueillie (personnel et capacité d'accueil de l'établissement).

→ *Non concerné : Aucune nouvelle construction n'est prévue dans le cadre du projet.*

2.2 - CONDITIONS D'EXPLOITATION OU D'UTILISATION

Les projets à usage de loisirs

Leur extension devra obligatoirement s'accompagner d'un dispositif d'alerte.

→ *Non concerné*

TITRE III - MESURES SUR LES BIENS ET ACTIVITES EXISTANTS

SECTION 3 - LES ACTIVITES ECONOMIQUES

ARTICLE 2 - PRESCRIPTIONS EN ZONE ROUGE POUR LES ENTREPRISES DE PLUS DE 20 SALARIES

2.1 - MESURES OBLIGATOIRES

2.1.1 - MESURES VISANT A AMELIORER LA SECURITE DES PERSONNES ET DES BIENS

A - Faire réaliser sous deux (2) ans à compter de l'approbation du présent plan, un diagnostic de vulnérabilité aux inondations.

- Le diagnostic fera apparaître sur les éléments techniques et organisationnels suivants caractérisant l'entreprise :
- La connaissance de l'aléa et conditions d'inondation du site,
- L'organisation de l'alerte et des secours,
- L'estimation des dommages et dysfonctionnement potentiels :
 - Atteintes aux biens : résistance des bâtiments, vulnérabilité des équipements, des stocks, des matériels,...
 - Atteintes aux réseaux : électricité, téléphone, voie de communication, transports (secours et fonctionnement),...
 - Atteinte à l'activité et aspects économiques : arrêt activité, indemnisation assurance, réaction banque, remise en état,...

Les mesures de réduction de la vulnérabilité identifiées seront classées selon trois grandes catégories en fonction de ces mesures à savoir : sécurité des personnes, limitation des dégâts et facilitation du retour à la normale.

B - Réaliser, sous trois (3) ans à compter de l'approbation du présent plan, un plan de gestion de crise visant à organiser l'alerte, les secours et les moyens techniques et humains internes et externes nécessaires à cette gestion.

C - Afficher des consignes de sécurité et la conduite à tenir en cas d'inondation dans les locaux sous deux (2) ans à compter de l'approbation du présent plan.

D - Toutes les mesures seront hiérarchisées (priorité de mise en oeuvre) à l'intérieur de chacune des trois grandes catégories susvisées.

E - Dans un délai de cinq (5) ans, empêcher la flottaison d'objets et limiter les pollutions pouvant aggraver le risque: les cuves et bouteilles d'hydrocarbure, les constructions légères et d'une manière générale tous les objets ou produits polluants ou (et) flottants susceptibles d'être mobilisés par la crue doivent être mis hors d'eau ou à défaut solidement arrimés.

F - Dans un délai de deux (2) ans, matérialiser les emprises des bassins enterrés et regards existants.

Il est rappelé qu'aucune construction et qu'aucun équipement ne se trouve dans la zone rouge et que le site accueille pas plus de 20 personnes. Ces prescriptions ne sont donc pas applicables au site de Monaco Logistique. Toutefois, des consignes de sécurité et la conduite à tenir en cas d'inondations seront mises en place.

Les équipements sensibles liés aux installations électriques et téléphoniques (compteurs électriques et prises notamment) seront placés à 50 cm au-dessus de la cote d'implantation sous trois (3) ans à compter de l'approbation du présent plan.

2.2. RECOMMANDATIONS

2.2.1 - MESURES VISANT A AMELIORER LA SECURITE DES PERSONNES

Mener annuellement des actions de sensibilisation des employés au risque inondation et des exercices concernant le plan de gestion de crise mentionné précédemment.

2.2.2 - MESURES VISANT A LIMITER LES DEGATS PENDANT LA CRUE

- Les locaux seront réorganisés afin mettre hors d'eau les stocks, les produits polluants.
- Limiter les entrées d'eau dans les bâtiments dont le niveau du premier plancher est situé au-dessous du niveau de la cote d'implantation en :

- traitant les éventuelles fissures pénétrantes,
- installant des systèmes d'obturation amovible d'une hauteur maximale de 1 m (ex : batardeaux) au niveau des ouvertures afin de limiter (ou retarder) les entrées d'eau,
- installant un clapet anti-retour sur les conduites d'évacuation des eaux usées et autres susceptibles de générer des remontées d'eau par refoulement,
- occultant par des dispositifs temporaires les bouches d'aération et de ventilation ainsi que les trappes d'accès au vide sanitaire (quand il existe) situées en tout ou partie au dessous du niveau de la cote d'implantation,
- colmatant les gaines des réseaux (réseaux électriques, téléphoniques, d'assainissement, etc) également susceptibles de générer des remontées d'eau par refoulement.

2.2.3 - AUTRES MESURES

Elles sont fonction du résultat du diagnostic et il appartient aux propriétaires, exploitants ou utilisateurs de juger de l'opportunité de leur mise en oeuvre.

→ *Aucun bâtiment ou équipement dans la zone rouge.*

ARTICLE 3 - PRESCRIPTIONS EN ZONE BLEUE POUR LES ENTREPRISES DE PLUS DE 20 SALARIES

3.1 - MESURES OBLIGATOIRES POUR LES ZONES B1, B2, B3 ET B4

- Réaliser, sous cinq (5) ans à compter de l'approbation du présent plan, un plan de gestion de crise visant à organiser l'alerte, les secours et les moyens techniques et humains internes et externes nécessaires à cette gestion.

- Afficher les consignes de sécurité et la conduite à tenir en cas d'inondation dans les locaux sous deux (2) ans à compter de l'approbation du présent plan.

- Dans un délai de cinq (5) ans, empêcher la flottaison d'objets et limiter les pollutions pouvant aggraver le risque : les cuves et bouteilles d'hydrocarbure, les constructions légères et d'une manière générale tous les objets ou produits polluants ou (et) flottants susceptibles d'être mobilisés par la crue doivent être mis hors d'eau ou à défaut solidement arrimés.

- Dans un délai de deux (2) ans, matérialiser les emprises des bassins enterrés et regards existants.

Le site n'accueille pas plus de 20 personnes. Ces prescriptions ne sont donc pas applicables au site de Monaco Logistique.

La cuve d'hydrocarbures du groupe motopompe sprinkler est arrimée et implantée dans le local sprinkler et le groupe électrogène sera fixé sur une dalle béton.

3.2 - RECOMMANDATIONS POUR L'ENSEMBLE DES ZONES BLEUES

3.2.1 - MESURES VISANT A LIMITER LES DEGATS PENDANT UNE CRUE

- Faire réaliser un diagnostic de vulnérabilité aux inondations.

- Le diagnostic fera apparaître sur les éléments techniques et organisationnels suivants caractérisant l'entreprise :
- La connaissance de l'aléa et conditions d'inondation du site,
- L'organisation de l'alerte et des secours,
- L'estimation des dommages et dysfonctionnements potentiels :
 - Atteintes aux biens : résistance des bâtiments, vulnérabilité des équipements, des stocks, des matériels,...
 - Atteintes aux réseaux : électricité, téléphone, voie de communication, transports (secours et fonctionnement),...
 - Atteinte à l'activité et aspects économiques : arrêt activité, indemnisation assurance, réaction banque, remise en état,...

Les mesures de réduction de la vulnérabilité identifiées seront classées selon trois grandes catégories en fonction de ces mesures à savoir : sécurité des personnes, limitation des dégâts et facilitation du retour à la normale.

Toutes les mesures seront hiérarchisées (priorité de mise en oeuvre) à l'intérieur de chacune des trois grandes catégories susvisées.

- Mener annuellement des actions de sensibilisation des employés au risque inondation et des exercices concernant le plan de gestion de crise mentionné précédemment.

- Les locaux seront ré-organisés afin mettre hors d'eau les stocks et les produits polluants.

- Limiter les entrées d'eau dans les bâtiments dont le niveau du premier plancher est situé au-dessous du niveau de la cote d'implantation en :

- traitant les éventuelles fissures pénétrantes,
- installant des systèmes d'obturation amovible d'une hauteur maximale de 1 m (ex : batardeaux) au niveau des ouvertures afin de limiter (ou retarder) les entrées d'eau,
- installant un clapet anti-retour sur les conduites d'évacuation des eaux usées et autres susceptibles de générer des remontées d'eau par refoulement,
- occultant par des dispositifs temporaires les bouches d'aération et de ventilation ainsi que les trappes d'accès au vide sanitaire (quand il existe) situées en tout ou partie au dessous du niveau de la cote d'implantation,
- colmatant les gaines des réseaux (réseaux électriques, téléphoniques, d'assainissement, etc) également susceptibles de générer des remontées d'eau par refoulement.

3.2.2 - MESURES VISANT A FACILITER LE RETOUR A LA NORMALE

Les équipements sensibles liés aux installations électriques et téléphoniques (compteurs électriques et prises notamment) seront placés à 50 cm au-dessus de la cote d'implantation.

Le projet de stockage de produits dangereux envisagés par Monaco Logistique ne fait l'objet d'aucune modification du bâti. De plus, le site ne relève pas de la classe1. Ainsi, le projet de stockage de marchandises dangereuses apparaît donc compatible avec les prescriptions du PPRi de la Basse Vallée du Var. Il est à noter que pour les sites existants, des mesures organisationnelles s'appliquent et ont été prises en compte par Monaco Logistique.

3.10.8.2 Plan de Prévention des Risques Naturels Mouvement de terrain

Le Plan de Prévention de Risques Naturels prévisibles de mouvement de terrain et séisme a été approuvé le 21 juin 2001.

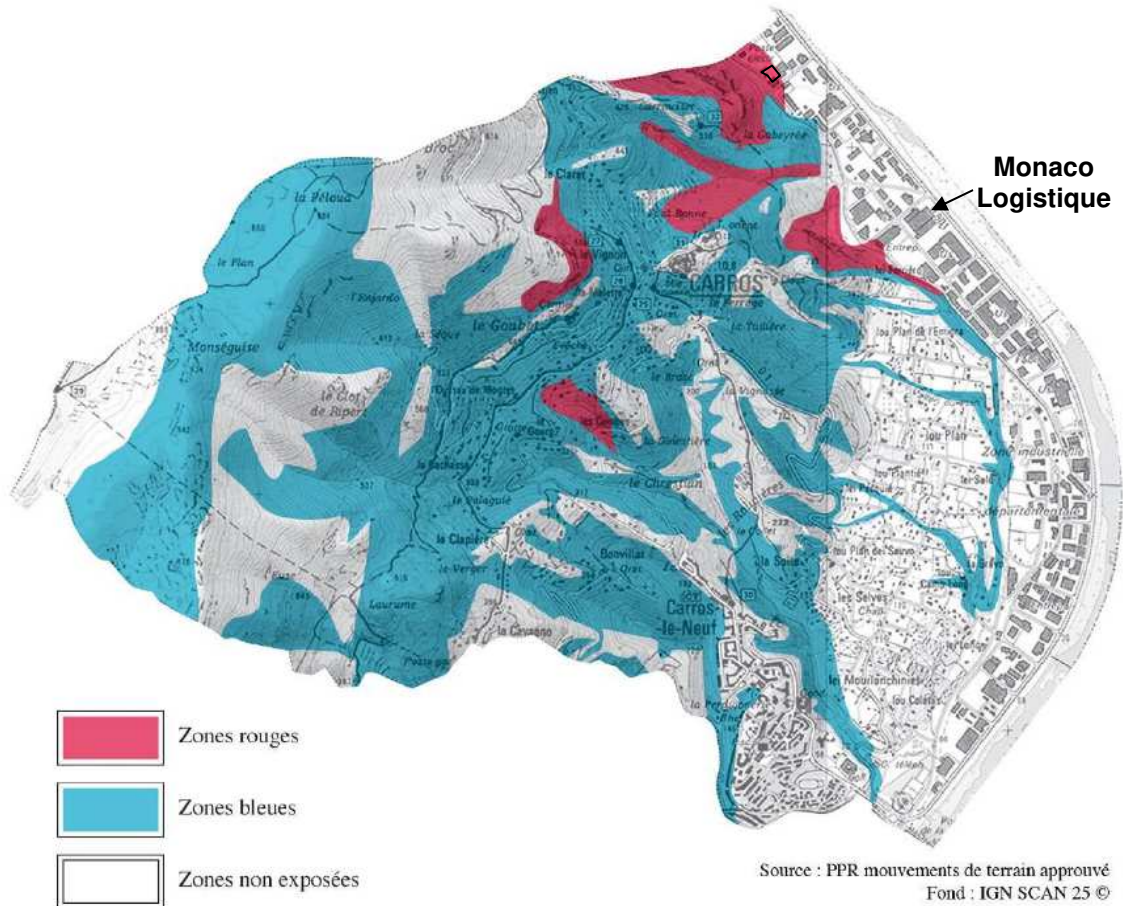


Figure 37 : Extrait du plan de zonage PPR mouvement de terrain

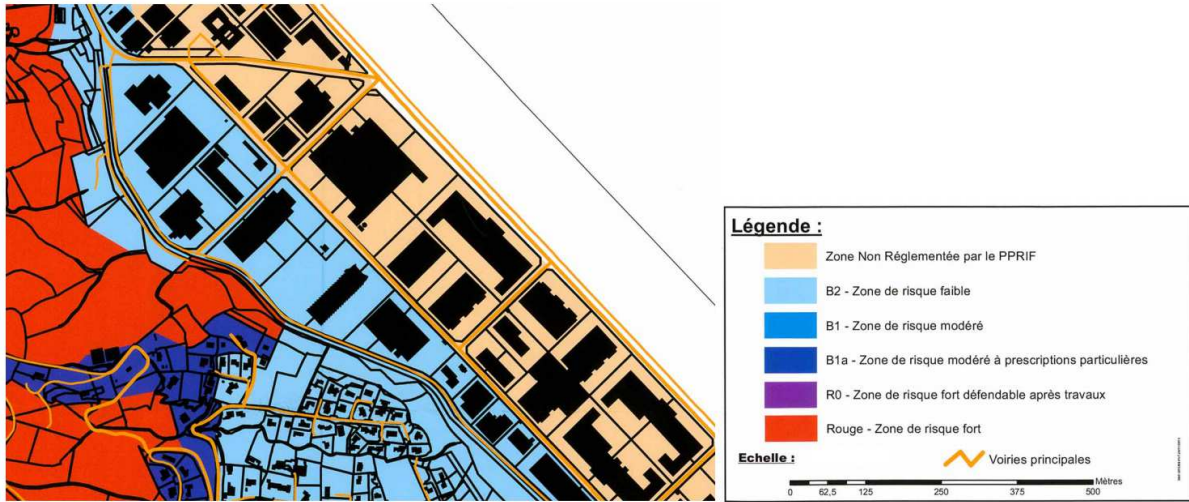
→ Le site de Monaco Logistique est dans une zone non exposée.

3.10.8.3 Plan de Prévention des Risques Feux de forêt (PPRIF)

Un P.P.R incendie a été prescrit le 13 juin 1997 sur la commune de Carros, et approuvé le 6 janvier 2014.

L'élaboration du zonage s'appuie sur la densité végétale, sur l'historique cartographique des incendies survenus sur la commune, la détermination de l'aléa, le croisement de l'aléa et des différents enjeux. Celui-ci montre les secteurs les plus exposés (en rouge), les risques modérés (en bleu), les risques faibles (en bleu clair), en se basant sur les densités de végétation.

La carte ci-après présente le plan de zonage du PPRIF. Le règlement complet du PPR est disponible sur le site de la métropole Nice cote d'azur



→ Le site est dans une zone non réglementée.

3.10.9 Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)

Un PPRT a été prescrit le 16 octobre 2009 pour l'établissement Primagaz à Carros et approuvé le 21 septembre 2015. Le plan de zonage réglementaire associé à ce PPRT est présenté ci-dessous.

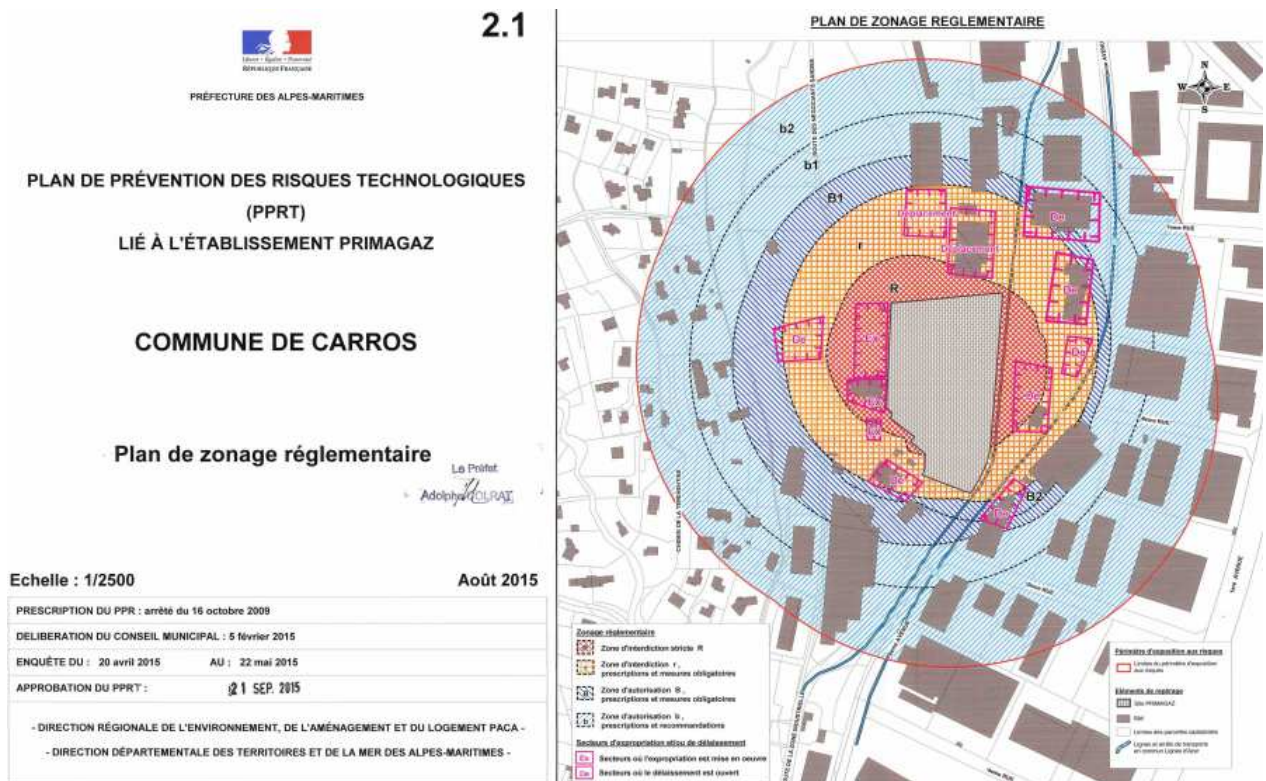


Figure 38 : Plan de zonage réglementaire du PPRT lié à l'établissement Primagaz

→ Le site Monaco Logistique ne fait pas partie du périmètre à risque défini par le PPRT.

3.10.10 Plans d'aménagement relatifs aux déchets

La commune de Carros est située dans le département des Alpes-Maritimes, dans la région Provence Alpes Côte d'Azur. Les plans déchets (régional et départementaux) en vigueur au niveau de la zone d'étude sont les suivants :

- Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de la région PACA,
- Le Plan d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés des Alpes-Maritimes.

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets de la région PACA

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets concerne toutes les catégories de déchets, hors nucléaire, qu'ils soient dangereux, non dangereux non inertes ou non dangereux inertes :

- Les déchets produits dans la région par les ménages, les activités économiques, les collectivités, les administrations
- Les déchets gérés dans la région : collectés puis traités dans une installation de tri ou de traitement de déchets, utilisés dans une installation de production en substitution de matière première, dans une installation de valorisation énergétique, dans une carrière ou dans la construction d'ouvrages de travaux publics en substitution de matière première
- Les déchets importés pour être gérés dans la région, exportés pour être gérés hors de la région

Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés des Alpes-Maritimes

Le PEDMA est un document de planification qui a pour vocation d'orienter et de coordonner l'ensemble des actions à mener, tant par les pouvoirs publics que par les organismes privés, dans le domaine de la valorisation et du traitement des déchets. Compétent pour le suivi et la révision du PEDMA depuis le 1er janvier 2005, le Conseil Général des Alpes-Maritimes a décidé, par délibération du 10 juillet 2008, d'engager la révision du Plan approuvé par le Préfet le 19 novembre 2004, compte tenu notamment de l'évolution du contexte départemental (fermeture du site d'enfouissement de La Glacière) et national (Grenelle de l'Environnement), conjuguée à l'ambition d'une forte politique départementale en matière d'environnement et de développement durable.

Les grands objectifs du Plan sont de :

- Produire le moins de déchets possible,
- Recycler le plus possible dans des conditions économiquement acceptables avant toute autre modalité de traitement,
- Traiter localement et dans les meilleurs délais les déchets résiduels dans les installations de traitement existantes et dans les installations nouvelles, en utilisant des procédés techniques fiables et éprouvés, en cohérence avec les meilleures techniques disponibles.

→ Ces plans de gestion des déchets sont opposables aux collectivités locales et à leurs concessionnaires et les porteurs de projets de traitement de déchets doivent justifier de la compatibilité de leur projet aux principes énoncés dans le Plan. Ainsi, les objectifs et orientations qui y sont décrits ne sont pas applicables directement au projet.

Sur le site, la gestion des déchets s'effectue sous les conditions suivantes :

- L'adoption de mesures pour limiter les quantités de déchets produits.
- Le tri des déchets à la source pour favoriser les filières de recyclage et de valorisation, et permettre l'évacuation des déchets vers des filières adaptées à chaque type de déchets.
- Le choix préférentiel des filières de valorisation matière et valorisation énergétique parmi les filières d'élimination des déchets.
- La prise en compte des filières de proximité dans le choix des filières d'élimination.

Des zones de stockages de déchets sont déjà mises en place sur le site. Des consignes sont également mises en place afin de limiter les durées et quantités stockées de déchets. Les bennes sont bien disposées sur des aires imperméabilisées.

Un registre est tenu à jour par l'exploitant caractérisant et quantifiant tous les déchets dangereux générés par ses activités. Ce registre comporte notamment la nature du déchet, les quantités éliminées, le mode d'élimination, et les coordonnées de l'entreprise chargée de l'élimination du déchet.

Ces mêmes mesures seront conservées et respectées dans le cadre du projet.

=> L'exploitation du site est compatible avec le plan département d'élimination des déchets non dangereux et le plan régional d'élimination des déchets dangereux

4 DESCRIPTION DES FACTEURS SUSCEPTIBLES D'ETRE AFFECTES PAR LE PROJET

Pour chacun des compartiments étudiés au chapitre précédent, sont ici décrits les enjeux associés ainsi que la sensibilité, permettant ainsi d'appréhender les facteurs susceptibles d'être affectés par le projet. Nous rappelons au préalable les définitions d'enjeu et sensibilité :

- Enjeu : Un élément de l'environnement présente un enjeu lorsque, compte tenu de son état actuel ou prévisible, une portion de son espace ou de sa fonction présente une valeur au regard de préoccupations écologiques, urbanistiques, patrimoniales, culturelles, sociales, esthétiques, économiques, techniques... Un enjeu est donc défini par sa valeur intrinsèque et est totalement indépendant du projet.
- Sensibilité : La sensibilité d'un élément de l'environnement exprime le risque de perte de tout ou partie de la valeur de son enjeu en raison de la réalisation du projet. Pour apprécier le niveau de sensibilité, on tient compte de la valeur de ce que l'on risque de perdre, c'est-à-dire de l'enjeu, de la probabilité que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu du fait de la réalisation du projet.

4.1 MILIEU PHYSIQUE

Thématique	Caractéristique au sein de l'aire d'étude	Enjeux	Sensibilité
Climat	Climat méditerranéen	Sans objet	Faible
Géologie / Hydrogéologie	Alluvions du Var Nappe	Lutter contre les pollutions chroniques et accidentelles	Forte
Eaux souterraines / captages	Implantation du site dans le périmètre de protection éloigné d'un captage	Ne pas altérer la qualité des eaux souterraines Préserver la ressource en eau	Forte
Eaux superficielles	Var à environ 35 m du site	Lutter contre les pollutions chroniques et accidentelles	Forte
Ressource en eau potable	Réseau d'alimentation AEP	Maitriser les consommations en eau et éviter les pollutions par phénomène de retour	Moyenne
Risques naturels	Commune de Carros soumise aux risques : - inondation (PPRi) – Site implanté en zone bleue - incendie de forêts – site implanté en zone non réglementée - mouvements de terrain – Site implanté en zone non exposée	Ne pas aggraver les risques existants Mettre en place sur le site les mesures de risques appropriées	Forte

4.2 MILIEUX NATURELS

Thématique	Caractéristique au sein de l'aire d'étude	Enjeu	Sensibilité
Périmètres à statut	Le site n'est pas localisé dans une zone d'inventaires ou zone protégée (ZNIEFF, arrêté de protection biotope, zones Natura 2000, réserve naturelle, sites inscrits... Néanmoins, présence du Var, 35 m à l'Est du site (zone classée Natura 2000, ZNIEFF et ZICO)	Préservation des zones d'habitats pour les espèces : préservation des zones de nourrissage, de reproduction, d'abris et de repos Préservation de la qualité des milieux	Moyenne
Inventaires de terrain	Site anthropisé et entièrement artificialisé. Aucun inventaire de terrain réalisé		Faible
Continuités écologiques	Le site est implanté dans la zone industrielle de Carros, déjà identifiée comme zone de coupure des continuités écologiques.		Faible

4.3 PATRIMOINE HISTORIQUE ET PAYSAGER

Thématique	Caractéristique au sein de l'aire d'étude	Enjeu	Sensibilité
Paysage	Unité paysagère Basse Vallée du Var Implantation du site dans la zone industrielle de Carros	S'intégrer à la zone tout en préservant les espaces paysagers	Faible
Patrimoine architectural et historique	Le site n'est pas dans le périmètre de protection d'un monument historique	Sans objet	Faible
Sensibilité archéologique	Absence de zone de présomption archéologique	Sans objet	Faible

4.4 ENVIRONNEMENT HUMAIN

Thématique	Caractéristique au sein de l'aire d'étude	Enjeu	Sensibilité
Démographie, Occupation des sols	Zone industrielle Quelques ERP dans l'environnement du site Premières habitations à environ 200 m	Maîtriser les risques générés par le site	Forte
Déplacements	Voies de desserte de la zone industrielle	Maitriser les flux générés aux abords du site Garantir la sécurité routière	Moyenne
Risques technologiques	Un site SEVESO sur la commune de Carros – Monaco Logistique n'est pas inclus dans le périmètre des zones à risques	Prendre en compte la sécurité des personnes et des biens exposés aux risques importants	Faible

4.5 CADRE DE VIE

Thématique	Caractéristique au sein de l'aire d'étude	Enjeu	Sensibilité
Qualité de l'air	Qualité de l'air marquée par le trafic routier	Ne pas dégrader davantage la qualité de l'air Mettre en place des mesures pour réduire les émissions atmosphériques du site	Faible
Bruit, vibrations	Bruits générés par les autres entreprises de la zone	Maitriser les émissions de bruit	Faible
Pollution lumineuse	Le site est implanté dans une zone où la pollution lumineuse est déjà marquée	-	Faible

5 DESCRIPTION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Le présent chapitre présente les effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et long terme du projet sur l'environnement.

L'évaluation des effets se base notamment sur les mesures d'évitement, compensation et réduction, qui sont détaillées dans le chapitre 8.

5.1 UTILISATION DE RESSOURCES NATURELLES

Le projet global sera à l'origine de l'utilisation des ressources naturelles suivantes :

- eau potable – essentiellement pour des besoins domestiques. L'eau provient du réseau d'adduction de la zone. Au regard des effectifs et de l'usage du site, la consommation reste modérée. IL est à noter que les augmentations de capacités de matières dangereuses ne modifieront pas les consommations d'eaux existantes du site.
- des ressources permettant la production électrique – pour les besoins liés aux éclairages et aux différentes installations électriques (salle de charge, matériel informatique...). Il est à noter que les augmentations de capacités de matières dangereuses ne modifieront pas les consommations électriques existantes du site.

5.2 INCIDENCES DU PROJET DURANT LA PHASE TRAVAUX

Pour tout projet, les incidences doivent être évaluées aussi bien durant la phase travaux que durant la phase exploitation.

En effet, bien souvent, la phase chantier peut être source de gênes entraînant :

- Pollution de l'eau ;
- Modification des milieux naturels
- Poussières ;
- Impact visuel ;
- Bruit ;
- Production de déchets ;
- Trafic routier ;
- Etc.

Dans le cas présent, le site est déjà construit et en exploitation.

Pour mémoire, le projet porte uniquement sur l'augmentation des quantités de matières dangereuses stockées, aucune nouvelle construction n'est envisagée.

Les seuls travaux consisteront à :

- rehausser l'arase du bassin n° 2 pour augmenter son volume de rétention,
- créer une canalisation reliant la cellule 3 au bassin 5 avec mise en place d'une vanne martelière à l'arrivée dans le bassin 5, pour éviter le risque de surverse,

- mettre en place une barrière écluse dans la cellule 3 pour créer 2 zones de collecte de moins de 500 m²,
- mettre en place des siphons coupe-feu en sortie des drains de la cellule 4 avant rejet dans le bassin 3.

Ainsi les impacts liés à la phase travaux restent limités.

Il est prévu comme effectifs un maximum de 10 personnes. Les amplitudes horaires du chantier seront de 7h à 19h environ, et la durée des travaux est estimée entre 3 et 6 mois.

5.2.1 Effets sur le milieu physique

5.2.1.1 Topographie

Le projet n'aura aucun impact significatif sur la topographie. Aucun nouveau bâtiment ne sera créée et la canalisation sera créée sans modifier les écoulements des eaux et sera enterrée.

5.2.1.2 Sols et sous-sol

➤ **Incidences liées aux risques accidentels**

Les travaux projetés ne seront pas à l'origine de mise en œuvre de matières polluantes, ni à l'origine d'effluents. Une attention particulière sera menée aux travaux de création de la canalisation compte-tenu du positionnement du site dans le périmètre de protection éloigné du captage d'eau.

➤ **Incidences liées aux surfaces étanchées**

Le projet ne sera pas à l'origine d'imperméabilisation de nouvelles surfaces.

5.2.1.3 Ressources en eau

Les besoins en eaux liés à la phase de chantier dans le cadre du projet seront très limités, et il n'est pas attendu de rejet spécifique.

L'impact sur l'environnement est donc quasiment négligeable.

5.2.1.4 Risques naturels

La réalisation du chantier ne sera pas à l'origine d'imperméabilisation de sols ni de construction de bâtiment. Ainsi, il n'est pas attendu d'accroissement du risque inondation ou mouvement de terrain.

5.2.2 Effets sur les milieux naturels

Les travaux pour les modifications projetées n'auront aucun effet sur les milieux naturels. Ils portent uniquement sur des aménagements intérieurs et création d'une rétention extérieure associée. Ils n'auront donc aucun impact sur les milieux naturels. Il est par ailleurs rappelé que le site est entièrement artificialisé et implanté au sein de la zone industrielle de Carros.

5.2.3 Effets sur le patrimoine historique et paysager

5.2.3.1 Patrimoine historique et architectural

Compte-tenu de l'éloignement du site par rapport au patrimoine architectural aucun effet n'est attendu durant la phase travaux.

5.2.3.2 Paysage

Le site de Monaco Logistique est entièrement clôturé. Les seuls effets liés à la phase travaux sur le paysage pourraient être liés au stockage de matériels et de bennes, toutefois compte-tenu de l'implantation du site en zone industrielle, l'impact sera très modéré. De plus, ces éventuels stockages ne seront que transitoires durant la phase de travaux et évacués régulièrement.

5.2.4 Effets sur l'environnement humain

5.2.4.1 Démographie et emploi

Les travaux n'auront aucun effet significatif négatif sur la démographie et l'emploi. Au contraire Monaco logistique aura recours à des sous-traitants de différents corps de métiers, ce qui générera des heures de travail dans ces entreprises.

5.2.4.2 Trafic routier

Le trafic routier généré par le chantier (1 à 2 PL/jour et ~5 VL / jour) sera négligeable et ponctuel en comparaison du trafic global de la zone industrielle de Carros.

5.2.4.3 Activités agricoles, viticoles et sylvicoles

Ces activités étant absentes de l'aire d'étude, le projet sera sans effet sur ces dernières.

5.2.5 Effets sur le cadre de vie

5.2.5.1 Air

Les travaux réalisés pourront être à l'origine de soulèvement de poussières lors de la création de la création, cet impact restera toutefois localisé et limité.

5.2.5.2 Bruit

Il n'est pas prévu pour la réalisation des travaux de mettre en œuvre des techniques particulièrement bruyantes. Compte tenu du respect de la réglementation sur l'insonorisation des engins de chantier et de l'éloignement du chantier par rapport aux tiers, il ne créera pas de nuisance pour les riverains.

5.2.5.3 Odeurs

Lors de la phase de travaux, aucune substance ou aucun procédé utilisé ne sera susceptible de générer des émissions olfactives.

5.2.5.4 Vibrations

Compte tenu du respect de la réglementation sur les engins de chantier et de l'éloignement du chantier par rapport aux tiers, il ne sera pas créé de nuisances dues aux vibrations pour les riverains.

5.2.5.5 Emissions lumineuses

En fonctionnement normal, le chantier se déroulera de 7h à 19h.

La réalisation des travaux n'augmentera pas le halo actuel du site.

5.2.6 Production de déchets

Les déchets associés seront principalement des terres et gravats liés à l'excavation nécessaire pour réaliser la rétention. Les déchets suivront les filières agréées et adaptées telles que définies au niveau de l'établissement.

5.2.7 Effets sur la santé

Compte-tenu des éléments définis ci-avant (gestion des déchets, des émissions atmosphériques et de la pollution de l'eau) et de l'éloignement du chantier vis-à-vis de tiers sensibles (école, hôpitaux, maison de retraite...) aucun effet sur la santé des riverains n'est à prévoir.

5.3 INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT EN PHASE D'EXPLOITATION

5.3.1 Effets sur le milieu physique

5.3.1.1 Effets sur le climat

Généralités sur le réchauffement climatique

Le bilan scientifique dressé par les experts du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat) conclut à l'existence d'une quantité croissante d'indices témoignant d'un réchauffement de la planète et d'autres modifications du système climatique :

- la température moyenne de surface a augmenté de $0,6^{\circ}\text{C} \pm 0,2^{\circ}\text{C}$ ($0,9^{\circ}\text{C}$ en France) au cours du XX^{ème} siècle,
- le réchauffement s'est notamment produit durant deux périodes : de 1910 à 1945 et depuis 1976,
- la couverture neigeuse et l'extension des glaciers ont diminué,
- le niveau moyen de la mer a progressé (10 à 20 cm au cours du XX^{ème} siècle),
- des changements climatiques marquants (modification des précipitations, fréquence et intensité des sécheresses ...) sont survenus.

On dispose aujourd'hui de preuves plus grandes que le réchauffement constaté au cours des cinquante dernières années est attribuable aux activités humaines.

L'effet de serre est un phénomène naturel lié à la présence de certains gaz atmosphériques (Gaz à Effet de Serre– GES), l'effet de serre permet à l'atmosphère de se maintenir à une température moyenne de 15°C , par piégeage du rayonnement infrarouge émis par la Terre.

Or, on constate aujourd'hui que les émissions de gaz à effet de serre et d'aérosols dues aux activités humaines, et l'augmentation de leurs concentrations altèrent l'atmosphère d'une manière qui affecte le climat.

Tous les résultats des modèles du GIEC conduisent à prévoir une augmentation de la température globale et une élévation du niveau de la mer. La température à la surface du globe pourrait ainsi prendre de $1,8^{\circ}\text{C}$ à 4°C supplémentaires au XXI^{ème} siècle.

Inconvénients liés aux installations vis-à-vis du climat

➤ Effets permanents directs négatifs

En fonctionnement normal, l'activité d'entreposage générera les rejets atmosphériques suivants :

- les rejets des gaz de combustion du fioul au niveau des groupes motopompes sprinkler (uniquement durant les essais et en mode accidentel)
- les rejets des moteurs diesel dus au trafic de poids lourds généré par les activités d'approvisionnement et de distribution de la plateforme ;
- les rejets des moteurs émanant des véhicules légers dus aux déplacements domicile-travail des salariés.

Par sa consommation d'énergie et les émissions liées au trafic routier, le projet va participer à l'émission globale de gaz à effet de serre. La principale contribution proviendra du trafic routier. Les effets sont considérés comme faibles au regard du trafic routier global.

5.3.1.2 Effets sur les sols et sous-sols

En phase d'exploitation, les causes potentielles de pollution du sol et du sous-sol sont liées à des pollutions accidentelles qui surviendraient sur le site :

- fuite de réservoirs de véhicules,
- lessivage des voies de circulation et des aires de stationnement par les intempéries potentiellement souillées en matières en suspension et hydrocarbures,
- déversement accidentel de matières dangereuses,
- pollution accidentelle liée aux eaux d'extinction,
- fuite de diesel des moteurs diesel ou des cuves de carburant diesel des installations de sprinkler,
- fuite fioul du groupe électrogène.

Le risque de pollution encouru est limité compte tenu des moyens de rétention mis en œuvre sur le site permettant de contenir tout événement accidentel cité ci-dessus.

Les effets sont considérés comme modérés.

5.3.1.3 Effets sur les eaux superficielles et souterraines

➤ Ressource en eau

Aucun forage n'est présent sur le site, que ce soit dans la situation existante ou projetée.

Le site est raccordé au réseau d'adduction en eau potable de la commune avec un comptage mis en place.

Le raccordement est muni d'un dispositif anti-retour.

Le projet n'est donc pas susceptible d'engendrer des prélèvements d'eau directs dans la nappe phréatique, en phase chantier, ni en phase d'exploitation.

La consommation d'eau potable pour le site dans sa configuration actuelle est de 700 m³ / an provenant en totalité du réseau d'eau potable. Avec le projet, il n'est pas attendu d'augmentation significative de la consommation.

Le réseau d'eau potable alimente également le réseau incendie, mais en fonctionnement normal, la consommation reste limitée (appoints d'eau pour bêche sprinkler et essais incendie).

➤ **Gestion des eaux pluviales**

Les eaux pluviales des quais, parkings et aires de manœuvre sont susceptibles d'entraîner des poussières, des traces de boues et d'huiles/ hydrocarbures laissées par les véhicules à moteur sur le sol. Compte-tenu de l'activité du site et notamment l'absence de rejets atmosphériques, les eaux de toiture, quant à elles, ne sont pas susceptibles d'être polluées. Il en sera de même avec le projet de nouvelles matières stockées, celles-ci ne modifiant pas les installations en place.

Toutefois, les mesures déjà prises et décrites au chapitre 8 (bassins de rétention, séparateurs hydrocarbures, vannes d'obturation) permettent de limiter l'incidence sur le milieu souterrain en assurant un traitement qualitatif des eaux de ruissellement du site.

De plus tel qu'indiqué précédemment, l'ensemble des dispositions sont prises sur site en cas de déversement accidentel.

L'ensemble des mesures associées à cette opération permet de s'assurer que la nappe souterraine ne sera pas dégradée par les eaux de ruissellement du projet.

➤ **Pollution accidentelle des eaux superficielles et souterraines**

En phase d'exploitation, les causes potentielles de pollution des eaux superficielles et souterraines sont les mêmes que pour les sols et les sous-sols et sont liées à des pollutions accidentelles qui surviendraient sur le site (déversement accidentel et incendie). Ainsi, des rétentions ont été dimensionnées en fonction de la nature et la quantité des produits stockés sur site. Le dimensionnement des volumes de rétention respectera les arrêtés ministériels du 11/04/17 et du 01/06/15 et est détaillé en PJ77 et PJ49 du présent dossier puisque cela relève du domaine accidentel et non d'un fonctionnement normal. Il en ressort que les volumes de rétention présents sur le site couvrent largement les besoins calculés.

➤ **Écoulements des eaux souterraines et ressource**

L'état initial a montré la présence de la nappe des alluvions de la basse vallée du Var entre 2,46 et 5,45 m de profondeur majoritairement libre et utilisée pour l'AEP. Néanmoins, en phase exploitation, il n'y aura aucune interférence entre le projet et la nappe. Les effets sur la ressource disponible ou sur les conditions d'écoulement de la nappe sont nuls.

➤ **Écoulement des eaux superficielles et risque inondation**

Le projet portera uniquement sur les stockages intérieurs et ne nécessitera pas la construction de nouveaux bâtiments ou la création de nouvelles surfaces imperméabilisées. Ainsi, il n'est pas attendu de modification des conditions d'écoulement des eaux pluviales. Par ailleurs le site est implanté en zone inondable (zone bleue du PPRI), ainsi les dispositions avaient été prises lors de la construction du bâtiment et notamment pour la côte d'implantation. Dans le cadre du présent projet, portant uniquement sur les stockages, la compatibilité du projet au PPRI a été vérifiée et présentée au chapitre 3.

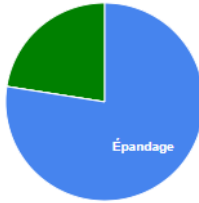
➤ **Eaux usées**

Le risque vis-à-vis de la santé publique est principalement associé à la présence dans ces effluents notamment des germes commensaux.

Le risque vis-à-vis de l'environnement est associé à un déversement de ces effluents dans le milieu naturel sans traitement ou avec un traitement insuffisant, entraînant une modification physique, chimique et biologique des eaux et une perturbation du milieu.

Les eaux usées du site sont reliées au réseau public d'assainissement collectif pour être traitées au niveau de la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var.

Les caractéristiques de cette station d'épuration sont présentées ci-dessous :

SANT-LAURENT DU VAR		
<p>Description de la station eeeee Nom de la station : SANT-LAURENT DU VAR (Zoom sur la station) Code de la station : 060906123001 Nature de la station : Urbain Réglementation : Eau Région : PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR Département : 06 Date de mise en service : 31/12/1982 Service instructeur : DDTM 06 Maitre d'ouvrage : COMMUNAUTE URBAINE NICE COTE D'AZUR (CNCA) Exploitant : SOC ETUDE REALISATION EXPLOITATION Commune d'implantation : SAINT-LAURENT-DU-VAR Capacité nominale : 110000 EH Manuel d'autosurveillance validé : Oui Traitement requis par l'arrêté national du 21/07/2015 : - Traitement secondaire + Filières de traitement :</p>	<p>Chiffres clefs en 2018 Charge maximale en entrée : 68736 EH Débit arrivant à la station : Valeur moyenne : 11727 m3/j Percentile95 : 16623 m3/j Débit de référence retenu : 16623 m3/j Production de boues : 1408,41 tMS/an</p>	<p>Milieu récepteur Bassin hydrographique : RHONE-MEDITERRANEE-CORSE Type : Eau douce de surface Nom : Rejet SAINT-LAURENT DU VAR Nom du bassin versant : Mer Méditerranée</p> <p>Zone Sensible : Hors Zone Sensible Sensibilité azote : Non Sensibilité phosphore : Non</p> <p>Voir le point de rejet (Double-cliquer sur le point pour l'effacer)</p>
<p>Agglomération d'assainissement Code de l'agglomération : 060000106123 Nom de l'agglomération : SAINT-LAURENT-DU-VAR Commune principale : SAINT-LAURENT-DU-VAR Tranche d'obligations : [100 000 ; ... [EH Taille de l'agglomération en 2018 : 68736 EH Somme des charges entrantes : 68736 EH Somme des capacités nominales : 110000 EH + Liste des communes de l'agglomération :</p>	<p>Destinations des boues en 2018 (en tonnes de matières sèches par an) :</p>  <p>Chiffres clefs en 2017 Chiffres clefs en 2016 Chiffres clefs en 2015 Chiffres clefs en 2014 Chiffres clefs en 2013 Chiffres clefs en 2012 Chiffres clefs en 2011</p>	<p>Respect de la réglementation nationale en 2018 Conforme en équipement au 31/12/2018 : Oui Date de mise en conformité : 30/06/2011 Abattement DBO5 atteint : Oui Abattement DCO atteint : Oui Abattement Ngl atteint : Sans objet Abattement Pt atteint : Sans objet Conforme en performance en 2018 : Oui</p> <p>Réseau de collecte conforme (temps sec) : Oui Date de mise en conformité : 30/12/2016</p> <p>Respect de la réglementation en 2017 Respect de la réglementation en 2016 Respect de la réglementation en 2015 Respect de la réglementation en 2014 Respect de la réglementation en 2013 Respect de la réglementation en 2012 Respect de la réglementation en 2011</p>
<p>précédent suivant accueil</p>		

Source : MTES - ROSEAU - Décembre 2019

Une convention de rejet sera réalisée afin de s'assurer de la capacité de la station à prendre en charge les effluents du site.

Tel que présenté sur la figure ci-dessous, il est à noter une charge en entrée de la station en 2018 correspondant à 68 736 EH pour une capacité nominale de 110 000 EH.

Au regard de la nature des activités et des effectifs du site, la charge des effluents générés par Monaco Logistique reste limitée (correspond à 10 EH).

Il est de plus rappelé que ces effluents sont déjà générés et que dans le cadre du projet, en l'absence de nouveaux effluents et en l'absence d'évolution des effectifs, il n'est pas attendu de charge supplémentaire.

5.3.1.4 Effets sur l'air

Généralités

Les phénomènes relatifs à la pollution atmosphérique se déclinent selon trois échelles d'espace et de temps (source : CITEPA) :

- le niveau local ou pollution de proximité, dont l'échelle de temps est de l'ordre des heures. La plupart des polluants classiques (SO₂, NO_x, CO, particules, métaux,...) ont des effets sur :
 - les hommes et les animaux : troubles de la santé, les polluants pouvant agir à différents niveaux du corps (affections du système respiratoire, maladies liées aux polluants toxiques),
 - les végétaux : attaque par la pollution acide, accumulation de micropolluants
 - les matériaux : corrosion, dégradation, noircissement.
- le niveau régional ou pollution à longue distance dont l'échelle de temps est de l'ordre des jours : les polluants émis par les activités humaines retombent en partie à proximité des sources, mais aussi à des centaines, voire des milliers de kilomètres de leurs sources émettrices. Les principaux problèmes de pollution à longue distance sont l'acidification, l'eutrophisation et la pollution photochimique.
- le niveau global ou pollution planétaire dont l'échelle de temps est de l'ordre des années. Ce type de pollution a été mis en évidence au cours des années 80 avec les observations de l'effet de serre et de la destruction de l'ozone stratosphérique.

Ces différentes échelles de pollution sont représentées dans le tableau ci-dessous de façon synthétique.

Enjeux	LOCALE			REGIONALE			GLOBALE	
	Qualité de l'air en milieu urbain	Nuisances (souillures et détérioration des surfaces)	Nuisances (odeurs)	Santé	Eco-systèmes	Précipitations acides	Smog photochimique et visibilité	Changements climatiques
Polluants								
Poussières	●	●		●	●			
SO ₂	●	●		●	●	●		
CO	●			●				
O ₃	●			●	●		●	
NO _x	●			●		●	●	
COV	●		●	●			●	
Métaux lourds	●			●	●			
Gaz à effet de serre								●

Effets et impacts du site

➤ *Les rejets d'installations de combustion*

Ces rejets sont uniquement liés à l'utilisation de fioul domestique comme combustible pour les motopompes des systèmes d'extinction automatique d'incendie. Les émissions sont alors constituées essentiellement d'oxydes d'azote, de dioxyde de soufre et de poussières. Ces émissions surviendront lors des essais hebdomadaires, ainsi que lors de l'utilisation de ces moteurs, c'est-à-dire en situation accidentelle.

➤ *Trafic de véhicules*

Le trafic est de 20 VL/jour et 30 PL/jour

Les rejets gazeux liés aux gaz d'échappement des véhicules sont du dioxyde de carbone (CO₂), du monoxyde de carbone (CO) et en moindre mesure, et pour les diesels, du dioxyde de soufre (SO₂) et des poussières.

Dans le cadre du projet, il n'est pas attendu de trafic supplémentaire.

➤ *Aire de stockage des déchets*

Le stockage de déchets ne sera pas générateur :

- d'envois : les déchets de faibles densités (papiers, cartons) sont placés en bennes dans la zone de stockage identifiée
- d'odeurs : les bennes susceptibles sont évacuées périodiquement et dès qu'elles sont pleines immédiatement sur appel du personnel du site.

Il n'y a pas de brûlage de déchets sur le site.

On peut donc affirmer que le risque de pollution atmosphérique est limité et maîtrisé, compte tenu des caractéristiques des installations et des mesures organisationnelles (contrôle, entretien et maintenance des installations) mises en place. L'ensemble de ces mesures est décrit au chapitre 8 du dossier.

5.3.2 Effets sur les milieux naturels

5.3.2.1 Analyses des effets du projet sur la faune et la flore

Le site n'est pas inclus dans une zone faisant l'objet d'une protection ou d'inventaire patrimonial. L'exploitation du site n'est pas susceptible de provoquer directement ou indirectement d'altérations particulières des habitats naturels, de la flore et de la faune (absence de rejets aqueux ou atmosphériques pouvant avoir un impact sur la biodiversité, et émissions lumineuses limitées).

5.3.2.2 Effets sur les continuités écologiques

Le site de Monaco Logistique est implanté dans la zone industrielle de Carros. Cette zone est déjà identifiée comme rupture des continuités écologiques. Les activités du site ne sont pas susceptibles d'accentuer cette coupure des continuités écologiques.

5.3.2.3 Impacts sur les équilibres biologiques

Un écosystème désigne l'ensemble formé par une association d'êtres vivants : la biocénose, et son environnement géologique, pédologique et atmosphérique : le biotope. Les éléments constituant un écosystème développent un réseau d'interdépendances permettant le maintien et le développement de la vie. Ce réseau tend vers un équilibre correspondant à un état théorique stable tout en étant capable d'évolution et d'adaptation au contexte écologique et abiotique.

On parle de régression écologique et par conséquent de perte des équilibres biologiques lorsque le système évolue d'un état vers un état moins stable. Les écosystèmes, comme la biosphère sont toujours en état d'équilibre instable, sans cesse corrigés par de complexes boucles de rétroactions. Les principales sources de modification d'un équilibre biologique local sont des interventions sur le sol, les eaux, les augmentations de température, les rejets des eaux.

Les activités du site ne génèrent pas :

- de rejets ou pompage des eaux dans le milieu souterrain ou superficiel pouvant agir sur le cycle de l'eau ;
- de modification notable des sols avec apport de terre externe, remaniement régulier, travail de la terre entraînant des modifications de la pédologie du site et de son environnement ;
- de rejets atmosphériques dont la température puisse agir sur l'environnement ;
- d'émission intempestive de lumière ou création de zone obscure sur des aires naturelles pouvant entraîner une modification de la photosynthèse, de l'absorption de carbone et voir eutrophisation des zones aquatiques.
- de rejets d'effluents pouvant agir sur les milieux aquatiques et le cycle global de l'eau.

Nous pouvons noter que le site est dans une zone d'activités non propice au développement d'espèces naturelles protégées. Par conséquent, les activités du site ont un impact limité sur les équilibres biologiques de la zone d'étude.

Les mesures mises en œuvre et notamment sur la gestion des effluents aqueux sont présentées au chapitre 8.

5.3.2.4 Incidence sur les zones Natura 2000

Le site n'est pas localisé en zone Natura 2000. Il convient néanmoins de préciser que le site est implanté à proximité de plusieurs zones classées NATURA 2000 et jouxte plus particulièrement la zone Basse Vallée du Var, implantée à environ 35 m du site. Cette zone est classée pour son caractère attractif pour de nombreuses espèces d'oiseaux.

Les oiseaux ayant permis la désignation de la ZPS semblent se cantonner essentiellement dans le lit mineur du Var et s'en écartent peu. De plus, les nombreux aménagements linéaires jouxtant le fleuve Var constituent d'ores et déjà une césure écologique entre le lit mineur et le lit majeur du fleuve Var, contraignante pour les oiseaux.

Enfin, le site Monaco Logistique n'est pas à l'origine de nuisances lumineuses. Une évaluation simplifiée des incidences sur les sites Natura 2000 a été réalisée et est présentée en annexe.

[Annexe 5 : Evaluation simplifiée des incidences sur les Natura 2000](#)

5.3.3 Effets sur le patrimoine historique et paysager

5.3.3.1 Effets sur les sites et paysages

Le site est inséré dans son environnement depuis plusieurs années : 2011 pour la cellule 1 puis 2017 pour l'extension des cellules 2, 3 et 4.

La superficie du terrain de l'établissement Monaco Logistique est de 19 929 m² et celui-ci est imperméabilisé à quasiment 80 % de sa surface entre les voiries et le bâtiment.

Le site est perceptible depuis les 1^{ère} et 4^{ème} avenue (voies d'accès au site) et également depuis la RD6202



Figure 39 : Vue du site depuis la RD6202

Les abords des bâtiments sont maintenus en état constant de propreté (pas d'envols de matières diverses, poussières,...).

Les aménagements projetés du site porteront uniquement sur les stockages et ne seront pas perceptibles depuis l'extérieur, et n'auront aucun effet supplémentaire sur les sites et paysages.

5.3.3.2 Effets sur le patrimoine culturel et archéologique

Le site n'est pas inclus dans le périmètre de protection d'un monument classé ou inscrit au titre de monument historique. De même, il n'est pas situé dans l'aire d'un Site patrimonial remarquable (SPR) soumis au Titre III du Livre VI du Code du patrimoine.

Dans le cadre du projet, aucune construction ne sera nécessaire. Aucun effet n'est attendu sur le patrimoine culturel et architectural.

5.3.3.3 Effets sur les biens matériels

Le projet ne nécessite pas de nouvelles constructions et sera réalisé à l'intérieur du bâtiment logistique existant.

Le fonctionnement accidentel a été étudié dans l'étude de dangers. Il ressort de cette étude une maîtrise des flux thermiques et un projet conforme à la réglementation n'atteignant pas les intérêts visés par le Code de l'Environnement.

Le projet, situé sur une zone industrielle, n'a pas une zone d'emprise sur des biens actuellement occupés et ne génère par conséquent pas d'effets directs sur les biens matériels proches, aussi bien de façon temporaire que permanente, à court, moyen et long terme.

Les effets indirects pourraient être liés essentiellement à une dépréciation des biens du fait de nuisances apportées par le projet. Ces nuisances peuvent potentiellement être liées principalement à l'augmentation de trafic, aux émissions atmosphériques et sonores associées vis-à-vis des habitations proches. Toutefois, ce ne sera pas le cas avec le projet, les effets sont donc jugés modérés.

5.3.4 Effets sur l'activité humaine

5.3.4.1 Activité économique

La réalisation du projet n'aura pas d'impact direct sur l'activité économique. En effet, les effectifs du site ne seront pas significativement modifiés dans le cadre de la réalisation du projet. Pour mémoire, Monaco Logistique emploie 19 personnes sur son site de Carros.

5.3.4.2 Trafic / déplacements

Aucune augmentation de trafic n'est attendue dans le cadre du projet.

Pour mémoire, le trafic actuel s'élève à 20 VL et 30 PL.

Ce trafic s'insère déjà dans le trafic routier global existant

5.3.5 Effets sur le cadre de vie

5.3.5.1 Bruit

Rappels réglementaires

Les dispositions relatives aux émissions sonores des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation sont fixées par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement :

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementé (incluant le bruit de l'établissement) (*)	Emergence admissible pour la période de jour 7 H à 22 H sauf dimanches et jours fériés	Emergence admissible pour la période de nuit 22 H à 7 H ainsi que dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

L'arrêté préfectoral d'autorisation fixe pour chacune des périodes de la journée (diurne et nocturne) les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limite de propriété de l'établissement, déterminés de manière à assurer le respect des valeurs d'émergence admissible. Les valeurs fixées par l'arrêté d'autorisation ne peuvent excéder 70 dB(A) pour la période de jour et 60 dB(A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite.

(*) On appelle zones à émergence réglementée :

- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existant à la date de l'arrêté d'autorisation de l'installation et leur parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasses),
- les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation,
- l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers qui ont été implantés après la date de l'arrêté d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse), à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.

 **Effets**

Le bruit est un son ou un ensemble de sons pouvant être gênant ou douloureux pour les personnes par un niveau trop aigu ou trop grave, ou par son intensité.

Le tableau ci-dessous présente, pour chaque niveau auditif, des exemples de bruits courants :

Niveau dB	Sensation auditive	Conversation	Bruits intérieurs	Bruits extérieurs	Bruit véhicules
5	Seuil d'audibilité	A voix chuchotée	Laboratoire d'acoustique	Silence inhabituel	
10	Très calme		Studio d'enregistrement Cabine de prise de son		
20	Calme		Studio de radio	Jardin tranquille	
25			Conversation à voix basse à 1,5 m		
30			Appartement dans quartier tranquille		
40	Assez calme	A voix normale	Bureau tranquille dans quartier calme		
45			Appartement normal	Bruits minimaux le jour dans la rue	Transatlantique de 1 ^{ère} classe
50	Bruits courants	Assez forte	Restaurant tranquille	Rue très tranquille	Auto silencieuse
60			Grands magasins Conversation normale Musique de chambre	Rue résidentielle	Bateau à moteur
			65	Appartement bruyant	
70			Restaurant bruyant Musique	Circulation importante	Wagons-lits modernes
75			Atelier dactylo Usine moyenne		Métro sur pneu
85	Pénible à entendre	Difficile	Radio très puissante Atelier de tournage	Circulation intense 1 m	Métro en marche Klaxons d'autos
95			Atelier de forgeage	Rue à trafic intense	Avion de transport à hélices
100	Très difficilement supportable	Obligation de crier pour se faire entendre	Scie à ruban Presse à découper	Marteau piqueur dans rue à moins de 5 m	Moto sans silencieux à 2 m Wagon de train
105			Raboteuse		Métro (intérieur de wagon)
110			Chaudronnerie	Rivetage à 10 m	Train passant dans une gare
120	Seuil de douleur	Impossible	Banc d'essais de moteurs		Moteurs d'avions à quelques m
130	Exige une protection spéciale		Marteau-pilon		
140			Turboréacteur au banc d'essais		

Tableau 4 : Echelle de bruit

L'action du bruit sur l'organisme se traduit à différents niveaux par les effets présentés ci-dessous :

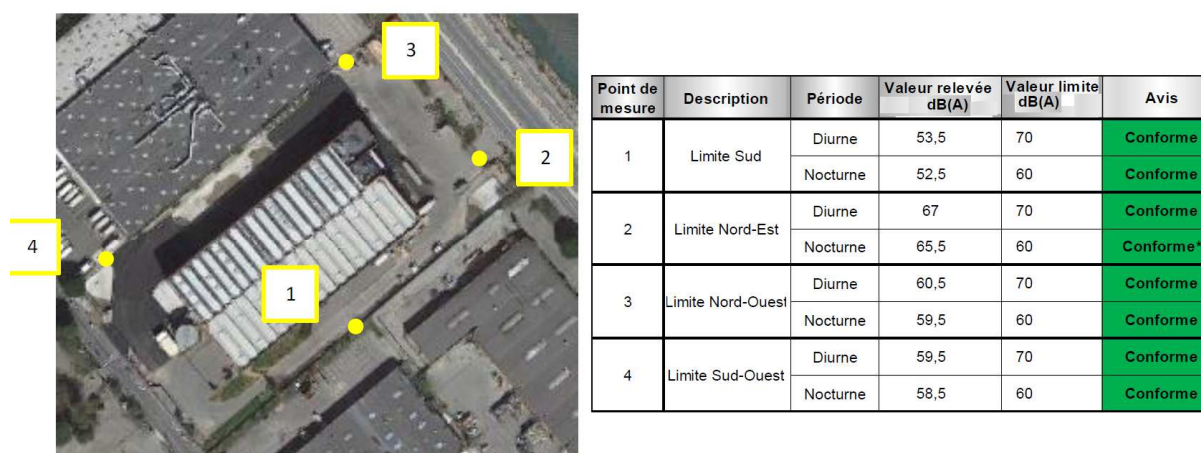
- au niveau de l'oreille par :
 - la gêne auditive ou assourdissement global transitoire (bruits complexes de fréquence et d'intensité variées qui empêchent d'entendre la parole et de localiser l'origine des sons),
 - la fatigue auditive : c'est une réduction de la sensibilité auditive qui apparaît pour une intensité sonore supérieure à 80 décibels et fréquence entre 2 000 et 4 000 Hz,
 - la surdité par traumatisme auditif : c'est une atteinte des cellules auditives (oreille interne) qui apparaît entre 80 et 95 décibels pour une fréquence de 4 000 Hz et surtout en fonction de la durée du bruit,

- au niveau des autres organes :
 - accélération du cœur et de la respiration,
 - élévation de la tension artérielle et spasme des petites artères, particulièrement préjudiciables chez les personnes atteintes de maladies du cœur ou des artères,
- au niveau de l'individu exposé habituellement au bruit, même à des intensités considérées comme moyennes :
 - des troubles généraux : fatigue, baisse de rendement intellectuel, diminution de l'attention et de la concentration mentale, baisse de la précision des gestes avec augmentation du nombre d'erreurs, troubles de la mémoire et du sommeil, augmentation de l'agressivité, diminution de la sensation de bien-être,
 - des troubles sensoriels : baisse de la vision nocturne, défaut d'appréciation des distances, retard de perception de certaines couleurs dont le rouge,
 - des troubles cardiovasculaires : élévation durable de la tension artérielle, crises d'angines de poitrine et même infarctus du myocarde.

Le site n'est pas à l'origine de vibrations pouvant engendrer des nuisances pour le voisinage. Le voisinage extérieur ne sera donc pas lui non plus affecté par les appareils employés par le site, ces derniers étant conçus pour limiter les nuisances sonores et les vibrations.

L'établissement s'inscrit dans une zone n'ayant pas un voisinage direct présentant une sensibilité particulière (école, hôpital...). Il se situe en effet dans une zone destinée à accueillir des activités industrielles.

Des mesures de bruit ont été réalisées avec l'entrepôt en exploitation et les résultats rappelés ci-dessous :



Ces résultats montrent des niveaux sonores conformes, et des mesures s'apparentant à des bruits courants (à l'exception du point 2 plus bruyant, mais dont le bruit est directement lié au trafic sur la 1^{ère} avenue qui reste un trafic assez marqué).

Le stockage de nouveaux produits se réalisera en intérieur et ne modifiera pas les niveaux sonores. Des mesures continueront d'être réalisées tous les 3 ans afin de s'assurer du respect des niveaux sonores réglementaires en limite de propriété et au voisinage du site.

5.3.5.2 Odeurs

L'entrepôt ne génère pas d'odeurs pouvant engendrer des nuisances pour le voisinage. En effet, ce n'est pas un site de production et ne rejette pas de rejets atmosphériques odorants, et la gestion des déchets sur le site est effectuée de telle sorte qu'aucune nuisance pour l'environnement proche du site ne soit générée.

5.3.5.3 Emissions lumineuses

D'un point de vue général, les conséquences de la pollution lumineuses peuvent être :

- la simple gêne et suspicion d'effets sur la santé (modification des rythmes biologiques et du système hormonal),
- des dépenses inutiles d'énergie (et consommation inutile de la ressource fossile),
- une atteinte à la biodiversité : la végétation éclairée en permanence dégenère de façon précoce, effets sur les insectes nocturnes, gêne et désorientation des oiseaux migrateurs.

L'établissement dispose d'un éclairage extérieur.

L'éclairage est destiné à éclairer les chemins piétons (bornes), les voiries, les parkings et la cours camions. L'éclairage, orienté vers le sol afin de réduire les nuisances, a pour rôle la sécurité des personnes et le bon fonctionnement du site. Il fonctionne uniquement pendant les heures d'activités du site. En dehors de celles-ci, l'éclairage peut être forcé par zone pour des besoins ponctuels de sécurité. D'une manière générale, le site est exploité uniquement en journée.

Enfin, il n'y a aucun besoin ou volonté d'éclairer le site pour le rendre visible depuis les axes routiers alentours dans un but publicitaire. Les émissions lumineuses associées au site restent donc très limitées.

5.3.5.4 Hygiène et salubrité

Les abords des sites sont maintenus propres.

Le site ne sera pas à l'origine d'envols pouvant générer des nuisances pour le voisinage. Les différents aspects relatifs à la santé sont traités dans le chapitre « Effets sur la santé » auquel nous renvoyons le lecteur.

5.3.5.5 Sécurité publique

Les potentiels effets d'un site en cas d'accident ont été étudiés et présentés dans l'étude de dangers.

Avec le projet, le site sera un établissement Seveso Seuil Haut. Ainsi, une organisation stricte relative à la sécurité sera mise en place.

Cette organisation sera confortée par la mise en place d'une Politique de Prévention des Accidents Majeurs (PPAM) et d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

Les exploitants des établissements Seveso seuil haut ont l'obligation, entre autres, de mettre en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité (SGS), proportionné aux risques d'accidents majeurs susceptibles d'être générés par les substances présentes dans leurs installations.

Ce système repose sur un ensemble contrôlé d'actions planifiées ou systématiques, fondées sur des procédures ou notes d'organisation écrites (instructions, consignes...) et s'inscrit dans la continuité de la PPAM déjà définie.

5.3.6 Gestion des déchets

La production de déchets de l'entrepôt se limite :

- de manière très occasionnelle :
 - à des produits détériorés lors des opérations de manutention,
 - aux emballages des produits stockés détériorés,
- aux déchets d'emballages lors des opérations de reconditionnement,
- aux déchets d'entretien et de maintenance du site et des équipements sur le site (déchets verts provenant de l'entretien des espaces verts du site, déchets dangereux : huiles, batteries...)

Des zones de stockages de déchets sont déjà mises en place sur le site. Des consignes sont également mises en place afin de limiter les durées et quantités stockées de déchets. Les bennes sont bien disposées sur des aires imperméabilisées.

Un registre est tenu à jour par l'exploitant caractérisant et quantifiant tous les déchets dangereux générés par ses activités. Ce registre comporte notamment la nature du déchet, les quantités éliminées, le mode d'élimination, et les coordonnées de l'entreprise chargée de l'élimination du déchet.

Ces mêmes mesures seront conservées et respectées dans le cadre du projet.

Les modifications apportées à la nature des produits stockés seront susceptibles de générer des nouveaux déchets tels que des récipients détériorés et des produits répandus accidentellement. Ils seront assimilés à des déchets dangereux.

La société Monaco Logistique procédera au stockage des déchets générés dans des conditions assurant toute sécurité et ne présentant pas de risque de pollution.

Les déchets dangereux seront éliminés par des filières spécialisées et ceux susceptibles d'entraîner une pollution seront placés sur rétention. La durée de stockage de ces déchets sera limitée.

Les bordereaux de suivi de déchets industriels seront établis conformément à l'arrêté du 29 juillet 2005 pour les déchets relevant des catégories précisées dans cet arrêté. Ce bordereau, émis par l'exploitant, sera complété par le transporteur ou le collecteur puis par l'éliminateur du déchet.

Le mode de gestion des déchets générés par l'activité du site ne permet pas d'envisager d'impact direct à court, moyen ou long terme sur l'environnement ou sur la santé publique.

En effet, les principales dispositions suivantes sont prises :

- une durée de stockage limitée, un stockage sur des aires imperméabilisées, un stockage sur rétention pour les déchets liquides ;
- l'accès au stockage des déchets dangereux interdit à toute personne étrangère au site ;
- séparation des déchets selon leur nature ;
- la prise en compte des incompatibilités entre les produits pour leur stockage.

Concernant les effets indirects, ceux-ci peuvent être dus au devenir des déchets. La gestion des déchets est établie en respect des réglementations en vigueur ; les déchets sont éliminés auprès de sociétés dûment autorisées avec mise en place d'une procédure de suivi pour les Déchets Industriels Dangereux. Le recours à des prestataires autorisés conformément à la réglementation permet de garantir des niveaux de risque acceptables, l'autorisation des prestataires éliminant des déchets étant subordonnée notamment à la réalisation d'une étude d'impact.

5.3.7 Effets sur la santé publique

Conformément à l'article R122-5 du Code de l'Environnement, les effets de l'activité sur la santé humaine ont été étudiés.

Rappel des objectifs de l'étude

Il s'agit de mettre en évidence, le cas échéant, si des produits utilisés, produits ou co-produits de l'établissement, déchets ou nuisances dont il est à l'origine, peuvent avoir, pour les populations voisines des effets directs ou indirects sur la santé. Ne sont examinées que les pollutions chroniques correspondant au fonctionnement normal des installations et aux modes de fonctionnement dégradés. En revanche, les pollutions de type accidentel sont exclusivement traitées dans l'étude de dangers et échappent donc à cette étude. L'ensemble des activités de l'établissement ont été prises en compte ; la notion de voisinage sera définie dans l'étude elle-même en fonction des voies de transfert concernées.

Démarche employée

Par analogie avec une Evaluation des Risques Sanitaires, notre démarche d'analyse des effets de l'activité sur la santé humaine comporte 4 étapes :

- **Etape 1** : l'identification du potentiel dangereux (pour l'homme) des substances émises par le projet,
- **Etape 2** : la relation dose-réponse : recensement et choix des valeurs toxicologiques de référence et des valeurs guides, sélection des composés retenus pour l'évaluation des risques,
- **Etape 3** : l'estimation de l'exposition des populations : description de l'environnement et de la sensibilité de la zone d'étude, description des données d'entrée de la modélisation, résultats bruts des modélisations de dispersion,
- **Etape 4** : la caractérisation du risque : quantification des doses journalières d'exposition, estimation des indices de risque et des excès de risque individuel, évaluation des incertitudes.

5.3.7.1 Identification des dangers – Etape 1

Cette première étape a pour objectif d'identifier les éventuels effets sanitaires indésirables du projet. Pour ce faire, il s'agit d'identifier les agents microbiologiques, physiques et chimiques afférant à l'installation et leur capacité à générer des effets dommageables sur les personnes.

1ère phase : inventaire méthodique des agents en présence

Dans un premier temps, il a été effectué un inventaire des agents dangereux susceptibles d'être présents au niveau du centre de tri et d'être retrouvés aux alentours.

- **Recensement des micro-organismes :**
 - Le projet ne fait appel et ne génère aucun agent biologique.
 - Les eaux usées sont acheminées vers le réseau d'eaux usées communal puis traitées par la station d'épuration de Saint-Laurent-du-Var
 - Les activités générées par l'entrepôt logistique ne sont donc pas de nature à produire des micro-organismes.
- **Agents physiques :**
 - Les émissions sonores et vibrations liées au trafic principalement sont maîtrisées par l'exploitant par le biais de consignes d'exploitation strictes et notamment l'arrêt des moteurs des camions pendant les opérations de chargement et déchargement.

- L'exploitation du bâtiment de stockage n'est pas susceptible d'être à l'origine d'autres agents physiques.

- **Agents chimiques :**

- **Les rejets de gaz d'échappement des véhicules :**

La composition des gaz d'échappement est variable. Les analyses révèlent la présence au total de plusieurs centaines de composés différents, pour certains en quantité infinitésimale.

D'une manière générale, les substances chimiques les plus communes émises dans les gaz d'échappement des véhicules sont les suivantes :

- ◆ Le benzène,
- ◆ Le dioxyde de carbone (CO₂),
- ◆ Le monoxyde de carbone (CO),
- ◆ Les oxydes d'azote (NO_x),
- ◆ Le dioxyde de soufre (SO₂),
- ◆ Particules (PM_x),
- ◆ Composés Organiques Volatils (COV).

Rappels : les carburants routiers (essence et gasoil) sont composés d'un mélange d'hydrocarbures extraits du pétrole et d'additifs destinés à améliorer leurs performances. Dans le moteur, le carburant brûle au contact de l'air. Les principaux produits de la réaction de combustion, expulsés sous forme de gaz par le pot d'échappement, sont les suivants :

Benzène	le benzène est un composé organique de la famille des hydrocarbures aromatiques polycycliques et utilisé comme additif antidétonant dans l'essence.
CO ₂	le dioxyde de carbone (ou gaz carbonique) est produit directement par la réaction entre l'oxygène de l'air et les hydrocarbures,
CO	le monoxyde de carbone, gaz incolore et inodore, est produit par la combustion incomplète de matières carbonées (carburants). Il est toujours présent dans les gaz d'échappement, mais le moteur en produit davantage s'il est mal entretenu ou mal réglé,
NO _x	les oxydes d'azote sont produits lorsque les véhicules brûlent l'azote présent dans l'air et les composés azotés des combustibles fossiles,
SO ₂	les oxydes de soufre sont produits lorsque les véhicules brûlent le soufre présent dans les composés soufrés des combustibles fossiles,
PM _x	certaines particules sont émises dans les gaz d'échappement des véhicules tandis que d'autres sont formées dans l'atmosphère par des réactions chimiques entre les polluants émis dans les gaz d'échappement.
COV	de nombreux hydrocarbures partiellement imbrûlés sont émis par les pots d'échappement. Cette combustion incomplète est caractéristique des moteurs essences sans plomb qui sont sous-alimentés en oxygène ou suralimentés en carburant.

- **Les rejets de gaz de combustion liés aux groupes motopompe du sprinklage (fioul):**

D'une manière générale, les substances chimiques les plus communes émises par les gaz de combustion sont le CO₂, le CO, les NO_x (NO₂), le SO_x (SO₂), et les Particules (PM_x).

Les flux associés à ces substances ne sont pas connus a priori. Par ailleurs, les émissions sont diffuses et limitées et n'ont lieu que lors des essais réalisés de manière hebdomadaire.

– **L'ozone :**

Les précurseurs de l'ozone sont essentiellement les oxydes d'azote, le CO, le méthane et les hydrocarbures imbrûlés, c'est à dire en grande partie, mais pas exclusivement loin de là, les produits par les véhicules à moteur et majoritairement, contrairement à une idée reçue, ceux à essence (pour les raisons expliquées précédemment).

Les molécules de CO vont réagir avec l'ozone pour le transformer en oxygène. Cette réaction se produit préférentiellement la nuit à plus basse température et donc en altitude, mais s'il y a une couche d'inversion de température à basse altitude (moins de 1km) l'ensemble des gaz d'échappement, des aldéhydes et de l'ozone éventuellement présent vont se retrouver piégés à basse altitude et c'est alors l'engrenage qui conduit au brouillard photochimique et aux pics de pollution dès lors qu'il fait beau c'est à dire lorsqu'il n'y a pas de nuages et peu d'ozone à haute altitude pour arrêter les UV.

Ainsi, par le trafic routier attendu, le projet participe à la pollution à l'ozone. Tout comme les différents agents chimiques cités précédemment, sa quantification n'est pas possible et sa participation est négligeable.

2ème phase : identification du potentiel dangereux des agents recensés

Dans un deuxième temps, les propriétés intrinsèques des agents susceptibles d'avoir un effet néfaste sur la santé humaine ont été identifiées en recourant aux informations fournies par les fiches de données toxicologiques de l'INRS.

De par les activités qui sont exercées sur la plateforme logistique et au vu des conclusions de l'étude d'impact, il est nécessaire et suffisant de ne considérer que la toxicité chronique des agents dangereux suivants :

Subst.	Toxicité chronique
<p>Benzène (FT 49)</p>	<p>⇒ Le benzène et les préparations en renfermant plus de 0,1 % en poids ne doivent pas être mis à la disposition du public (usage contrôlé réservé aux professionnels).</p> <p>⇒ Les carburants échappent à ces limitations ; toutefois la teneur autorisée en benzène dans l'essence sans plomb a été réduite de 5 % à 1 % en volume en 2000.</p> <p>⇒ Cher l'homme, comme pour la plupart des solvants organiques, le benzène provoque des troubles digestifs et neurologiques, avec en cas d'ingestion, une pneumopathie d'inhalation. Le benzène est irritant pour la peau et induit des lésions oculaires superficielles. Les expositions répétées peuvent provoquer des troubles neurologiques (syndrome psycho-organique) et digestifs. La toxicité est avant tout hématologique : thrombopénie, leucopénie, aplasie médullaire mais surtout des hémopathies malignes et des lymphopathies. L'union européenne a classé le benzène cancérigène pour l'homme. Des effets génotoxiques sont observés en cas d'exposition professionnelle. Des effets sur la fonction de reproduction sont rapportés ; les effets sur la grossesse mal caractérisés en dehors d'une fréquence accrue d'avortements.</p>
<p>CO₂ (FT¹ 238)</p>	<p>⇒ Le dioxyde de carbone est présent à l'état naturel dans l'atmosphère. Le taux normal varie de 0,03 à 0,06 % en volume. A température et pression ordinaires, le dioxyde de carbone est un gaz incolore, inodore, à saveur piquante, plus lourd que l'air.</p> <p>⇒ Chez l'homme, les effets d'une exposition prolongée au CO₂ ont été étudiés pour évaluer la tolérance des sujets à des séjours en espace confiné (sous-marin par exemple). Les données existantes concernent des expositions expérimentales de volontaires à des concentrations assez élevées (0.5 à 4%) avec une pression partielle d'oxygène normale. Pour des concentrations < à 1%, les variations des paramètres biologiques ne sont pas significatives. Pour des concentrations comprises entre 1% et 4%, on note une augmentation proportionnelle de la pression artérielle de CO₂, une hyperventilation croissante ainsi qu'une baisse du pH artériel. A 3%, on parle d'acidose respiratoire. A 4%, on constate de plus l'apparition de céphalées et de gastralgies au repos, d'asthénie et d'extrasystoles à l'effort. Une augmentation du nombre d'hématies est également notée. Au-delà de 4 %, le seuil de tolérance est clairement dépassé.</p> <p>⇒ Il n'y a pas de données concernant un effet cancérigène ou toxique pour la reproduction, lors des expositions chroniques professionnelles au CO₂.</p>

¹ FT : Fiche Toxicologique

Subst.	Toxicité chronique
<p>CO (FT 47)</p>	<p>⇒ L'oxyde de carbone est un polluant fréquent des grandes villes dont la concentration dépasse souvent 20 ppm. Dans les conditions ordinaires de température et de pression, l'oxyde de carbone se présente sous la forme d'un gaz incolore, inodore, de densité voisine de celle de l'air.</p> <p>⇒ Chez l'homme, les signes d'appels sont le plus souvent banals et proches de ceux d'une intoxication aiguë débutante : céphalée, vertiges et asthénie, parfois associés à des troubles digestifs.</p> <p>⇒ L'apparition d'effets toxiques cumulatifs (insomnie, céphalées, anorexie, syndrome de Parkinson, cardiopathie...) résultant d'une exposition prolongée à de faibles concentrations d'oxyde de carbone est encore un sujet très controversé. Il semble cependant qu'une action toxique à long terme sur le système cardio-vasculaire (autre de l'athérosclérose) ne puisse être exclue. Il est possible aussi des facteurs génétiques et alimentaires modulent ce pouvoir pathogène.</p> <p>⇒ Effet sur la reproduction : le CO ne modifie pas la fertilité et ne semble pas tératogène, mais il est nettement fœtotoxique (intoxication aiguë).</p> <p>⇒ Le soupçon d'effet cancérigène demande un supplément de recherche.</p> <p>⇒ En cas d'inhalation de vapeurs, les symptômes possibles sont : céphalées, troubles de la vue et de l'ouïe, vertige, somnolence, faiblesse musculaire, confusion, excitation, ataxie (troubles de la coordination des mouvements), augmentation de la tension, vomissement, dyspnée, inconscience, coma.</p>
<p>NOx NO₂ (FT 133)</p>	<p>⇒ La principale source d'oxydes d'azote, comme polluants de l'air, provient de la combustion des combustibles fossiles (véhicules à moteur, centrales thermiques, etc.).</p> <p>⇒ La présence d'azote atmosphérique dans toute combustion aboutit à la production d'oxydes d'azote constitués essentiellement de monoxyde et de dioxyde ou peroxyde d'azote. C'est le NO₂ qui est principalement retrouvé en milieu industriel.</p> <p>⇒ Le peroxyde d'azote à température ordinaire est un liquide très volatil jaune brun ou un gaz rouge brun, plus lourd que l'air, d'odeur très irritante, perceptible dès 0,11 ppm. L'intoxication chronique, avec des troubles irritatifs oculaires et respiratoires, est discutée. Cependant, il semble que l'exposition prolongée à une concentration insuffisante pour induire un œdème pulmonaire puisse favoriser le développement d'emphysème. L'exposition prolongée à de faibles concentrations (0,5 à 3,5 ppm) semble favoriser le développement d'infections pulmonaires. Cette diminution de la résistance aux infections pourrait s'expliquer par une réduction des IgG observée chez des travailleurs exposés au NO₂.</p>
<p>SO₂ (FT 41)</p>	<p>⇒ Le dioxyde de soufre est un gaz incolore plus lourd que l'air, d'odeur piquante très irritante et perceptible dès 1,1 ppm. A température ordinaire et en l'absence d'humidité, le dioxyde de soufre est un gaz relativement peu réactif et très stable.</p> <p>⇒ Le dioxyde de soufre est un gaz en partie responsable de la pollution atmosphérique des grandes agglomérations industrielles.</p> <p>⇒ L'exposition prolongée (pollution atmosphérique, exposition professionnelle) augmente l'incidence de pharyngite et de bronchite chronique. Celle-ci peut s'accompagner d'emphysème et d'une altération de la fonction pulmonaire en cas d'exposition importante et prolongée. Les effets pulmonaires sont augmentés par la présence de particules respirables, le tabagisme et l'effort physique. L'inhalation peut aggraver un asthme préexistant et les maladies pulmonaires inflammatoires ou fibrosantes.</p> <p>⇒ De nombreuses études épidémiologiques ont démontré que l'exposition au dioxyde de soufre, à des concentrations normalement présentes dans l'industrie ou dans certaines agglomérations, peut engendrer ou exacerber des affections respiratoires (toux chroniques, dyspnée) et entraîner une augmentation du taux de mortalité par maladie respiratoire ou cardiovasculaire (maladie ischémique).</p> <p>⇒ On a suggéré que le dioxyde de soufre pouvait jouer un rôle cancérigène dans le développement de cancer broncho-pulmonaire. Une étude suédoise suggère aussi qu'il pourrait être génotoxique (augmentation de la prévalence d'anomalies chromosomiques chez des ouvriers produisant de la pulpe de bois). Cependant, aucune donnée épidémiologique ne permet de le considérer comme directement cancérigène. Le CIRC estime que les données existantes ne permettent pas de classer le dioxyde de soufre du point de vue de sa cancérigénicité pour l'homme (groupe 3).</p>

Subst.	Toxicité chronique
<p>Particules fines en suspension</p>	<p>⇒ Sous le terme « poussières » sont regroupées toutes les substances solides et liquides de taille comprise entre 0,001 et 50 µm.</p> <p>⇒ Les particules les plus grosses (> PM10), se déposent à proximité des points d'émission contribuant au phénomène « d'encrassement » des installations et de leur environnement proche. Elles sont arrêtées dans l'arbre respiratoire supérieur et sont dégluties. C'est alors l'éventuelle toxicité des substances adsorbées sur les particules qui est à prendre en compte, dans le cadre d'une exposition par ingestion.</p> <p>⇒ Les particules moins grosses (≤ PM10), en revanche, pénètrent profondément et restent bloquées au niveau alvéolaire. Ce sont les particules fines, inférieures à 2,5 µm (PM 2.5), qui vont pénétrer le plus profondément dans l'arbre respiratoire au niveau des alvéoles. Celles-ci sont à prendre en compte dans le cadre d'une exposition par inhalation.</p> <p>⇒ Les effets à court terme sont sans seuil. Par exemple, on observe sur une population, 3% de crises d'asthme supplémentaires pour une augmentation des PM 10 de 0,01 mg/m³.</p>
<p>Ozone (FT 43)</p>	<p>⇒ Résulte de la transformation chimique dans l'air, sous l'effet du rayonnement solaire, de polluants émis principalement par les industries et le trafic routier (Composés organiques volatils et oxydes d'azote).</p> <p>⇒ A température ambiante et à pression atmosphérique, l'ozone est un gaz incolore ou de couleur bleutée lorsqu'on l'observe sous une épaisseur suffisante. Son odeur piquante caractéristique est décelable dès la concentration de 0.01 ppm, mais avec une accoutumance rapide, en outre, la présence associée (de façon fréquente) d'oxydes d'azote supprime la perception.</p> <p>⇒ L'ozone est un gaz très instable, qui se décompose en oxygène dès la température ordinaire. La rapidité de la décomposition dépend de la température, de l'humidité de l'aire et de la présence de catalyseurs (tel que l'hydrogène, cuivre, fer, chrome) ou le contact avec une surface solide.</p> <p>⇒ L'ozone est fréquemment rencontré comme polluant dans le milieu professionnel. Différents facteurs influencent sur sa toxicité : la concentration, la température et le degré d'humidité ambiant, la durée d'exposition, l'exercice physique associé et les susceptibilités individuelles. L'appareil respiratoire est le plus touché mais des atteintes extra-pulmonaires, bien que plus discrètes existent.</p> <p>⇒ Les expositions répétées contrôlées ont permis d'identifier le phénomène de « tolérance », qui pourrait être en rapport avec des phénomènes réactionnels de reconstruction faisant suite à l'agression par ce gaz oxydant. Ce phénomène ne confère aucune protection à long terme, on le suspecte au contraire d'être à l'origine des effets chroniques, surtout respiratoires. Les expositions répétées à de faibles concentrations d'ozone (0.04 ppm) peuvent provoquer des dyspnées asthmatiformes.</p> <p>⇒ Les résultats des études épidémiologiques ne permettent pas de conclure à un effet cancérigène de l'ozone chez l'homme.</p>
<p>COV</p>	<p>⇒ Les composés organiques volatils (COV) constituent une famille de produits très large qui se trouvent à l'état de gaz ou s'évaporent facilement dans les conditions normales de température et de pression (20°C et 105 Pa), comme le benzène, l'acétone, le perchloroéthylène.</p> <p>⇒ Ce sont des polluants précurseurs de l'ozone, et certains d'entre eux sont considérés comme cancérigènes pour l'homme. Le benzène a été classé cancérigène (groupe 1) par le CIRC (centre international de recherche sur le cancer) depuis 1987. Le 1,3-Butadiène et le perchloroéthylène sont classés dans le groupe 2A (probablement cancérigène pour l'homme). Le styrène est classé dans le groupe 2B (potentiellement cancérigènes).</p> <p>⇒ Les émissions de COV sont essentiellement dues à la combustion et à l'utilisation de solvants, dégraissants, conservateurs ... et proviennent donc de sources très nombreuses. Selon les données du CITEPA (centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique), 29% des émissions proviennent de l'utilisation de solvants (à usage domestique, dans le bâtiment et dans l'industrie), 25% proviennent du transport routier, 21% de sources naturelles. Le CITEPA estime qu'en 2002, les émissions totales de COV en France étaient de l'ordre de 1,6 millions de tonnes. Les émissions connaissent une décroissance régulière depuis 10 ans, de 3 à 4% par an.</p>

5.3.7.2 Définition des relations dose-réponse – Etape 2

La relation dose-réponse, spécifique d'une voie d'exposition, établit le lien entre la dose de substance mise en contact avec l'organisme et l'occurrence d'un effet toxique jugé critique. Cette fonction est synthétisée par une entité numérique appelée indice ou Valeur Toxicologique de Référence (VTR).

Deux catégories de relation dose-réponse sont considérées en évaluation des risques, selon les hypothèses conventionnelles sur les mécanismes mis en jeu dans la survenue des effets toxiques : effets toxiques à seuil (« déterministe ») et effets toxiques sans seuil (« stochastiques »).

Les agents dangereux recensés précédemment relèvent des effets toxiques à seuil correspondant aux effets aigus et à certains effets chroniques non cancérogènes, non génotoxiques et non mutagènes, dont la gravité est proportionnelle à la dose. Selon cette approche classique de la toxicologie, les effets ne surviennent que si une certaine dose est atteinte et dépasse les capacités de détoxication, de réparation ou de compensation de l'organisme : il existe donc une dose limite en dessous de laquelle le danger ne peut apparaître. Le danger n'a théoriquement pas lieu de survenir si ces seuils ne sont pas dépassés.

Pour la voie respiratoire, voie d'exposition retenue pour les agents dangereux recensés, la VTR à utiliser est la concentration admissible dans l'air (CAA) qui s'exprime en mg ou en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (milligramme ou microgramme de substances chimiques par mètre cube d'air ambiant). Elle définit la teneur maximale théorique en composé toxique de l'air ambiant qu'un individu peut inhaler sans s'exposer à un effet nuisible.

Valeurs toxicologiques de référence

Peu de données sont actuellement disponibles sur les VTR applicables à l'Homme pour les gaz d'échappement émis par les véhicules. En effet, il n'existe pas systématiquement de VTR pour toutes les substances. De plus, de nombreuses substances font l'objet de VTR pour des expositions de type professionnelles, peu comparables aux expositions environnementales.

Toutefois, l'article R221-1 du Code de l'Environnement relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement, fixe les objectifs de qualité de l'air, les valeurs cibles, les valeurs limites, les seuils de recommandation et d'information au-delà desquels la concentration en polluants a des effets limités et transitoires sur la santé de catégories de la population particulièrement sensibles en cas d'exposition de courte durée et les seuils d'alerte au-delà desquels une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement justifiant l'intervention de mesures d'urgence.

Rappels :

Les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites sont fixés, après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, en conformité avec ceux définis par l'Union Européenne ou, à défaut, par l'Organisation Mondiale de la Santé. Ces objectifs, seuils d'alerte et valeurs limites sont régulièrement réévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.

En application l'article R221-1 du Code de l'Environnement, les objectifs de qualité et valeurs limites suivants seront retenus :

Polluant	Période de référence	Objectif de qualité	Valeur limite pour la protection de la santé humaine
CO	1 journée	-	<ul style="list-style-type: none"> 10 mg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures.
SO ₂	Année civile	50 µg/m ³ en moyenne annuelle	<ul style="list-style-type: none"> 350 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de vingt-quatre fois par année civile, 125 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trois fois par année civile.
NO ₂	Année civile	40 µg/m ³ en moyenne annuelle	<ul style="list-style-type: none"> Valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine : 200 µg/m³ en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de dix-huit fois par année civile, cette valeur limite étant applicable depuis le 1^{er} janvier 2010, Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine : 40 µg/m³ en moyenne annuelle civile, cette valeur étant applicable depuis le 1^{er} janvier 2010.
O ₃			<ul style="list-style-type: none"> Objectif de qualité pour la protection de la santé humaine : 120 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, pendant une année civile Valeur cible pour la protection de la santé humaine : 120 µg/m³ pour le maximum journalier de la moyenne sur huit heures, seuil à ne pas dépasser plus de vingt-cinq jours par année civile en moyenne calculée sur trois ans ou, à défaut d'une série complète et continue de données annuelles sur cette période, calculée sur des données valides relevées pendant un an.
Particules fines en suspension (PM 10)	Année civile	30 µg/m ³ en moyenne annuelle	<ul style="list-style-type: none"> 50 µg/m³ en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de trente-cinq fois par année civile ; 40 µg/m³ en moyenne annuelle civile.
Particules fines en suspension (PM 2,5)	Année civile	10 µg/m ³ en moyenne annuelle	<ul style="list-style-type: none"> Valeur limite : 25 µg/m³ en moyenne annuelle civile, augmentés de marges de dépassement pour les années antérieures au 1^{er} janvier 2015
Benzène	Année civile	2 µg/m ³ en moyenne annuelle	<ul style="list-style-type: none"> 5 µg/m³ en moyenne annuelle civile.

Notas :

1) L'objectif de qualité du CO₂ n'est pas défini dans le code de l'environnement, c'est en effet un gaz peu toxique.

2) Les COV :

Actuellement, en raison de la diversité des substances regroupées sous le terme de COV, aucune norme internationale ne précise les seuils de toxicité, cependant les taux d'émission, admissibles au niveau d'une installation donnée, sont réglementés. Toutefois, on dispose de données pour le benzène (produit cancérigène utilisé en grande quantité dans l'essence sans plomb) dont les objectifs de qualité de l'air et valeurs limites pour la protection de la santé humaine sont repris dans le tableau ci-dessus.

Signalons enfin dans cette catégorie des COV hautement toxiques constituant une proportion considérable de l'essence sans plomb (jusqu'à 40% afin d'obtenir un taux d'équivalent octane compatible avec le bon fonctionnement des moteurs à explosion) l'ensemble des solvants benzéniques (toluène, xylène, etc.) dont il a été montré très récemment qu'ils attaquaient directement le système neuronal en dissolvant la myéline qui relie les neurones (en particulier au niveau du cervelet).

5.3.7.3 Evaluation de l'exposition des populations – Etape 3

L'évaluation de l'exposition consiste, d'un côté, à produire des données descriptives sur les personnes exposées (âge, sexe, caractéristiques physiologiques, éventuelles pathologies et sensibilité...) et les voies de pénétration des agents toxiques. De l'autre, elle doit quantifier la fréquence, la durée et l'intensité de l'exposition à ces substances - exprimée par une dose moyenne journalière ou, pour l'inhalation, par une concentration moyenne dans l'air - pour chaque voie pertinente.

Cette étape qualitative et quantitative, a donc pour objectif de relier la concentration de la molécule toxique dans les différents vecteurs d'exposition aux doses présentées aux trois portes d'entrée de l'organisme humain : orale, respiratoire et cutanée (auxquelles s'ajoute la voie transplacentaire pour les expositions in utero). Les caractéristiques physico-chimiques des molécules toxiques et des milieux environnementaux, qui conditionnent les transferts et la biodisponibilité des polluants, vont jouer un rôle primordial dans cette relation, de même que la physiologie et le comportement des sujets exposés.

Vecteurs de propagation

Les substances émises étant des gaz et des particules fines en suspension, constituants classiques de la pollution atmosphérique de l'air liée à la circulation, le vecteur de propagation est l'air.

Il convient de tenir compte du fait que la masse d'air est influencée par les facteurs climatologiques, principalement le vent mais également par l'humidité de l'air et/ou la pluie dans le cas des particules (placages des particules au sol).

Recensement des populations éventuellement exposées

Les populations potentiellement exposées sont celles situées dans les orientations des vents dominants qui vont favoriser la dispersion des gaz et particules fines en suspension.

La rose des vents met en évidence des vents dominants provenant du secteur Nord-Nord-Ouest. Ainsi, les zones les plus exposées sont situées au Sud-sud-est. Il s'agit des autres établissements de la zone industrielle de Carros, il est à noter l'absence d'habitations dans ce secteur.

Voies d'exposition

Concernant l'exposition aux gaz et aux particules fines en suspension, les polluants étant émis à l'atmosphère, la voie d'exposition prépondérante à examiner est l'inhalation.

Description des scénarios d'exposition

Les scénarios d'exposition (fréquence, intensité et durée) aux gaz et aux particules fines en suspension sont liés aux orientations, fréquences et vitesses des vents.

Dans le cas des gaz et particules fines en suspension, et pour la voie unique d'exposition par inhalation, il est convenu d'utiliser la concentration admissible dans l'air (CAA). Celle-ci dépend de la concentration de polluant dans l'air, du temps d'exposition à cette concentration atmosphérique dans la journée et de la fréquence d'exposition.

Comme mentionné précédemment, les seules émissions à prendre en compte pour le site sont les émissions atmosphériques liées au trafic routier. Toutefois, les effets sur la santé imputables au site sont difficiles à estimer du fait du caractère diffus de ce type d'émission. Par ailleurs, l'impact du site n'est pas quantifiable par rapport à l'effet global (trafic routier important). Malgré l'absence de modélisations et données quantifiées, et par retour d'expérience sur des plateformes logistiques similaires, il semble cohérent de considérer que les concentrations émises par la plateforme logistique seront faibles et que les valeurs limites ne seront pas atteintes au niveau du sol ou qu'elles ne seront atteintes que sur une zone de faible étendue située à la proximité immédiate des points d'émission (proximité des véhicules). De plus le projet en lui-même ne génère aucun nouveau trafic supplémentaire.

5.3.7.4 Caractérisation des risques sanitaires (Etape 4 de l'ERS)

Compte tenu de la nature (absence de process et d'activités de fabrication) des installations projetées, il est raisonnable de considérer que les flux de gaz et de particules émis à l'atmosphère seront peu importants.

Les concentrations seront donc très faibles.

Les risques sanitaires seront donc identiques à ceux de toute plateforme logistique. Or, en l'état des connaissances, les risques sanitaires autour de ce type d'installation ne sont pas considérés comme significatifs.

Par conséquent, il semble pertinent de conclure qu'en raison de la faible population située dans un environnement proche, et les faibles fréquences, intensités et durées d'exposition, l'étape 3 de l'ERS aboutit à une absence d'exposition des populations potentiellement concernées.

Dans ce cas, la démarche d'ERS s'arrête à ce stade. (L'étape 4, c'est-à-dire la caractérisation des risques sanitaires est sans objet).

5.3.8 Consommation énergétique

L'électricité est la source d'énergie principale utilisée sur le site.

Les consommations électriques sont liées à :

- l'éclairage des cellules de stockage,
- l'alimentation des locaux sociaux,
- le fonctionnement des différents locaux techniques et l'alimentation des postes de charge,
- l'éclairage des voiries de circulation et zones de quais.

Le fioul est également utilisé pour le groupe motopompe du sprinklage n'est consommé que lors des essais donc de manière ponctuelle et limitée dans le temps.

Dans le cadre du projet d'augmentation des quantités de stockages de matières dangereuses, aucune consommation d'énergie supplémentaire n'est attendue.

Des dispositions sont prises pour une utilisation raisonnée de l'énergie. Ces dispositions sont présentées au §8.6.

5.4 VULNERABILITE DU PROJET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Des travaux de simulation climatique ont été menés par Météo France pour identifier les éventuelles tendances d'évolution du climat jusqu'en 2080 sur les régions du sud-est de la France. Les résultats de cette étude montrent que les températures moyennes peuvent augmenter sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur jusqu'à 2.1°C à l'horizon 2030, 3.1 °C en 2050, 5.2 °C en 2080.

La vulnérabilité du projet au changement climatique peut être évaluée :

- en termes d'accroissement des risques :
 - o Risque feux de forêts : la possible augmentation du nombre de feux de forêts, favorisée par des périodes chaudes et sèches.
 - o Risque inondations : les changements climatiques sont susceptibles d'augmenter la fréquence et, surtout, l'ampleur des crues.
- en termes de diminution des ressources :
 - o diminution de la ressource en eau sous l'effet du changement climatique
 - o difficultés dans l'approvisionnement électrique en cas de risque inondation

→ De par sa localisation, le site est exposé à ces risques, et notamment du fait de son classement en zone bleue du PPRI.

5.5 ANALYSE DES EFFETS CUMULES

La nécessité de conduire une approche des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus constitue une évolution significative de l'étude d'impact.

L'article R122-5 II 4° du code de l'environnement précise les projets à intégrer dans l'analyse. Il s'agit des projets qui :

- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre d'article R214-6 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique
- ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale publié.

Le code précise que la date à retenir pour ces projets est la date de dépôt de l'étude d'impact. Il est donc important d'anticiper sur les projets en cours dont la demande d'autorisation est susceptible d'être déposée dans la même temporalité que le projet.

Ne sont plus considérés comme "projets" ceux qui sont abandonnés par leur maître d'ouvrage, ceux pour lesquels l'autorisation est devenue caduque ainsi que ceux qui sont réalisés.

Le site de la DREAL PACA a été consulté (rubrique des avis de l'Autorité environnementale) pour analyser les projets en cours dans un rayon de 3 kilomètres autour de l'aire d'étude du projet ;

Trois avis ont été publiés pour la commune de Carros :

- Avis de l'autorité environnementale relatif au projet d'Exploitation d'une blanchisserie industrielle dans la zone industrielle de Carros (avis en date du 28 janvier 2011),
- Avis de l'autorité environnementale relatif au projet d'Abaissement des seuils n°8, 9 et 10 du Var (avis en date du 31 mars 2011),
- Avis de l'autorité environnementale relatif au projet de création d'un boulevard urbain dans le quartier des Plans à Carros (avis en date du 6 avril 2015)

L'ensemble de ces projets externes au site ont été réalisés et ne sont donc plus à considérer comme des « projets » et ne sont pas à retenir dans la présente analyse. Ainsi, dans l'environnement du site, il n'est pas attendu d'effets cumulés avec d'autres projets.

5.6 SYNTHÈSE DES TECHNOLOGIES ET DES SUBSTANCES UTILISÉES

Il convient en préambule de rappeler la nature du projet : passage sous le régime Seveso d'un entrepôt logistique suite à l'augmentation des quantités de matières dangereuses stockées. Ce type d'installation ne fait appel à aucun process industriel, les matières seront stockées dans les cellules en rack ou en masse et seront déplacées à l'aide d'engins de manutentions.

La nature des marchandises a été identifiée de manière précise afin de pouvoir organiser les différents stockages dans l'entrepôt :

- Cellule 1 : matières combustibles diverses
- Cellule 2 : stockage de produits nécessitant une température régulée
- Cellule 3 : produits inflammables
- Cellule 4 : produits dangereux pour l'environnement et inflammables

Il est par ailleurs prévu les systèmes suivants : rétention déportée, détection incendie, système d'extinction automatique adapté.

Par ailleurs, des installations techniques annexes seront présentes : local de charge, local sprinkler, système d'extinction à haut foisonnement pour les cellules 2, 3 et 4, une chambre froide. Ces installations sont de nature courante et éprouvée.

Pour chacune de ces installations, nous rappelons les principales dispositions associées :

- local de charge : local REI 120, charge asservie à la ventilation, sol étanche traité anti-acide
- groupes sprinkler : local REI 120, mise en place d'une rétention pour la cuve diesel sur rétention, adaptation du système à la nature des produits stockés (et notamment pour les matières dangereuses). De plus, le sprinkler est en lui-même une technologie dont l'objet est la protection des biens, des personnes et de l'environnement.
- chambre froide : choix sur nature des fluides (HCFC), panneaux isolants, conception des installations,
- réseaux d'alimentation en eau : mise en place de clapets anti-retour assurant la fonction de disconnecteur.

6 VULNERABILITE DU PROJET A DES RISQUES D'ACCIDENTS OU DE CATASTROPHES MAJEURS

6.1 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

6.1.1 Risques naturels

La commune de Carros est concernée par les risques naturels suivants :

- Inondation
- Mouvement de terrain
- Séisme (Zone de sismicité : 4)
- Feu de forêts

6.1.1.1 Risque Inondation

Descriptif du risque inondation :

L'inondation est une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau. Le risque d'inondation est la conséquence de deux composantes : le cours d'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement et l'homme qui s'installe dans l'espace alluvial pour y implanter des constructions, équipements et activités.

Différents types d'inondations peuvent se produire selon la nature même du cours d'eau, l'urbanisation et les aménagements effectués par l'homme, tant dans le cours d'eau lui-même que dans l'ensemble du bassin versant.

Les inondations de Carros peuvent provenir du Var soit par inondation de son lit majeur soit par rupture des digues de protection existantes. La présence de vallons peut être la cause d'inondation en amont du pont de la Manda en rive droite du Var.

Prise en compte du risque dans l'aménagement :

Tel que présenté au §3.10.8 un plan de Prévention du Risque Inondation a été approuvé sur la commune. Le site de Monaco Logistique est majoritairement implanté dans une zone bleue (B3) où des prescriptions spécifiques sont applicables et précisées au §3.10.8.

6.1.1.2 Risque Mouvement de terrain

Description du risque :

Les mouvements de terrain étudiés sont de cinq types : des éboulements en masse et blocs, des ravinements, des glissements et des effondrements.

- Les éboulements en masse concernent des terrains situés à la Fouan, le Pas de Vilo, Baume Lousque et Lei Malino,
- Les éboulements de blocs concernent des terrains situés dans les quartiers suivants : la Ginestière, le Coulet de la Dasse, le Clos de Ripert et le Puits.
- Les glissements affectent de nombreux secteurs, notamment les quartiers les Vergers, les Combes et la Bachasse. Les quartiers les plus préoccupants sont ceux de la Costière et lei Malino qui ont été le siège de glissements qui se réactivent partiellement et périodiquement.

- Les ravinements : il s'agit de mouvements de faible intensité, répartis sur l'ensemble du territoire communal.
- Les effondrements affectent potentiellement les quartiers de Pesseguié, Lou Laurum et Plans de Carros.



Source: BRGM

Figure 40 : Aléa retrait-gonflement d'argiles

Le site est concerné par le retrait-gonflement des sols argileux avec une exposition faible.

Le site n'est pas concerné par les cavités souterraines.

Prise en compte du risque dans l'aménagement :

Tel que présenté au §3.10.9 un plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain a été approuvé sur la commune. Le site de Monaco Logistique est implanté dans une zone non exposée.

6.1.1.3 Risque sismique

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes :

- Zone de sismicité 1 (très faible),
- Zone de sismicité 2 (faible),
- Zone de sismicité 3 (modérée),
- Zone de sismicité 4 (moyenne),
- Zone de sismicité 5 (forte).

La commune de Carros est dans une zone de sismicité 4 (moyenne).

Aucune modification de structure n'est prévue dans le cadre du projet.

6.1.1.4 Risque feu de forêts

Description du risque :

Le risque feu de forêts est lié à la présence de zone forestière représentant une part importante des surfaces de la commune :

- Superficie de la commune : 1511 hectares.
- Surface des espaces combustibles : 838 hectares
- Dernier incendie : juillet 2017 – 90 hectares brûlés.

Prise en compte du risque dans l'aménagement :

Tel que présenté au §3.10.9 un plan de Prévention du Risque Incendie de Forêts a été approuvé sur la commune. Le site de Monaco Logistique est implanté dans une zone non réglementée.

6.1.2 Risques technologiques

Le risque industriel est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement. Il peut se développer dans chaque établissement dangereux. Les installations les plus dangereuses dites SEVESO sont assujetties à une réglementation spécifique.

On distingue les installations de haut seuil des installations de bas seuil selon les quantités et la dangerosité des matières manipulées et stockées.

Le risque industriel est présent sur le territoire communal en raison de la présence sur le territoire de l'établissement PRIMAGAZ classé SEVESO seuil haut. Néanmoins, tel que présenté au §3.10.10, le site de Monaco Logistique n'est pas inclus dans le périmètre des zones à risques définies dans le PPRT associé à ce site.

6.1.2.1 Risque « Transport de matières dangereuses »

Le transport des matières dangereuses (TMD) représente un risque potentiel lié aux possibilités de réactions physiques et/ou chimiques des matières transportées en cas d'incident (perte de confinement, dégradation de la structure de transport...).

Quatre modes de transports sont utilisés pour le TMD (par ordre d'importance) : les canalisations, le transport routier, le transport maritime et les wagons citernes. Au regard de la localisation du site seules, les risques liés aux canalisations et aux voies routières sont présentés ci-dessous.

Canalisations de transport

La commune est concernée par le passage sur son territoire d'une canalisation de transports de matières dangereuses ; il s'agit de la canalisation de transport de gaz haute pression DN 400 « Saint Cézaire / Siagne – Colomars » qui présente des zones de dangers significatifs d'une largeur de 190 m, de dangers graves d'une largeur de 150 m, et de dangers très graves d'une largeur de 105 m. Cette canalisation passe sur la limite Sud de la commune, et le site de Monaco Logistique n'est pas inclus dans les zones de dangers associées.

Le site est suffisamment éloigné de ces canalisations pour ne pas considérer le risque TMD par canalisation vis-à-vis du site.

Axes routiers

La commune de Carros est également concernée par le risque TMD lié aux axes routiers que sont la M901, M6202bis et les avenues à proximité immédiate du site.

Compte tenu de la proximité de ces routes par rapport au site, nous ne pouvons pas exclure le risque TMD par voie routière vis-à-vis des installations. Tel que détaillé dans l'étude de dangers, la probabilité qu'un accident survienne sur une portion de route longeant le site est de $1,52 \times 10^{-7}$ accidents/an.

Compte tenu de la faible probabilité du risque d'accident sur la portion de route qui intéresse le site, le risque d'accident TMD survenant sur la M901 n'est pas retenu.

6.2 RISQUES GENERES PAR LE PROJET

L'entrepôt objet de l'étude d'impact est soumis à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement. Il s'agit d'un entrepôt relevant du régime Seveso Seuil Haut. Les risques générés par ce projet sont donc détaillés dans la partie Etude de dangers (PJ 49) du dossier de demande d'autorisation environnementale associé.

Les éventuels effets dominos y sont détaillés ainsi que leurs incidences négatives notables et les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences de ces événements sur l'environnement.

Le risque principal associé à cet entrepôt est le risque incendie pouvant être à l'origine de flux thermiques et de fumées toxiques. Ainsi, la société MONACO LOGISTIQUE a prévu des projets des dispositions constructives et un aménagement intérieur ainsi que des mesures de prévention et de protection qui permettent de limiter l'étendue d'un sinistre et, si toutefois il survenait, de disposer des moyens de défense nécessaires pour l'extinction. L'ensemble de ces moyens est détaillé dans l'étude de dangers du dossier (PJ49).

7 DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES ET INDICATION DES PRINCIPALES RAISONS DU CHOIX EFFECTUE

Le projet objet de la présente demande consiste en l'augmentation de quantités de matières dangereuses stockées sur le site. En effet, afin de pouvoir répondre aux demandes de ses clients, et notamment les industriels de la parfumerie, la société Monaco Logistique souhaite pouvoir stocker les quantités suivantes :

Situation actuelle		Situation future	
Rubrique	Volume autorisé	Rubrique	Volume
1450	0,2 tonnes	1450	342 tonnes (cellule 3)
4331	90 tonnes	4331	
4140-2	0,015 tonnes	4140-2	11 tonnes (cellule 2)
4510	40 tonnes	4510	930 tonnes (cellule 4)
4511	110 tonnes	4511	
4755	0,020 tonnes	4755	0,020 tonnes (cellule 3)
		4130-1	20 tonnes (cellule 2)
		4733	0,8 tonnes (cellule 2)

Ainsi, afin de répondre à ce besoin, 2 solutions ont été étudiées :

- stockage des marchandises dans l'entrepôt exploité par Monaco Logistique à Carros
- stockage des marchandises dans l'entrepôt exploité par Monaco Logistique à Nice (PAL)

La solution d'acquérir un nouveau terrain pour y construire un entrepôt dédié n'a pas été retenue tant pour des raisons économiques qu'environnementales et n'est donc pas détaillée par la suite.

Variante étudiée	Avantages	Inconvénients
<p>Projet de stockage des matières dangereuses réalisé dans l'entrepôt exploité par Monaco Logistique à Carros</p>	<p>Entrepôt équipé d'importants moyens de maîtrise des risques</p> <ul style="list-style-type: none"> - cloisonnement de la cellule 3 des autres cellules avec des murs REI180 - cloisonnement de la cellule 4 des autres cellules avec des murs REI120 - Système d'extinction automatique avec mousse à haut foisonnement pour les cellules 2, 3 et 4 (système asservi à détection de fumée et détection de chaleur) - RIA équipés d'émulseurs <p>Plusieurs bassin de rétentions présents sur le site</p> <p>Réserve de capacité de stockage</p> <p>Débit sur le réseau incendie capable de répondre aux besoins</p> <p>Situation géographique idéale pour les clients</p>	<p>Entrepôt implanté en zone inondable</p>
<p>Projet de stockage des matières dangereuses réalisé dans l'entrepôt exploité par Monaco Logistique à Nice (PAL)</p>	<p>Proximité de l'autoroute A8</p>	<p>Monaco Logistique n'est pas propriétaire des bâtiments exploités sur le PAL limitant ainsi la faisabilité des travaux de mise en conformité.</p> <p>Absence de rétention spécifique pour le déversement accidentel.</p> <p>Absence d'extinction automatique incendie dans les cellules.</p> <p>Cellules occupées, absence de stockage libre</p>

→ Ainsi, au regard des avantages proposés par le site de Carros, celui-ci a été retenu.

8 MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION PROPOSEES

8.1 PREAMBULE

Préalablement à la présentation des mesures mises en œuvre par la société Monaco Logistique, il est rappelé un grand principe qui a été appliqué dans le cadre de ce projet.

Ce principe concerne la démarche que tout projet se doit de suivre dite « Doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel », émanant du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (6 mars 2012).

Pour une meilleure compréhension du projet par le public, la définition des différents types de mesures est également donnée.

8.1.1 La Démarche « éviter, réduire, compenser »

DOCTRINE relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel (ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (6 mars 2012))

Les questions environnementales doivent faire partie des données de conception des projets au même titre que les autres éléments techniques, financiers, etc. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité). Cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à minimiser les impacts environnementaux des projets, c'est-à-dire à réduire au maximum ces impacts et en dernier lieu, si besoin, à compenser les impacts résiduels après évitement et réduction. C'est en ce sens et compte-tenu de cet ordre que l'on parle de « séquence éviter, réduire, compenser ».

La séquence « éviter, réduire, compenser » les impacts sur l'environnement concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement, et notamment les milieux naturels. Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets (qui seront dénommés « projets » dans la suite du texte) dans le cadre des procédures administratives de leur autorisation (étude d'impact ou étude d'incidences thématiques i.e. loi sur l'eau, Natura 2000, espèces protégées, ...).

Dans la conception et la mise en œuvre de leurs projets, les maîtres d'ouvrage doivent définir les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible compenser leurs impacts négatifs significatifs sur l'environnement. Cette démarche doit conduire à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible lors de la conception des projets d'autant plus que l'absence de faisabilité de la compensation peut, dans certains cas mettre, en cause le projet.

8.1.2 Définitions des différents types de mesures

Mesure d'évitement ou de suppression

Une mesure d'évitement est une mesure inhérente au projet, prise en compte dès le stade de la conception. Elle correspond à la modification, la suppression ou le déplacement d'une opération pour en supprimer totalement les incidences. C'est l'étude de différentes alternatives au projet initial, en comparant les incidences possibles, qui conduit à éviter les incidences d'une solution moins favorable en matière d'environnement.

Mesure de réduction

Une mesure de réduction est mise en œuvre dès lors qu'un effet négatif ou dommageable ne peut être évité totalement lors de la conception de l'opération. Elle vise à atténuer les effets négatifs de l'opération sur le lieu et au moment où ils se développent.

Effet résiduel

L'effet résiduel désigne un effet qui subsiste alors que des mesures d'évitement, de réduction ont été prises.

Mesure de compensation

Une mesure de compensation est envisageable dès lors qu'aucune possibilité d'éviter ou de réduire les impacts d'une opération n'a pu être déterminée. Elle se définit comme ayant pour objet d'apporter une contrepartie aux conséquences dommageables. Cette étape est réalisée pour remédier aux impacts résiduels inévitables.

8.2 LES MESURES D'EVITEMENT

8.2.1 Sur le milieu physique

8.2.1.1 Eaux superficielles – aspects quantitatifs

Tel que mentionné au préalable, le projet n'aura pas d'effets supplémentaires sur les eaux superficielles. Aucune nouvelle surface imperméabilisée n'est créée.

8.2.1.2 Mesures relatives à l'air

Il est rappelé que les émissions atmosphériques sont essentiellement liées au trafic routier. Au regard de la nature même du site (entrepôt logistique), ces émissions ne peuvent être évitées.

8.2.2 Sur le milieu naturel

Aucun effet n'est attendu sur le milieu naturel.

8.3 LES MESURES DE REDUCTION

8.3.1 Mesures de réductions générales sur la gestion du chantier

Le chantier se limitera à

- rehausser l'arase du bassin n° 2 pour augmenter son volume de rétention,
- créer une canalisation reliant la cellule 3 au bassin 5 avec mise en place d'une vanne martelière à l'arrivée dans le bassin 5, pour éviter le risque de surverse,
- mettre en place une barrière écluse dans la cellule 3 pour créer 2 zones de collecte de moins de 500 m²,
- mettre en place des siphons coupe-feu en sortie des drains de la cellule 4 avant rejet dans le bassin 3.

Ainsi, ce chantier aura une durée et une étendue limitée. Toutefois des mesures générales seront prises afin que chaque entrepreneur prenne toutes les dispositions nécessaires pour réduire, dans la mesure du possible, les gênes occasionnées. La législation impose un certain nombre de mesures particulières (articles L.4121-1 et s. et L.4531-1 et 2 du Code du Travail).

- Protection de la qualité de l'eau et de l'air,
- Bruit,
- Déchets,
- Impact visuel,
- Sécurité.

Impact sur	Mesures prises
Paysage	Dans la mesure du possible, le chantier sera conduit de manière à limiter l'impact visuel : <ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition de moyens permettant d'assurer la propreté du chantier (bacs de rétention, bacs de décantation, protection par filets des bennes pour le tri des déchets), - Nettoyage régulier des zones de travail, - Nettoyage régulier des zones de passage.
Bruit	Les engins et appareils utilisés sur les chantiers respecteront la réglementation en vigueur. L'emploi des engins de chantier et les livraisons seront limités, d'une façon générale, aux horaires et jours ouvrables.
Odeurs	Le brûlage des déchets est interdit.
Vibrations	Les engins et appareils utilisés sur les chantiers respecteront la réglementation en vigueur.
Emissions lumineuses	Le chantier se déroulera en horaire normal (7h00-19h00), sauf cas particulier.
Pollution de l'eau et des sols	Des bacs de rétention seront mis en place pour récupérer les eaux de lavage des outils et des bennes. Les zones de stationnement et d'entretien des engins de chantier seront choisies de façon à minimiser les risques de pollution ponctuelle (déversement de carburant ou d'huile). Les huiles de vidange des véhicules de chantier devront être récupérées en totalité et remises à un collecteur agréé. Les matériels et composants seront stockés sur des aires prédéfinies, les matériaux dangereux ou polluants seront stockés sur des aires protégées pour éviter tout risque de pollution.

Impact sur	Mesures prises
Trafic routier	Le stationnement des véhicules du personnel devra être réduit et optimisé afin de produire le moins de gêne ou de nuisances dans la zone.
Poussières et boues	Si besoin, des arrosages réguliers sur le sol seront pratiqués afin d'éviter l'accumulation de poussières. La propreté des véhicules sera contrôlée avant leur sortie du chantier.
Production de déchets	Les déblais excédentaires seront envoyés vers des centres de stockage agréés. Tous les déchets produits sur le chantier seront stockés dans des bennes et évacués par des sociétés spécialisées. Chaque entreprise se devra de conserver la traçabilité de ses déchets ; Le nettoyage régulier des abords immédiats du chantier et sur l'itinéraire de son transport sera assuré.
Sécurité	L'emprise du chantier sera délimitée afin d'empêcher l'accès de toute personne étrangère aux travaux

8.3.2 Sur le milieu physique

8.3.2.1 Traitement des eaux pluviales

Le système de gestion des eaux pluviales a été validé lors de la demande d'enregistrement de l'entrepôt. Les systèmes mis en place sont rappelés ci-après (il est à noter que le projet ne sera pas à l'origine de modification sur les eaux pluviales que ce soit d'un point de vue qualitatif ou quantitatif).

Les eaux pluviales sont collectées au travers d'un réseau pluvial de toiture et d'un réseau pluvial de chaussée qui se déversent dans les bassins de rétention. Ces derniers sont munis de séparateurs hydrocarbures munis d'alarmes de surveillance reportées.

Ainsi les eaux pluviales sont traitées avant d'être rejetées vers le réseau collecteur de la zone industrielle.

Ci-après, est explicité la gestion des eaux pluviales sur le site de Monaco Logistique.

a) PRESENTATION DE L'UNITE FONCIERE

La surface de chaussée, de type voirie lourde accessible en totalité aux véhicules poids lourds et véhicules pompiers, recouvre la presque totalité de l'unité foncière hors les espaces paysagers.

L'ensemble bâti complet avec l'ensemble de la surface de chaussée représente une surface imperméabilisée de 17 620 m².

b) PRINCIPE DE L'INSTALLATION

Compte tenu de la topographie du site avec une faible pente naturelle vers le sud-est et une autre vers l'ouest et d'une construction ayant eu lieu en 2 étapes (cellule 1 puis cellules 2/3/4), la solution d'implanter plusieurs bassins de rétention (bassins étanches) permet de récupérer la totalité des eaux de ruissellement de façon gravitaire.

Le volume de rétention à mettre en place sur le site s'élève à 1 180 m³ sur la base d'un volume de 75l/m² de surface active à collecter.

L'ensemble se compose de cinq bassins représentant un volume de 1262 m³ :

1. Le bassin 1 enterré implanté à l'angle sud-ouest du terrain d'une capacité de 225m³.
2. Le bassin 2 implanté à l'angle nord-ouest d'une capacité de 217m³. Ce bassin sera réhaussé et son volume porté à 492 m³.
3. Le bassin 3 enterré d'une capacité de 520m³.

Il n'y a pas de bassin 4. Le bassin 4 est un bassin qui avait été validé lors de l'acceptation du permis de construire de 2011 mais dans un souci de simplification, les bassins 3 et 4 ont été regroupés en phase exécution en un seul bassin de 520 m³.

4. Le bassin 5 implanté à l'angle sud-est d'une capacité de 300m³.

Le débit de fuite global autorisé est estimé à 53 l/s sur la base d'un débit de fuite imposé de 30l/s/ha de surface collectée.

Afin d'adapter au mieux le système existant, la Métropole a accepté que les débits de fuite soient calibrés en fonction des volumes collectées en amont. Ainsi, le débit de fuite en sortie du bassin n°1 a été calibré à 46l/s et le débit de fuite en sortie du bassin n°2 a été calibré à 7 l/s.

c) LE FONCTIONNEMENT

Les bassins de rétention seront utilisés pour collecter les eaux pluviales lessivant les surfaces imperméabilisées (voiries et toitures) mais serviront également aux stockages des eaux d'extinction incendie en complément des zones de rétention formées par les voiries.

➤ **Le régime des eaux pluviales :**

Les eaux pluviales sont collectées au travers d'un réseau pluvial de toiture et d'un réseau pluvial de chaussée qui se déversent dans les bassins de rétention. Ces derniers sont munis de séparateurs hydrocarbures munis d'alarmes de surveillance reportées.

a) Côté sud

Les bassins 5 et 1 sont en liaison gravitaire et chacun de ces deux bassins est muni d'une vanne d'obturation manuelle. L'ensemble des deux bassins fait une capacité de 525m³.

Le bassin 5 se déverse gravitairement dans le bassin 1 qui se vide dans le réseau collecteur par une vanne à débit limité à 46 litres/seconde. En cas de surcapacité du bassin 1, le bassin 5 pourra faire office de réservoir complémentaire.

b) Côté nord

Les bassins 2 et 3 sont en liaison gravitaire et chacun de ces bassins est muni d'une vanne d'obturation manuelle. L'ensemble de ces 2 bassins présente une capacité de 737 m³.

Le bassin 3 se déverse dans le bassin 2 puis dans le réseau collecteur par une vanne à débit limité de 7 litres/seconde.

8.3.2.2 Mesures de rétention complémentaires pour préserver le milieu naturel

Bien que relevant du régime accidentel et donc développé dans l'étude de dangers (PJ49), il convient néanmoins de rappeler que toutes les mesures seront prises pour protéger les eaux, le sol et sous-sol en cas de déversement accidentel de produits liquides dangereux stockés dans les cellules 2, 3 et 4 et faisant l'objet du projet d'extension de la société Monaco Logistique.

Ainsi, les produits liquides dangereux stockés dans la cellule 2 seront stockés sur des palettes faisant office de rétention.

La cellule 3 fera l'objet d'un découpage en 2 zones de collecte pour limiter la quantité de produits liquides inflammables à considérer pour le dimensionnement de la rétention et la cellule 3 sera reliée au bassin 5 par une canalisation enterrée pour garantir l'isolement des rétention des cellules 3 et 4 disposant de produits incompatibles et ne pouvant donc être reliées à une rétention commune.

La cellule 4 reste reliée au bassin 3 pour la rétention accidentelle.

8.3.2.3 Traitement des eaux usées

Tel que présenté au §5.3.1.3, les eaux usées seront gérées par la station d'épuration communale avec laquelle une convention est en cours de réalisation.

8.3.2.4 Emissions atmosphériques

Mesures de réduction des émissions liées aux postes de charge

Les effets des émissions des postes de charge des accumulateurs des engins de manutention se trouveront limités par la ventilation du local, qui permet une dilution importante de l'hydrogène produit. Il est néanmoins rappelé que la puissance des installations mises en place reste faible (et même en deçà des seuils de classement ICPE)

Mesures de réduction des émissions liées au trafic routier

Bien que le projet en lui-même ne soit pas générateur d'un trafic supplémentaire, des mesures sont déjà prises au regard du trafic existant et sont précisées ci-dessous.

Conception de la plateforme logistique :

En amont, au stade de la conception du projet, la plateforme logistique a été conçue pour permettre un déplacement sans contrainte technique sur le site pour limiter les manœuvres inutiles sources de surconsommation. A cet effet, des emplacements de stationnement VL sont délimités pour ne pas gêner la circulation des PL sur le site.

De plus, des consignes d'exploitation ont été mises en place pour tendre à limiter les effets inéluctables.

Consignes d'exploitation :

Les consignes d'exploitation suivantes sont mises en œuvre sur le site :

- Obligation de couper les moteurs sur le site lors du chargement/ déchargement des PL ou lors des temps d'attente anormaux causés par des événements extérieurs (grève, intempéries, déviation) qui ne relèvent pas de la responsabilité des deux parties (exploitant et transporteur) ;
- Des protocoles de sécurité sont rédigés en concertation avec les sociétés de transport et prévoient des plages horaires d'arrivée pour minimiser les temps d'attente.
- Le respect des protocoles de chargement des véhicules : répartition judicieuse des charges à l'intérieur des véhicules, respect du taux de charge maximal.

La contribution additionnelle en polluant généré par le trafic du projet reste très localisée et globalement peu significative en termes de dégradation de la qualité de l'air.

 **Mesures de réduction des émissions liées aux installations de climatisation**

En fonctionnement normal, il n'y a pas de rejet à l'atmosphère liés au fonctionnement des groupes froids. Les rejets accidentels peuvent survenir en cas d'émissions accidentelles de fluides (perte d'étanchéité des équipements).

Les émissions accidentelles de fluide frigorigène se trouvent limitées par les contrôles d'étanchéité dont la fréquence dépend de la charge et la nature du fluide.

CATÉGORIE DE FLUIDE	CHARGE EN FLUIDE FRIGORIGÈNE DE L'ÉQUIPEMENT	PÉRIODE DES CONTRÔLES	
		en l'absence de dispositif de détection de fuites (*)	si un dispositif de détection de fuites (*) est installé
HCFC	2 kg ≤ charge < 30 kg	12 mois	
	30 kg ≤ charge < 300 kg	6 mois	
	300 kg ≤ charge	3 mois	
HFC, PFC	5 t.équ.CO2 ≤ charge < 50 t.équ.CO2	12 mois	24 mois
	50 t.équ.CO2 ≤ charge < 500 t.équ.CO2	6 mois	12 mois
	500 t.équ.CO2 ≤ charge	3 mois	6 mois

(*) Dispositif de détection de fuites respectant les prescriptions de l'article 3 du présent arrêté.

8.3.3 Mesures de réduction relatives à la préservation des milieux naturels

L'exploitation du site n'étant pas susceptible de provoquer directement ou indirectement d'altération particulière des habitats naturels, de la flore et de la faune, aucune mesure spécifique n'est prise.

8.3.4 Mesures relatives aux effets sur les sites et paysages

Le projet n'étant pas à l'origine d'effets sur les sites et paysages, aucune mesure spécifique n'est prise. Les différentes mesures relatives à l'insertion paysagère de la plateforme ont été prises lors de la construction du bâtiment.

8.3.5 Mesures liées aux effets sur la cadre de vie

Il est en préambule rappelé qu'il n'y a pas de zones d'habitations denses aux abords immédiats du site (le site est dans la zone industrielle de Carros), les zones les plus proches sont à 220 m du site.

Il est également rappelé que le site n'a pas de voisinage sensible tel que des écoles ou des hôpitaux.

8.3.5.1 Mesures relatives au bruit

Le projet en lui-même ne sera pas à l'origine de nouvelles nuisances sonores. Nous rappelons ci-dessous les dispositions déjà prises sur la plateforme Monaco logistique et qui contribuent à limiter l'impact sonore de l'établissement qui est lié majoritairement au trafic PL et VL :

- Les véhicules de transport et les matériels de manutention seront conformes à la réglementation en vigueur les concernant en matière de limitation de leurs émissions sonores.
- Conformément aux dispositions du Code de la Route, les règles de circulation à l'intérieur de la zone sont applicables ; la vitesse de circulation est limitée sur site à 30 km/h.
- L'accès à la zone industrielle se fait sans avoir à traverser de zones denses d'habitation

Des mesures seront réalisées tous les 3 ans pour s'assurer de la conformité des niveaux sonores en limite de propriété et dans les zones à émergence réglementée identifiées.

8.3.5.2 Vibrations

Le site ne génère pas de vibrations et aucune mesure particulière n'est donc associée pour les vibrations. Il en sera de même avec le projet

8.3.5.3 Odeurs

Compte-tenu de la gestion des déchets sur site et de l'absence de process industriel, il n'y a pas de nuisances olfactives pour le voisinage. Il en sera de même avec le projet. Aucune mesure spécifique n'est donc à prévoir

8.3.5.4 Emissions lumineuses

Les émissions lumineuses sont limitées au strict nécessaire à l'exploitation du site et à la sécurité. De plus, il est rappelé que le site est exploité uniquement en journée.

8.3.5.5 Mesures relatives aux déchets

Les principes suivants sont mis en œuvre sur le site pour garantir le respect de l'environnement et la protection de la santé publique :

- le mode de stockage des déchets sur le site, avec une durée de stockage limitée, un stockage sur des aires imperméabilisées, un stockage sur rétention pour les déchets liquides,
- séparation des déchets selon leur nature,
- la prise en compte des incompatibilités entre les produits pour leur stockage,
- accès au stockage des déchets interdit à toute personne étrangère au site,
- les filières de gestion des déchets : la gestion des déchets sur le site est établie en respect des réglementations en vigueur : les déchets sont éliminés auprès de sociétés dûment autorisées avec mise en place d'une procédure de suivi pour les Déchets Dangereux.

Organisation

Les déchets sont identifiés et stockés dans des emplacements repérés. Des bacs de collecte sont mis à la disposition du personnel pour faciliter le tri.

Recherche de filière de valorisation ou d'élimination des déchets

Les bennes ou compacteurs sont destinés à collecter :

- les déchets d'emballages valorisables (papier, carton, plastique, bois...) et déchets banals non souillés (métaux...);
- Les matériaux collectés peuvent alors être directement envoyés au centre de recyclage par le collecteur. Les déchets d'emballage sont valorisés.
- les déchets non valorisables et destinés à l'élimination, par filière de traitement de type incinération.

Sur le site, la formation du personnel permet d'orienter correctement les déchets pour permettre au locataire de remplir ses obligations en termes de tri, valorisation des déchets d'emballages.

Déchets dangereux

Les déchets dangereux, éventuels et en petites quantités, sont stockés dans des conditions adaptées, en rétention et seront éliminés par des filières autorisées. Dans le cadre du projet, les différents opérateurs sur site seront formés sur la conduite à tenir en cas de déversement accidentel et sur la gestion des déchets dangereux associés.

Suivi de l'élimination – BSDD

Les bordereaux de suivi de déchets industriels sont établis conformément à l'Arrêté du 29 juillet 2005 pour les déchets relevant des catégories précisées dans cet arrêté. Ce bordereau, émis par l'exploitant, est complété par le transporteur ou le collecteur puis par l'éliminateur du déchet.

Les déchets classés comme dangereux sont indiqués avec un astérisque dans l'annexe II : Liste des déchets du Décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 et codifié par le Code de l'Environnement, relatif à la classification des déchets

Après élimination, un exemplaire de ce bordereau revient au producteur. Les bordereaux en retour seront archivés au sein de l'entreprise. Selon l'article 2 du décret du 30 mai 2005, codifié à l'article R.541-43 du Code de l'Environnement, l'exploitant tient à jour un registre chronologique de la production, de l'expédition, de la réception et du traitement de ces déchets dangereux.

8.3.5.6 Mesures relatives à la santé publique

Les mesures relatives à la santé publique sont reprises dans les paragraphes sur la gestion des eaux, des émissions atmosphériques, des déchets et des nuisances sonores.

Mesures relatives au trafic

Les dispositions permettant de limiter l'impact direct du trafic sont les suivantes :

- ↪ le site est facilement accessible à partir de grands axes routiers évitant ainsi le trafic dans des zones denses d'habitations ;
- ↪ les voies de circulation internes sont largement dimensionnées pour permettre le croisement et les manœuvres de camions, sans perturber la circulation sur les voies de desserte du projet ;
- ↪ les zones de stationnement sont dimensionnées de telle sorte à accueillir l'ensemble des véhicules nécessaires à l'activité, ainsi il ne sera pas créé de gêne sur les voies extérieures ;
- ↪ des consignes sont établies et communiquées aux chauffeurs. Les voies de circulation prioritaires permettant de rejoindre les axes autoroutiers ou routiers majeurs y sont indiquées. Les règles de circulation, de stationnement et de limitation de vitesse sont rappelées.

8.4 LES MESURES DE COMPENSATION

Compte tenu des mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre par la société Monaco Logistique, les effets attendus sur l'environnement sont limités et ne nécessitent donc pas de mesures compensatoires.

8.5 LES MESURES DE SUIVI ET SURVEILLANCE

8.5.1 Rejets aqueux

Conformément à l'arrêté ministériel du 11 Avril 2017, une mesure annuelle sera réalisée sur les eaux pluviales du site avant rejet au réseau d'assainissement, et ce afin de vérifier les respects des valeurs limites réglementaires applicables, rappelées ci-dessous :

Paramètres	Valeurs limites applicables
pH	5,5 – 8,5
Couleur	Ne provoque pas de couleur persistance du milieu récepteur
Odeur	Aucune
Matières en suspension (MES)	35 mg/L
Demande chimique en oxygène (DCO)	125 mg/L
Demande Biochimique en Oxygène (DBO5)	100 mg/L
Hydrocarbures totaux	10 mg/L

De plus, un contrôle annuel des séparateurs d'hydrocarbures sera programmé et réalisé.

8.5.2 Emissions sonores

Des mesures sont réalisées tous les 3 ans en limite de propriété et dans les zones à émergence réglementée. Il en sera de même dans le cadre du projet.

La mesure réalisée en septembre 2020 a montré que les niveaux sonores en limite de propriété et dans les zones à émergence réglementée étaient conformes.

Les valeurs limites sont fixées par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement et sont rappelées ci-dessous :

Valeurs en limite de propriété :

De plus, le niveau de bruit en limite de propriété de l'installation ne dépasse pas, lorsqu'elle est en fonctionnement, 70 dB (A) pour la période de jour et 60 dB (A) pour la période de nuit

Emergence

Niveau de bruit ambiant existant dans les zones à émergence réglementé (incluant le bruit de l'établissement) (*)	Emergence admissible pour la période de jour 7 H à 22 H sauf dimanches et jours fériés	Emergence admissible pour la période de nuit 22 H à 7 H ainsi que dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

8.6 DISPOSITIONS PRISES POUR UNE UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE

Les sources d'énergie employées sont les suivantes :

- L'électricité pour l'éclairage, la recharge des batteries, le fonctionnement de la chambre froide les bureaux (et notamment leur chauffage / climatisation) ;
- En moindre mesure le fioul domestique pour l'alimentation du groupe sprinkler.

De façon générale, les activités logistiques n'impliquent pas de grosses consommations d'énergie. Toutefois, pour veiller à une utilisation rationnelle de l'énergie, les mesures suivantes sont d'ores et déjà en place :

- Un suivi des consommations énergétiques est réalisé afin d'identifier toute dérive
- Le bâtiment dispose d'une isolation thermique
- Un éclairage zénithal privilégiant l'éclairage naturel et limitant ainsi l'éclairage artificiel au sein de l'entrepôt ;
- Les bureaux bénéficient d'un éclairage naturel en façade ;
- Les parties vitrées sont dimensionnées et orientées de façon à profiter des apports solaires en hiver ;
- Un programme de maintenance périodique des équipements est mis en place.

8.7 COUTS DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE SUIVI

En lien avec le projet d'augmentation des quantités de matières dangereuses sur le site Monaco Logistique de Carros, le budget des travaux lié à la prévention des risques de pollution en cas de déversement accidentel est estimé à 250 000 €.

Le coût des mesures de suivi sont quant à eux estimés à 4 000 € / an.

9 CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION

Une cessation d'activité totale du site avec démantèlement n'est pas d'actualité. Cependant, dans le cadre d'une cessation d'activité, on peut envisager :

- la réutilisation des bâtiments et terrains pour un autre usage d'activités économiques ou industrielles. La remise en état consistera alors en la neutralisation des installations pouvant être la source de risques pour les personnes et l'environnement :
 - maintien en état de fonctionner des utilités après consignation des équipements en arrêt sécurité ;
 - évacuation des déchets résiduels en centres de traitement autorisés ;
- la cessation d'activité en vue d'une restitution des terrains pour un usage conforme à la zone.

Conformément à l'article R.512-75 du Code de l'Environnement, la société MONACO LOGISTIQUE s'engage à informer la Préfecture au minimum trois mois avant la cessation d'activité du site et à réaliser le mémoire de cessation d'activité.

Ce mémoire précisera notamment les mesures prises ou prévues pour assurer la protection des intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'environnement :

- mesures de maîtrise des risques liés aux sols éventuellement nécessaires ;
- mesures de maîtrise des risques liés aux eaux souterraines ou superficielles éventuellement polluées, selon leur usage actuel ou celui défini dans les documents de planification en vigueur ;
- en cas de besoin, la surveillance à exercer ;
- les limitations ou interdictions concernant l'aménagement ou l'utilisation du sol ou du sous-sol, accompagnées, le cas échéant, des dispositions proposées par l'exploitant pour mettre en œuvre des servitudes ou des restrictions d'usage.

Dans le cadre de l'arrêt de certaines installations, les équipements correspondants seraient démontés et éliminés ou valorisés conformément à la législation en vigueur.

Proposition d'usage futur

A ce jour, il est retenu un usage futur de type industriel compte-tenu du positionnement du site en zone industrielle.

Le point 11 de l'article. D. 181-15-2. R.512-6 du Code de l'environnement, prévoit que pour les sites nouveaux, l'avis du maire, sur l'état dans lequel devra être remis le site lors de l'arrêt définitif de l'installation doit être sollicité. Dans le cas présent, il ne s'agit pas d'un site nouveau puisque le site bénéficie déjà d'un arrêté préfectoral d'enregistrement, et que cet avis avait été sollicité lors de la demande d'enregistrement du site en 2016.

10 PRESENTATION DES METHODES UTILISEES ET DES DIFFICULTES RENCONTREES

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, ce chapitre a pour objectif de mettre en valeur les méthodes d'analyse utilisées pour évaluer les effets de l'établissement sur l'environnement.

10.1 METHODOLOGIE DE L'ETAT INITIAL

L'analyse de l'état initial repose sur :

- la définition d'une aire d'étude adaptée aux effets prévisibles du projet,
- des observations directes du site, pour tout ce qui concerne son occupation et ses usages,
- des recherches bibliographiques, pour les aspects généraux (climat, hydrogéologie, géologie, ...) en vérifiant le caractère récent des travaux utilisés,
- des exploitations statistiques et des comptages, pour tout ce qui concerne la démographie, l'emploi, les déplacements, le stationnement, le mobilier urbain,
- des contacts auprès des services et organisations détenteurs de l'information,
- des investigations spécifiques réalisées par des experts

10.1.1 Délimitation de l'aire d'étude

L'aire d'étude retenue pour la réalisation de la présente étude est plus vaste que les terrains strictement nécessaires au projet afin de permettre une vision globale de l'environnement et de ses enjeux.

Elle couvre le projet et les terrains riverains dans un rayon de 1 km pour l'aire élargie. En fonction des thèmes abordés, la bande d'étude a été élargie ou réduite, afin de cibler et intégrer les zones d'enjeu. Cette enveloppe a été ainsi définie de façon à englober des ensembles cohérents et à retenir des limites physiques existantes.

Ce périmètre est couvert par l'étude d'impact sur les différents thèmes de l'environnement pour l'analyse de l'état initial, l'analyse des effets du projet sur l'environnement ainsi que les éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Il a été élargi suivant les sources d'informations disponibles et les thèmes traités, comme par exemple, la climatologie, le paysage, la qualité de l'air et les données socio-économiques.

10.1.2 Collecte de données

Les éléments d'analyse et d'évaluation ont été basés sur les sources suivantes :

Eau :

- Atlas du Bassin Rhône-Méditerranée
- Gest'Eau – le site des outils de gestion intégrée de l'eau
- Carte géologique en 1/50 000ème (Infoterre, BRGM)

Biodiversité et paysage

- Cartographie interactive de la DREAL PACA : Geo-Ide
- Inventaire National du Patrimoine Naturel (<https://inpn.mnhn.fr/>)

Air :

- Air Paca : <https://www.atmosud.org/>

Santé :

- Agency for Toxic Substances and Disease Registry (ATSDR) / <http://atsdr1.atsdr.cdc.gov/>
- Centre International de Recherches sur le Cancer (CIRC) / <http://www.iarc.fr>
- Conseil Supérieur d'Hygiène Publique de France (CSHPF) / <http://www.sante.gouv.fr/index.htm/>
- Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques (INERIS) / <http://www.ineris.fr>
- Organisation Mondiale de la Santé (OMS) / <http://www.who.int/pcs/>
- United State Environnemental Protection Agency (US EPA) base de données IRIS / <http://www.epa.gov/>
- ITER / TERA <http://www.tera.org/iter/>
- Fiches toxicologiques de l'INRS ;
- Référentiel de l'INERIS : « Evaluation des risques sanitaires dans les Etudes d'Impact des Installations Classées » - Version 2003 ;

Divers :

- Occupation des sols - Geoportail
- Inventaire du patrimoine naturel – DREAL PACA / Geoportail
- Atlas des paysages des Alpes-Maritimes
- Recensement des sites ou indices de sites archéologiques – DRAC, Service Régional de l'Archéologie ;
- Recensement des édifices protégés au titre des monuments historiques – DRAC, Conservation Régionale des Monuments Historiques
- Recensement des produits bénéficiant d'une appellation protégée, INAO

10.2 METHODOLOGIE SPECIFIQUES POUR LES MESURES DE BRUIT DE L'ETAT INITIAL

La liste du matériel employé, ainsi que les méthodes de mesurages suivies sont détaillées dans l'étude jointe en annexe.

10.3 METHODOLOGIE POUR LA HIERARCHISATION DES SENSIBILITES

La méthode de hiérarchisation appliquée est une méthode semi-quantitative fondée sur un principe de hiérarchisation suivant trois niveaux de sensibilités définis pour l'ensemble de l'aire d'étude.

La sensibilité d'un élément de l'environnement exprime le risque de perte de tout ou partie de la valeur de son enjeu en raison de la réalisation du projet. Pour apprécier le niveau de sensibilité, il faut tenir compte :

- de la valeur de ce que l'on risque de perdre, c'est-à-dire de l'enjeu,
- de la probabilité que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu du fait de la réalisation du projet.

En fonction de la résultante de ces deux combinaisons, trois degrés de sensibilité ont été définis :

- sensibilité forte,
- sensibilité moyenne,
- sensibilité faible.

Les sensibilités ont ainsi été hiérarchisées selon trois niveaux et représentés par le code couleur suivant :

Sensibilité faible
Sensibilité moyenne
Sensibilité forte

10.4 METHODOLOGIE POUR L'ANALYSE DES EFFETS PAR THEMATIQUE

Sur la base de l'analyse de l'état initial confrontée aux caractéristiques du projet, la nature, l'intensité, l'étendue et la durée des effets prévisibles directs ou indirects ont été identifiées. Ils sont présentés en deux parties selon leur origine : effets liés à la phase travaux ou effets liés à l'exploitation du projet.

L'importance des effets a été quantifiée lorsqu'ils concernent des thématiques ou cela est possible ou évaluée, au vu de l'expérience acquise, par analogie et extrapolation à partir de cas similaires.

10.5 METHODOLOGIE POUR LA PROPOSITION DES MESURES

Pour chaque effet significatif, les précautions et mesures prises pour éviter, réduire ou compenser ces effets ont été décrits.

Les modalités de suivi des mesures et de leurs effets ainsi qu'une estimation des dépenses en faveur de l'environnement ont également été précisés à partir du retour d'expérience acquis sur d'autres projets.

10.6 PRINCIPALES DIFFICULTES RENCONTREES

Cette étude d'impact a été élaborée dans un souci d'exhaustivité tout en appliquant le principe de proportionnalité. Aussi l'élaboration de ce dossier a demandé une recherche importante d'éléments permettant de définir l'environnement du site, la réalisation de nombreuses études spécifiques pour évaluer l'état initial du site et les incidences du projet ainsi qu'un recueil de données le plus exhaustif possible auprès des organismes concernés.

Aucune difficulté particulière n'a été rencontrée pour préciser la sensibilité du milieu ni pour estimer les impacts potentiels de l'activité, les technologies industrielles, les procédés de traitement étant de nature courante et éprouvée.

11 NOMS ET QUALITES DES AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT ET DES ETUDES UTILISEES

La présente étude d'impact a été réalisée par :

Marina GRATECOS - Responsable d'Opérations– Bureau Veritas

Les études annexes réalisées et utilisées sont :

 **Rapport d'étude de sols – PJ61**

Rapport de d'études historique et documentaire, de vulnérabilité des milieux – Rodolphe ORDRONNEAU – Bureau Veritas – Décembre 2020

 **Mesures de bruit**

Rapport acoustique – Bertrand LEPETIT – Bureau Veritas – Septembre 2020

 **Plan masse, plan des réseaux – PJ 48**

Hugues Motte Architecte D.P.L.G