

Réalisation du centre commercial
Quartier Les Molières
Commune de Miramas (13)

Annexes au Cerfa n°14734*02 « Examen au cas par cas »

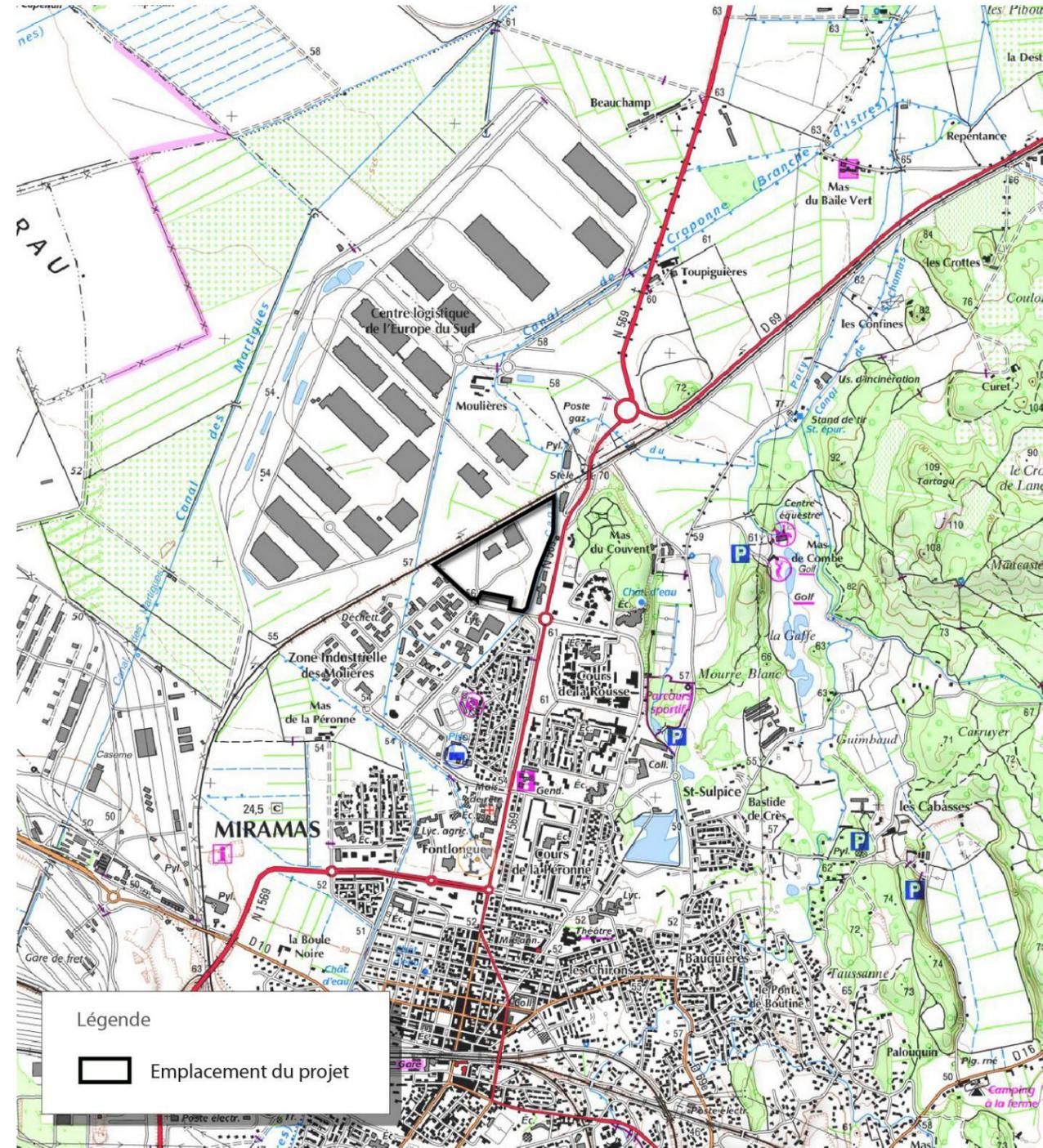
Sommaire :

- Annexe I : Plan de situation général – échelle 1/25000
- Annexe II : Planche photos
- Annexe III : Plan général des travaux
- Annexe IV : Plans des abords du projet – échelle 1/5000
- Annexe V : Notice d'évaluation environnementale
- Annexe VI : Etude écologique
- Annexe VII : Etude de trafic

ANNEXE I : PLAN DE SITUATION

PLAN DE SITUATION

échelle 1/25 000
source IGN Scan25



ANNEXE III : PLAN GENERAL DES TRAVAUX

PLAN DE MERCHANDISING

centre commercial *Les Molières*

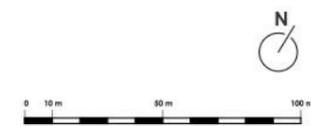


	SURFACE	NOMBRE PLACES
CINEMA	4 500m²	
PARVIS	2 600m²	
PARKING CONSTRUITS	4 100 m²	194
TOTAL	11 200 m²	

PARKING	NOMBRE PLACES	SURFACE
PARKING EXISTANT	446	11 190 m²
PARKING EXTERIEUR	249	6 225 m²
PARKING SILO	950	27 090 m²
TOTAL	1345	44 375 m²

CALCUL PARKING	PLACES DEMANDEES	SURFACE
PARKING PLU (1plx75m² SDP)	539	13 475 m²
PARKING LOI ALUR MAX 3/4 de SDP	1220 MAX	30700 m² MAX
PARKING FOUR COMMERCE (1 pl x 30m²SDP)	1350	33 750 m²

PROGRAMME LES MOLIÈRES					
AXE	ACTIVITE	Nbr UNITE	POLE	SDP	
PROJET	Cinéma	1	Loisir	4500 m²	
	Equipements de loisirs	2	Loisir	4000 m²	
	MS Loisirs	1	Loisir	1200 m²	
	Alimentaire	1	Retail	800 m²	
	Proximité	3	Retail	439 m²	
	MS Mode + grandes boutiques	5-6	Retail	7467 m²	
	MS Maison	3	Retail	1647 m²	
	Jardineries	1	Retail	1647 m²	
	Restauration	4	Restauration	1667 m²	
	Auto	1	Centre Auto	436 m²	
	MS Sport	1	Sport	3670 m²	
	Existant	Intermarché	1	Existant	5650 m²
		Bricomarché	1	Existant	3250 m²
		Extensions Intermarché Bricomarché			4000 m²
	TOTAL PROGRAMME		23-24		40 393 m²



VERSION 04

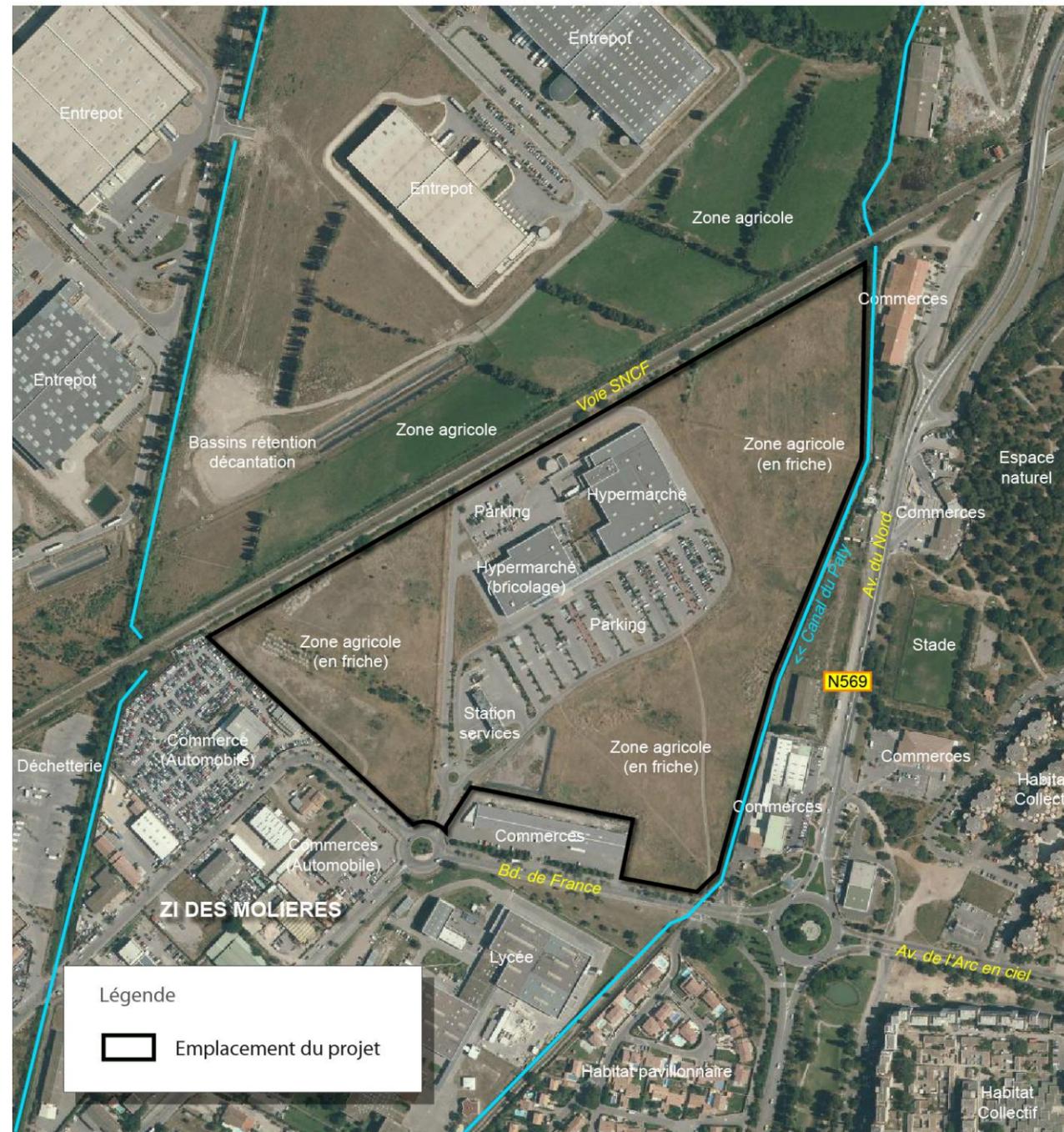


ANNEXE IV : PLAN DES ABORDS DU PROJET

PLAN DES ABORDS

échelle 1/5 000

source IGN Orthophotoplan mission 2011



ANNEXE V : NOTICE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1. DESCRIPTION DE L'OPERATION

A. Contexte de l'opération

Le projet se situe dans le quartier Les Molières, en continuité de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) existante éponyme. Les terrains d'assiette étudiés se trouvent aussi en limite Ouest de l'avenue du 8 mai 1945 qui correspond au prolongement de la route nationale 569. Cette route nationale traverse le centre-ville de Miramas et relie la commune d'Istres à l'autoroute A54.

Plus précisément, la voie ferrée constitue la bordure Ouest des emprises du futur centre commercial, et le boulevard de France sa bordure Sud.

La mise en œuvre du présent projet a pour but de proposer une offre en commerces importante et diversifiée en continuité des activités existantes (supermarché et grande enseigne de bricolage dans les emprises du projet, plate-forme logistique Clésud au Nord, ZAC des Molières au Sud). Le projet sera conçu dans le souci de l'environnement naturel et humain, et respectera les objectifs propres à une certification BREEAM Very Good.

La présente opération est prévue de longue date dans les documents d'urbanisme en vigueur qui ont dessiné ses possibilités d'aménagement. Ainsi, le projet :

- s'intègre à l'intérieur d'un espace ouvert au développement économique pour la DTA des Bouches-du-Rhône,
- est localisé dans une zone identifiée comme un pôle commercial de secteur pour le SCoT Ouest Etang de Berre arrêté,
- est inscrit comme une ZAC pour le PLU de Miramas.

B. Caractéristiques techniques du projet

Le projet consiste en la création d'une zone commerciale sur un terrain d'une superficie d'environ 104 000 m².

Les constructions sur cette assiette se répartissent comme suit :

- environ 31 000 m² de commerces
 - o plusieurs restaurants,
 - o une enseigne alimentaire,
 - o une grande surface dédiée à de l'équipement de loisirs,
 - o une grande surface dédiée au sport,
 - o une moyenne surface dédiée à de la décoration de maison,
 - o une moyenne surface et de grandes boutiques dédiées à la mode,
 - o des boutiques de services de proximité,
 - o une jardinerie,
 - o un centre-auto,
 - o un cinéma,
 - o l'extension de l'Intermarché,
- de parkings paysagers de 1 073 places de stationnement (dont 660 comprises dans des parkings-silos), venant s'ajouter aux 446 places du parking existant,
- des voiries et giratoires nécessaires aux circulations véhicules,
- des espaces piétonniers,
- des espaces paysagers et loisirs y compris les bassins de rétention et noues nécessaires.

2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

A. Analyse du milieu physique

Climatologie

Le climat général de la zone est de type méditerranéen à influence continentale, caractérisé par :

- une longue période estivale à la fois chaude et sèche,
- des températures plus froides en hiver que sur le littoral,
- des précipitations concentrées au printemps et à l'automne, sous forme d'averses orageuses de courte durée et de faible intensité avec une grande variabilité interannuelle. Ce régime des précipitations favorise des épisodes de crues et le ruissellement à l'origine des phénomènes d'érosion.

*Climat : Enjeu modéré
Sensibilité faible*

Qualité de l'air

Selon le dernier inventaire des émissions réalisé par Air PACA nommé Emiprox en 2010, les principales sources d'émission de polluants de la commune de Miramas sont :

- le trafic routier (trajets domicile-travail) pour le NO_x, le CO₂ et les GES,
- le parc résidentiel et le tertiaire pour les PM_{2,5}, les PM₁₀, le CO, le SO₂ et les COVNM.

Selon l'iREP en 2013, un seul établissement émettant des substances dans l'air dans le département des Bouches-du-Rhône se trouvait sur la commune de Miramas. Se situant à 2,4 km au Sud du projet, l'établissement spécialisé dans l'enrichissement et le retraitement de matières nucléaires (Areva) avait produit 1 007 t de déchets dangereux en 2013.

La station de Miramas (type urbain) est située à 1,6 km au Sud de la zone d'étude. En 2013, sur cette station ont été mesurées les concentrations en SO₂, PM₁₀ et O₃ :

- s'exprimant en AOT en moyenne sur cinq années, la valeur cible de l'O₃ pour la végétation a légèrement été dépassée (18 125 pour un seuil de 18 000 µg/m³/h),
- 19 procédures d'information-recommandations et 14 jours de mesures d'urgence ont été activées, mais aucune procédure d'alerte pour l'ozone,
- le nombre de jour de dépassement présentant une concentration en PM₁₀ supérieure à 50 µg/m³ était inférieur à la valeur limite de 35 (16 dépassements),
- 54 procédures d'information-recommandations et 2 procédures d'alerte ont été activées pour les PM₁₀,
- pour les SO₂, la moyenne annuelle (4 µg/m³) est très en-deçà de l'objectif de qualité (50 µg/m³) et du niveau critique pour la végétation (20 µg/m³),
- aucun dépassement horaire et journalier n'est à signaler,
- aucune procédure d'information/recommandations de la population, ni d'alerte n'ont été mises en œuvre pour le dioxyde de soufre.

La concentration des activités et l'importance du trafic routier affectent la qualité de l'air dans la zone d'étude et répandent des panaches de pollution.

*Qualité de l'air : Enjeu modéré
Sensibilité modérée*

Topographie

Connectée à l'Etang de Berre, la ville de Miramas est localisée dans la plaine de la Crau, territoire de transition entre le pays côtier et le massif des Alpilles dont le point culminant est la Tour des Opies (498 mètres d'altitudes). Le projet se situe sur un terrain relativement plat, l'altitude du terrain oscille d'Ouest en Est de 55 m à 60 m NGF. La moitié Est du projet prend cependant la forme de terrains en remblais.

*Topographie : Enjeu faible
Sensibilité faible*

Géologie - sismicité

La carte géologique 1 / 50 000 vecteur harmonisé indique sur que le site se trouve sur des alluvions fluviales datant du Riss (Fx).

L'article R. 563-4 du Code de l'Environnement relatif à la prévention du risque sismique divise le territoire national en cinq zones de sismicité croissante : 1, 2, 3, 4 et 5.

La commune de Miramas se trouve en zone 4 de sismicité modérée.

*Contexte géologique – sismicité : Enjeu modéré
Sensibilité faible*

Hydrologie - les eaux souterraines

Il existe au niveau du projet deux masses d'eau souterraine référencées FR_D0_104 *Cailloutis de la Crau* et FR_D0_513 *Formations gréseuses et marno-calcaires tertiaires dans BV Touloubre et Berre* par le SDAGE Rhône – Méditerranée. Ces masses d'eau souterraine affleurantes sont considérées de type "libre et captif associés majoritairement libre" pour leurs caractéristiques principales.

Les nappes étant très majoritairement libres, leur recharge se fait par infiltration directe de l'eau de pluie, ainsi que de l'eau excédentaire de l'irrigation pour la masse d'eau *Cailloutis de la Crau*.

Le site internet du réseau de bassin Rhône-Méditerranée précise que ces masses d'eau étaient en bons états chimique et quantitatif en 2009 : aucune tendance de concentration des polluants n'est indiquée.

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2009-2015, adopté le 16 octobre 2009 par le Comité de Bassin, approuvé le 20 novembre 2009 par le Préfet coordonnateur de Bassin, et entré en vigueur le 21 décembre 2009, indique que ces masses d'eau souterraine doivent atteindre l'objectif de bons états chimique et écologique en 2015, sans utilisation de reports d'échéances ou d'objectifs moins stricts.

Des relevés piézométriques seront réalisés afin d'établir le niveau de cette masse d'eau souterraine au droit du projet.

*Hydrologie – les eaux souterraines : Enjeu modéré
Sensibilité modérée*

Réalisation du centre commercial quartier Les Molières à Miramas (13)

Hydrologie - les eaux de surface – risque d'inondation

Classé en deuxième catégorie piscicole dans sa partie aval, le fleuve La Touloubre passe à environ 3,1 km à l'Est de la zone d'étude.

Selon le réseau de Bassin Rhône Méditerranée en 2009, du vallon de Boulery à l'Etang de Berre, son état écologique était moyen et son état chimique bon.

Une station de mesure se trouve sur le territoire communal, au niveau du lieu-dit Le Mouton à environ 3,9 km au Sud-Est du projet (06196100). Les mesures effectuées en 2012 sur cette station indiquent que ces eaux présentaient :

- un très bon état pour le bilan de l'oxygène et l'acidification,
- un bon état pour les nutriments,
- un état indéterminé pour la salinité et l'état écologique.

Le SDAGE indique aussi que cette masse d'eau superficielle doit atteindre l'objectif de bons états chimique et écologique en 2015, sans utilisation de reports d'échéances ou d'objectifs moins stricts.

La zone d'étude se situe sur le territoire *Durance, Crau et Camargue ; Zone d'activité de Marseille, Toulon et littoral* du SDAGE Rhône Méditerranée. Elle est plus particulièrement incluse dans le sous-bassin versant DU_13_09 (*Crau-Vigueirat*).

Ce sous-bassin versant ne fait l'objet d'aucune mesure prioritaire selon le SDAGE Rhône Méditerranée.

Le site d'étude n'est pas concerné par un périmètre de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) ou de contrat de rivière. Un contrat de milieu (*Nappe de Crau*) est en cours d'élaboration.

Concernant le risque inondation, l'Atlas des Zones Inondations des Bouches-du-Rhône (AZI13) ne localise aucun site à enjeu dans ou à proximité de la zone d'étude, ainsi que la carte de synthèse des surfaces inondables du Territoire à Risque Important d'Inondation d'Aix-en-Provence / Miramas.

*Hydrologie – les eaux de surface – risque d'inondations : Enjeu faible
Sensibilité faible*

Captage d'eau potable

Les emprises du projet se situent en dehors de tout périmètre de protection de captage.

Néanmoins, la nappe libre de Crau concerne les emprises du projet et le captage d'eau potable le plus proche se trouve à moins de 3,3 km au Sud-Ouest du projet (Sulauze).

La notion de vulnérabilité traduit une fragilité intrinsèque d'une ressource de l'environnement.

Actuellement, les eaux de ruissellement se diffusent vers l'Ouest de la zone d'étude. La future surface imperméabilisée va générer des eaux de ruissellement supplémentaires.

*Captage d'eau potable : Enjeu modéré
Sensibilité modérée*

Ambiance sonore

Localisé en milieu périurbain, les nuisances sonores sont multiples (trafics routier et ferroviaire, activités).

Conformément à l'arrêté de classement sonore des voies en date du 1^{er} juillet 2004 pour la commune, la voie ferrée et la portion de la RN569 jouxtant la partie Nord des emprises du projet se trouvent respectivement classées en catégories 1 (bande de 300 m de part et d'autre de la voie ferrée constituant les secteurs affectés par le bruit) et 3 (bande de 100 m).

*Ambiance sonore : Enjeu fort
Sensibilité modérée*

Vibrations, odeurs et émissions lumineuses

Aucune source particulière d'odeur permanente ou temporaire n'affecte la zone du projet, en dehors des odeurs habituellement discernables en zone urbaine ou périurbaine avec voie de circulation telles que des :

- odeurs liées au trafic automobiles,
- odeurs liées aux déjections canines.

Les sources lumineuses sont principalement liées à l'éclairage de la voirie publique, des habitations et des activités alentours.

La voie ferrée voisine constitue une source particulière de vibration pour la zone d'étude.

*Vibrations : Enjeu modéré
Sensibilité modérée*

B. Analyse du milieu biologique

Protection du milieu biologique et périmètres à statut

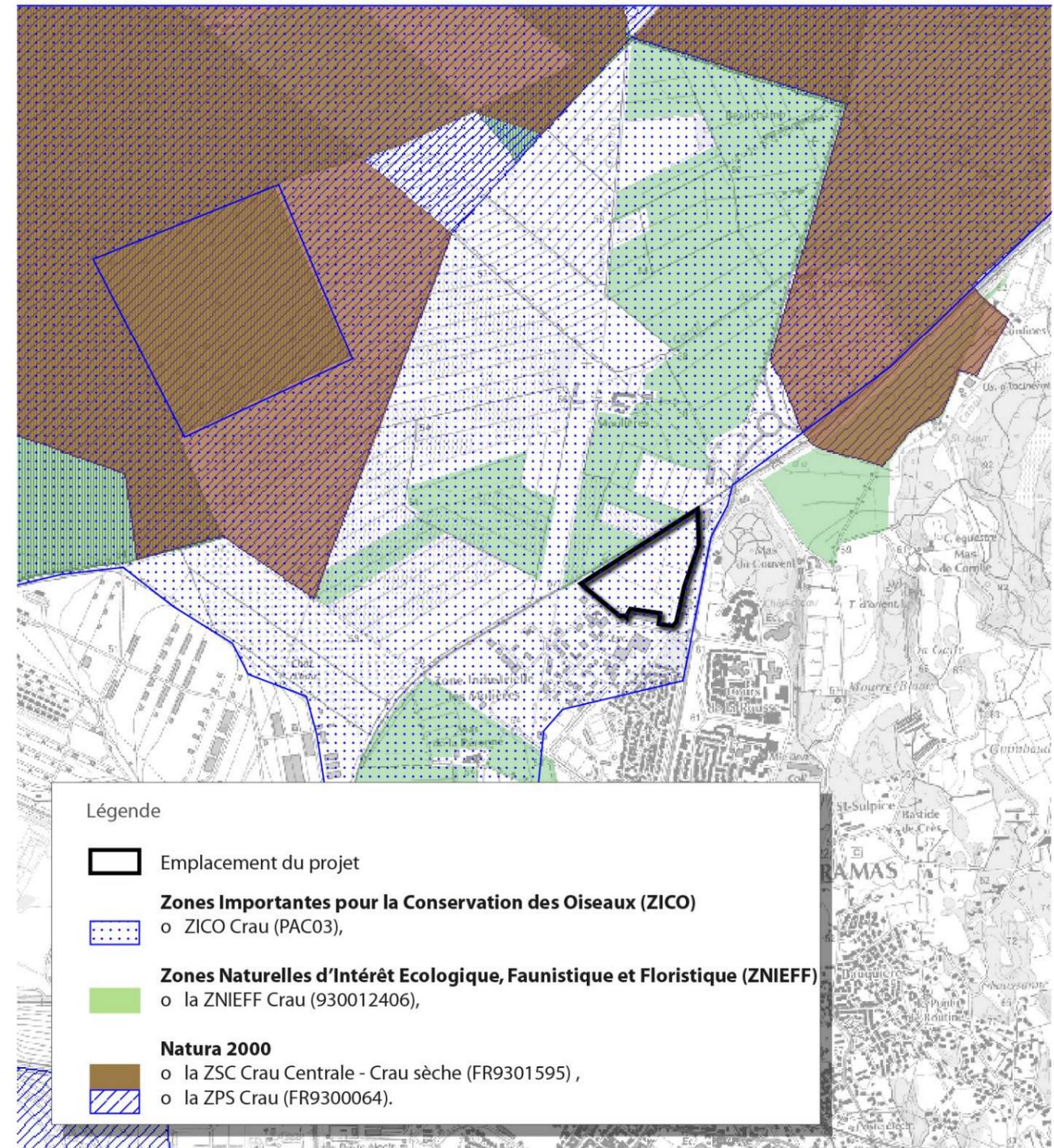
Les zones protégées pour leur intérêt biologique les plus proches de la zone d'étude concernent :

- le réseau des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)
 - o la ZICO *Crau* (PAC03) concerne les emprises du projet,
- le réseau des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)
 - o la ZNIEFF *Crau* (930012406) se trouve en limite Nord du projet,
- le réseau européen Natura 2000
 - o la ZSC *Crau Centrale - Crau sèche* (FR9301595) à environ 500 m au Nord du projet,
 - o la ZPS *Crau* (FR9300064) à environ 500 m au Nord du projet.

Protection du milieu biologique et périmètres à statut : **Enjeu fort**
Sensibilité modérée

PROTECTIONS BIO

échelle 1/25 000
source DREAL PACA



Faune, flore, habitats naturels et continuités écologiques recensés sur le site

Des inventaires Faune/Flore ont été réalisés par le bureau d'études Naturalia (voir détails en annexe VI) afin de caractériser les enjeux biologiques de la zone d'étude.

Concernant les habitats naturels, la composition végétale majoritaire correspond à un complexe de friches méditerranéennes semi-rudérales herbacées structurées par des cortèges d'espèces annuelles (Avena, Bromus, Carduus, Silymbum...) et vivaces (Piptatherum, Calamenta, Verbascum, Rumex...).

Aucune espèce floristique patrimoniale et/ou à portée réglementaire n'a été recensée dans l'aire d'étude, et aucune potentialité ne semble pouvoir évoluer sur le site.

Concernant les invertébrés, malgré la présence d'un cortège assez riche (près de 50 espèces), aucune espèce à portée réglementaire n'a été contactée. Cependant, une espèce patrimoniale non protégée a pu être observée, la Lachnée paradoxale. Il s'agit d'une espèce très rare en France dont la plupart des données sont mentionnées dans les Bouches du Rhône et le Var.



Lachnée paradoxale *Lachnea paradoxa*. Photo : S. Fadda / Naturalia

Le cortège avifaunique est très pauvre et composé d'espèces généralistes dont aucune ne nidifie dans la zone d'étude. Seul le Milan noir (*Milvus migrans*) a été observé en survol du site à plusieurs reprises.

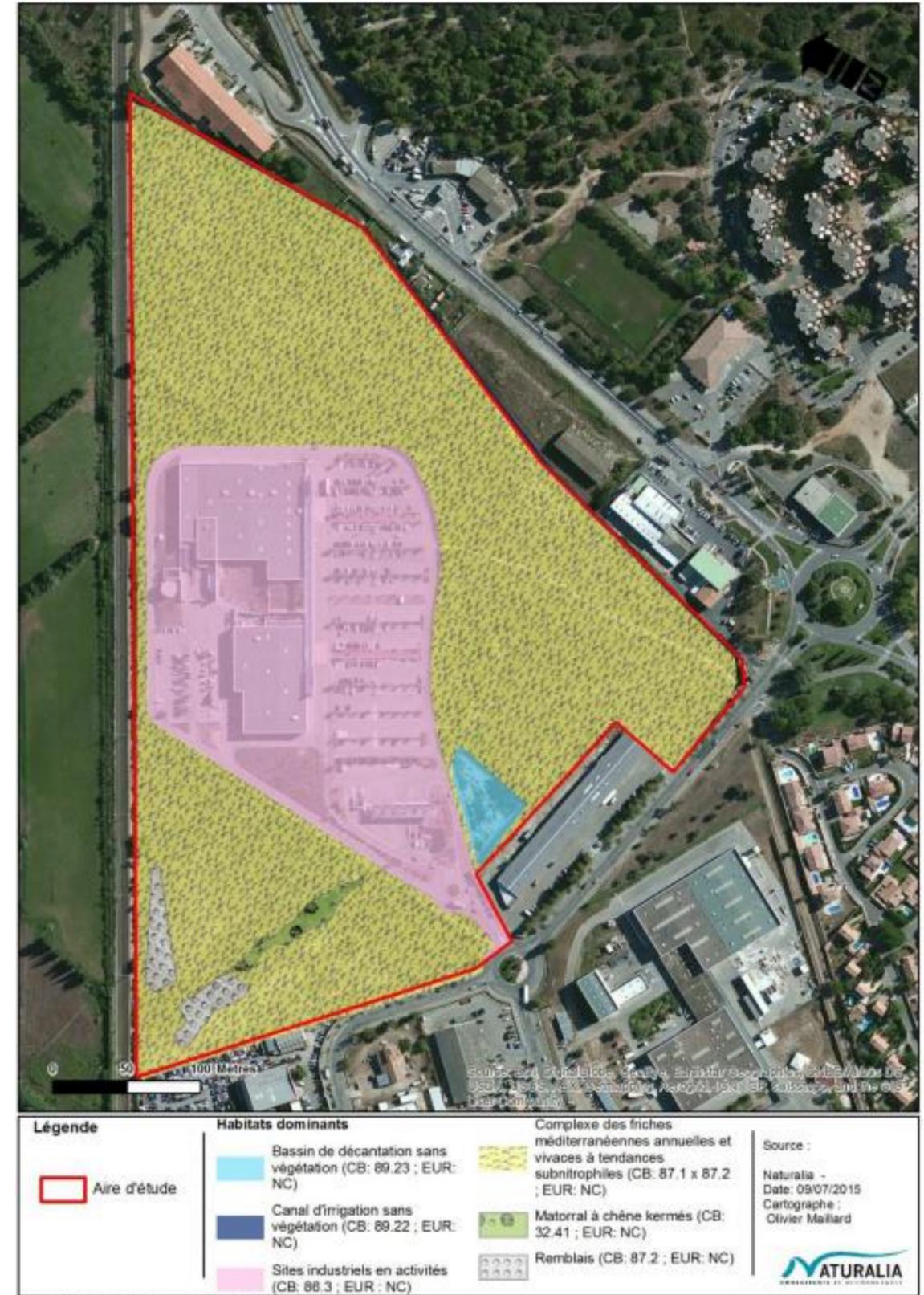
Pour les reptiles, le Lézard ocellé, une espèce potentielle au regard de la bibliographie et présentant des enjeux importants, a fait l'objet de prospections ciblées mais n'a pas été contacté lors des nombreux passages effectués. Bénéficiant d'un statut de protection à l'échelle nationale mais ne représentant aucune valeur patrimoniale particulière, seules la Tarente de Maurétanie et la Couleuvre à échelons ont été avérées au sein de la zone d'étude.

Les capacités d'accueil restent faibles pour les espèces d'amphibiens en l'absence d'habitats favorables (contexte xérique et peu dotés en milieux aquatiques). Un canal d'irrigation aux berges bétonnées est présent en bordure Est de parcelle mais le relevé de terrain n'a rien signalé intéressant ce groupe.

Le contexte anthropisé ne laisse la place qu'à des espèces de mammifères à faibles exigences écologiques comme le hérisson (seule espèce protégée) ou le Renard roux. Aucun gîte de transit ou de stationnement saisonnier n'a été recensé pour les chiroptères, et les habitats de chasse apparaissent peu favorables aux espèces patrimoniales.

L'étude écologique est présentée en annexe VI du présent document.

Faune et continuités écologiques : **Enjeu modéré**
Sensibilité forte



Réalisation du centre commercial quartier Les Molières à Miramas (13)

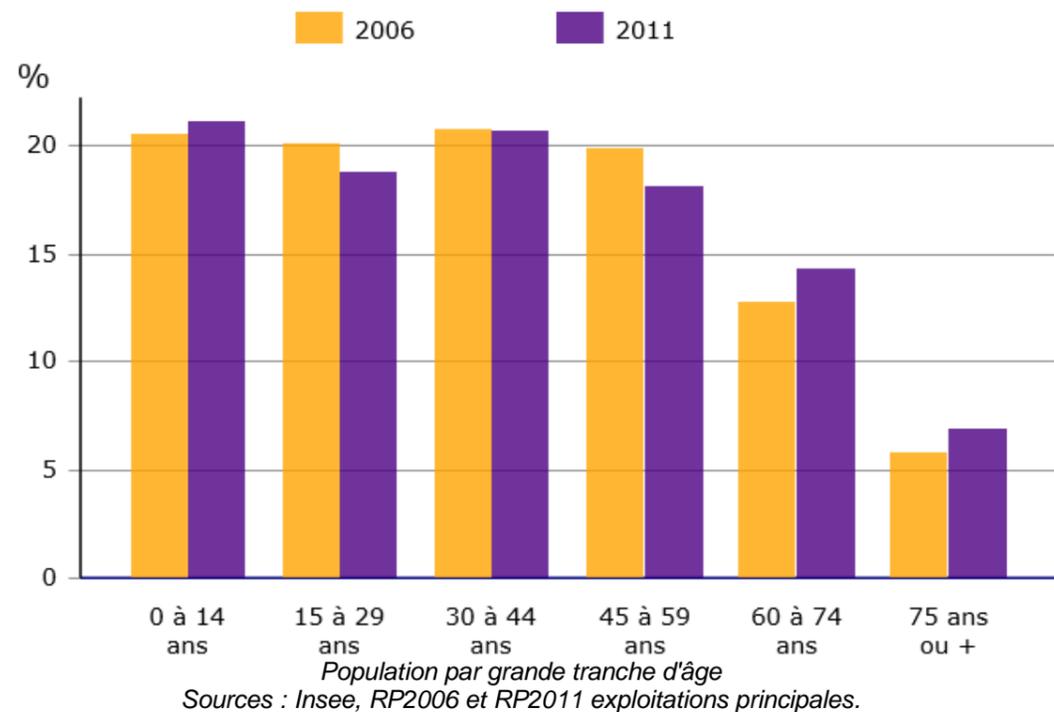
Découpage administratif et données socio-démographiques

(Source : INSEE RGP 2011, dernier recensement disponible lors de l'élaboration du dossier)

La commune de Miramas appartient au territoire de la SAN Ouest Provence, créée le 11 août 1972. Cet établissement public de coopération intercommunale (EPCI) regroupe 6 communes, et dispose, entre autre, des compétences « développement économique » et « urbanisme ».

La commune de Miramas comptait en 2011 25 265 habitants, soit une hausse moyenne annuelle de 0,6% depuis 2006. Cette augmentation est due grâce à un solde naturel positif (+0,8%), le solde apparent des entrées-sorties étant négatif (-0,2%). La densité de population communale est d'environ 982 habitants/km², soit près de 2,5 fois supérieure à la densité de population départementale (388 habitants/km²).

Comme le montre le graphique ci-après, la population a légèrement vieilli entre 2006 et 2011, avec une baisse notable du nombre d'habitants dans les tranches d'âge 15-29 ans et 45-59 ans, et une hausse du nombre d'habitants dans les tranches d'âge supérieures à 60 ans. Néanmoins, la population la plus jeune (0-14 ans) a connu une petite augmentation.



La commune de Miramas comptait 10 782 logements en 2011. Sur ces logements, 92,6% sont des résidences principales et 6,8% sont vacants. Le pourcentage de logements vacants a augmenté depuis 2006 (4,0%), égalant la moyenne départementale (6,8%). La part communale de résidences secondaires et de logements occasionnels est quasi-nulle (0,6%).

Ces habitations concernaient en 2011 à 59,9% des appartements et à 39,3% des maisons individuelles.

Des quartiers pavillonnaires sont implantés en limite Sud-Est du projet, de part et d'autre de l'ancienne RN569, ainsi que des logements collectifs du côté Est.

Découpage administratifs et données socio-démographiques : *Enjeu modéré*
Sensibilité faible

C. Analyse du milieu humain

Activités économiques

(Source : INSEE RGP 2011, dernier recensement disponible lors de l'élaboration du dossier)

La population active de la commune de Miramas est de 11 144 personnes, en 2011.

Le taux de chômage, de 16,1%, est supérieur à la valeur départementale (14,8%) et à la moyenne observée sur le territoire intercommunal (13,8%).

Correspondant au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi et résidant dans cette zone, l'indicateur de concentration est moyen à Miramas (76,8), mais en hausse depuis 2006 (74,1).

Tous les secteurs d'activité sont représentés sur la commune, avec une majorité dans le secteur tertiaire (86,5%).

Secteur d'activités	Pourcentage d'actifs
Agriculture	0,5%
Industrie	5,6%
Construction	7,4%
Commerce, transports, services divers	51,4%
Administration publique, santé, enseignement, action sociale	35,1%

Quatre zones d'aménagement sont implantées sur la commune de Miramas (la zone Clésud étant aussi en partie implantée sur la commune de Grans), dont le projet objet de la présente étude constitue la commercialisation de l'une de des zones. En effet, la partie Sud de la ZAC des Molières a déjà été réalisée, comprenant notamment plus d'une trentaine de lots commercialisés d'une surface allant de 1 500 à 7 000 m².

De plus, la ZAC de la Péronne - Boule Noire sera aménagée à court terme sur une surface d'environ 98,5 ha dédiée au logement, à l'hôtellerie et aux activités économiques à dominantes commerciales et de loisirs (construction d'un Village de marques regroupant environ 100 boutiques notamment).

Zones d'activité	Secteurs d'activité	Superficie
Clésud	Transport et logistique	280 ha (plate-forme : 220 ha, rail/route : 60 ha)
Les Molières	Artisanat, services et commerces	17 ha (dont 8 ha commercialisables)
Saint Suspi	Logements et équipements publics	11 ha
La Carraire	Commerces et équipements publics	30 ha

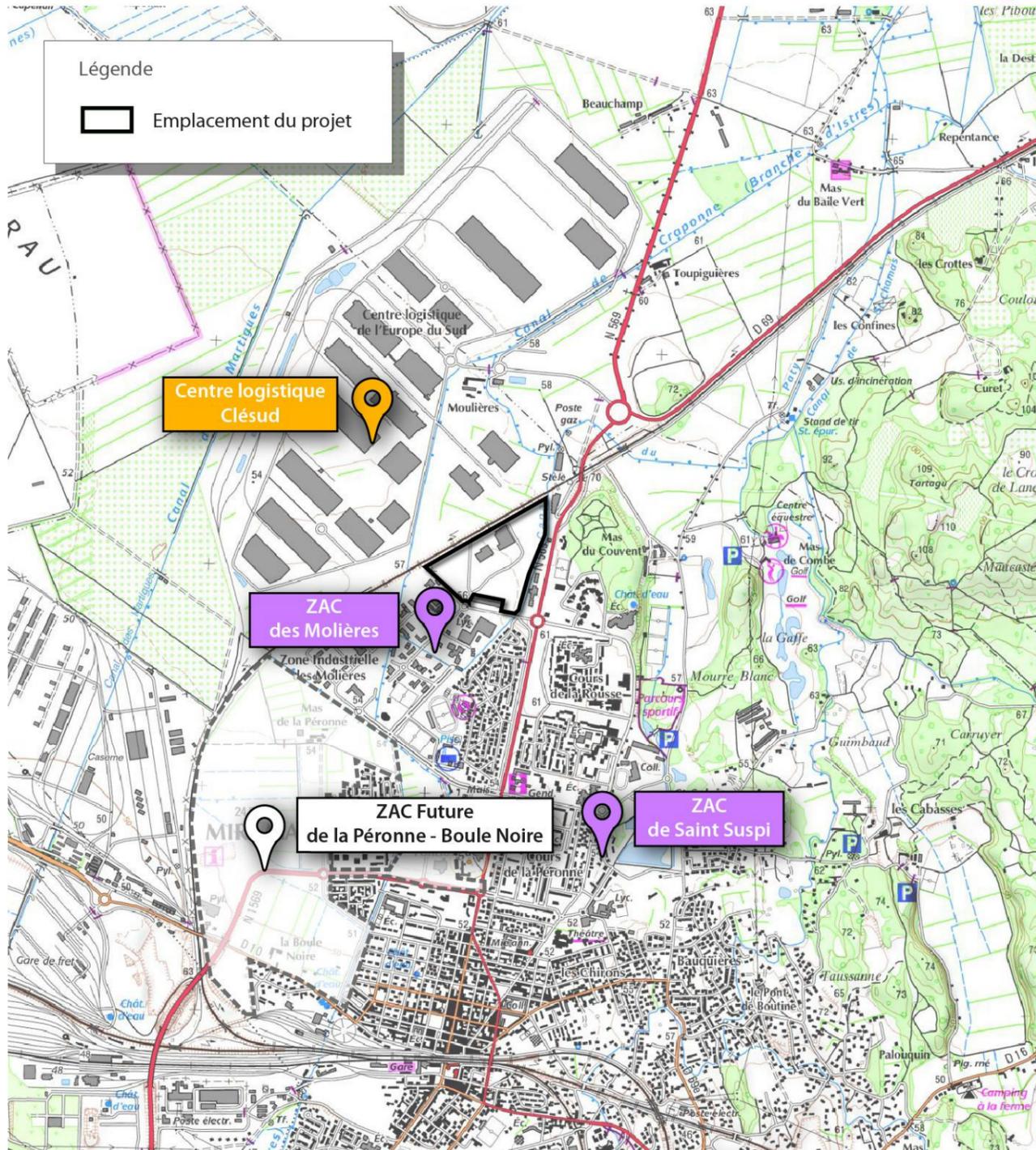
Concernant les relations « domicile-travail », seulement 37,2% des actifs habitant la commune de Miramas et ayant un emploi travaillent sur la commune en 2011. La majorité des actifs (57,3%) travaille dans une autre commune située dans le département des Bouches-du-Rhône.

La majorité des actifs ayant un emploi (79,4%) s'y rendent en voiture, camion ou fourgonnette. L'emploi des transports en commun arrive en deuxième position, avec 8,7% des actifs se déplaçant pour se rendre à leur travail.

Réalisation du centre commercial quartier Les Molières à Miramas (13)

ZONES D'ACTIVITES

échelle 1/25 000
source IGN Scan25



La base des installations classées recense sur le territoire communal la présence de douze établissements soumis à autorisation, deux autres soumis à enregistrement et enfin quatre dont le régime est inconnu, mais aucun d'entre eux n'est soumis au régime SEVESO. La plupart de ces établissements sont localisés dans la plateforme logistique Clésud, en limite Nord du projet.

Un site BASOL est implanté sur le territoire communal mais à une distance de près de 2,5 km de la zone d'étude. Les sites BASIAS PAC1310522 relatif à des activités de démantèlement d'épaves et de récupération de matières recyclables (ferrailleur, casse, ...) dont l'activité est terminée et PAC1316068 relatif aux activités d'Intermarché (commerce de gros, de détail, de desserte de carburants, dépôt de liquides inflammables) sont présents dans les emprises du projet.

*Activités économiques : Enjeu fort
Sensibilité forte*

Occupation du sol

En termes d'occupation du sol, on recense six éléments principaux correspondant :

- aux activités commerciales (hypermarché, enseigne de bricolage, ...),
- à la voirie (nationale et communale, voie ferrée),
- aux espaces de stationnement (parking dédié à la clientèle des grandes enseignes commerciales),
- aux équipements publics (stade de football, pépinière d'entreprises de la SAN Ouest, ...),
- à l'habitat (principalement des zones pavillonnaires au Sud),
- aux espaces semi-naturels (majoritairement des terrains en friche altérés).

Les emprises du projet prennent la forme d'espaces fortement remaniés :

- aménagements existants (hypermarché, enseigne de bricolage, parking, station-service, bassin de rétention, ...),
- terrains en friches sur remblais.

*Occupation du sol : Enjeu modéré
Sensibilité modéré*

Voirie et transport

Situé au niveau de l'entrée Nord de Miramas, le quartier des Molières accueille un réseau viaire structurant.

L'autoroute A54, connectée à l'autoroute A7 à environ 8,5 km à l'Est du projet, relie les communes de Salon-de-Provence et de Nîmes. Cette autoroute, à 2x2 voies au niveau de Miramas, est entrecoupée d'une portion de voie express (route nationales 113 et 572) entre Arles et Saint-Martin-de-Crau.

Permettant d'accéder à la commune de Miramas, la sortie 13 se trouve à 4 km au Nord du projet, garantissant à ce dernier une desserte optimale. En effet, la route nationale 569 relie le futur centre commercial aux bretelles autoroutières. Cette route est à 2x1 voies et est connectée par un carrefour à la route départementale 69 desservant la commune de Salon-de-Provence ainsi que la voie d'accès à la plate-forme Clésud.

Les échanges avec les enseignes commerciales existantes (Intermarché, Bricomarché) se réalisent actuellement par deux giratoires (Cassin et d'Allemagne), sécurisant ainsi les échanges.

Des voies communales irriguent aussi la zone d'étude, avec notamment le boulevard de France qui, connecté à l'avenue du 8 mai 1945, garantit l'entrée Sud des commerces du quartier des Molières.

Enfin des voies privées permettent l'accès aux habitations, notamment à l'intérieur des lotissements.

Réalisation du centre commercial quartier Les Molières à Miramas (13)

Réalisée par le bureau d'études Ascode l'étude trafic met en évidence, grâce aux comptages automatiques, des trafics élevés sur l'ancienne RN569 conforme avec sa fonction de transit en traversant le centre-ville de Miramas (plus de 25 000 véh/jour dont 2 000 PL/jour environ).

Permettant actuellement d'accéder au centre commercial, le boulevard de France cumule deux effets de pointe en fin de journée (mouvements des actifs de la ZAC des Molières et des clients du supermarché).

Les comptages directionnels ont permis de reconstituer les mouvements tournants des différentes branches, et, conjointement, les réserves de capacité ont été calculées à l'aide du logiciel GIRABASE.

Les carrefours de la zone d'étude présentent des réserves de capacité suffisante, à l'exception du giratoire boulevard Théodore Aubanel / avenue des Anciens Combattants. Les remontées de file observées étaient de l'ordre de 700 m en semaine et de 600 m le samedi matin sur ce giratoire.

L'étude trafic est présentée en annexe VII du présent document.

Aucun aménagement cyclable n'a été mis en place dans la zone d'étude.

Concernant la clientèle des grandes enseignes de la zone d'étude, les nombreux passages de ceux venant du centre-ville et des quartiers d'habitation alentours ont enduits la formation de chemins au niveau des terrains en friche étudiés.

L'offre en stationnement est dense avec la présence de nombreux parkings au niveau des bâtiments de la ZAC des Molières, le plus important étant situé au milieu des emprises du projet et étant destiné à l'hypermarché à l'enseigne de bricolage. Une offre privative existe aussi à l'intérieur des îlots habités.

La voie ferrée passe en limite Nord du projet et la gare de Miramas se trouve à 2 km au Sud. Cette gare se situe sur cinq lignes de Train Express Régional (TER), comptabilisant chacune entre 8 et 50 allers-retours :

- Marseille - Arles - Tarascon - Avignon,
- Marseille - Miramas via Rognac ou Port-de-Bouc,
- Marseille - Salon - Cavaillon - Avignon,
- Marseille - Avignon - Orange - Valence - Lyon,
- Marseille - Nîmes - Montpellier.

Concernant les transports en commun, le projet est desservi par une seule ligne du réseau Ulysse de la San Ouest Provence, un arrêt de bus (*Centre Commercial Nord*) étant implanté sur le parking de l'Intermarché : ligne 10 (*Royaume-Uni Les Alpilles / Centre Commercial Sud*).

Situé à 350 m à l'Est, l'arrêt de bus Les Terrasses bénéficie de plusieurs dessertes du réseau Ulysse (lignes 10, 1bis-A, 1bisR et 436), ainsi que du réseau Car Treize géré par le département des Bouches-du-Rhône (lignes 006 et 601).

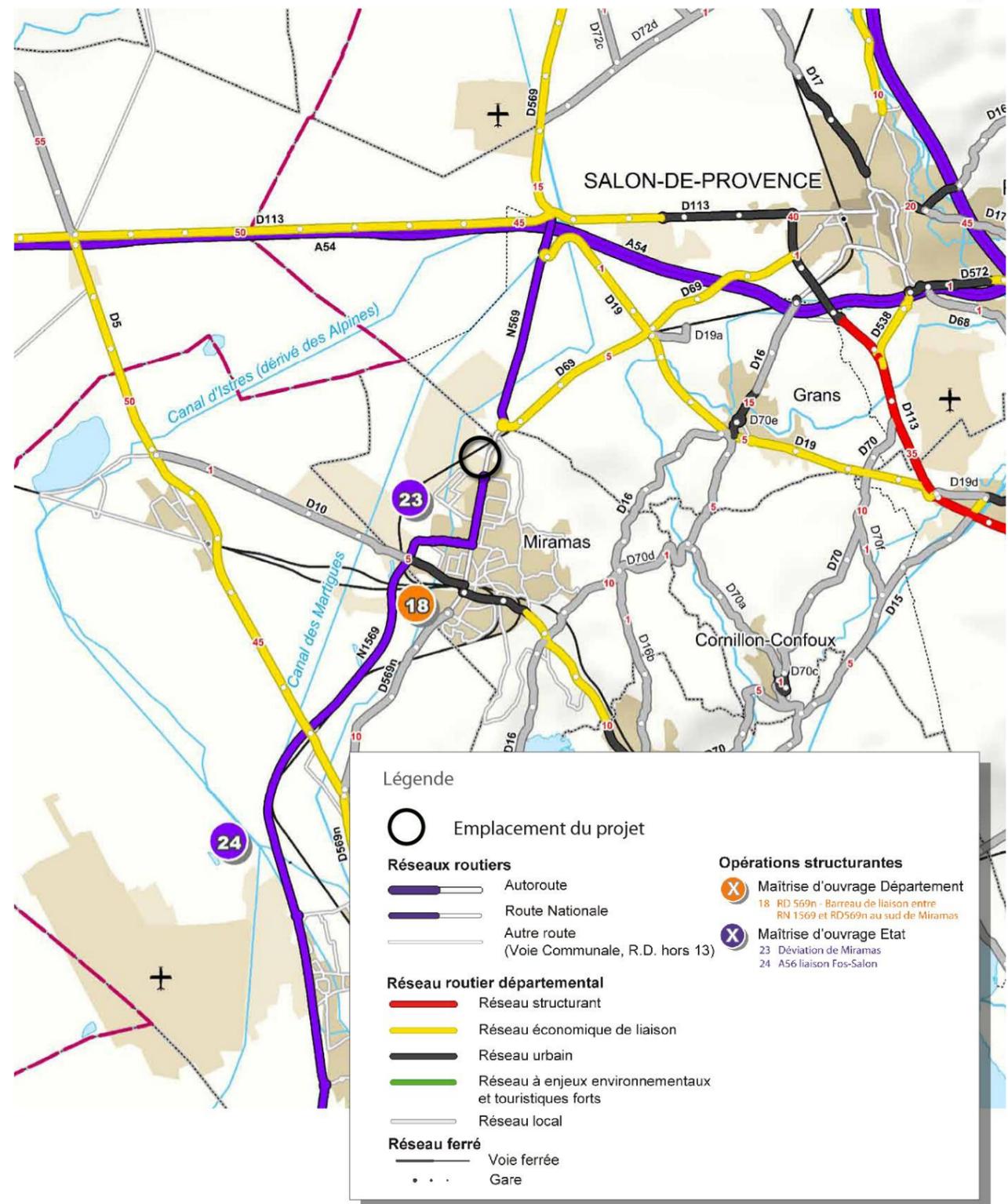
Assurant la desserte des zones d'habitat diffus, le service de transport à la demande « Allo le bus » est proposé par le réseau Ulysse.

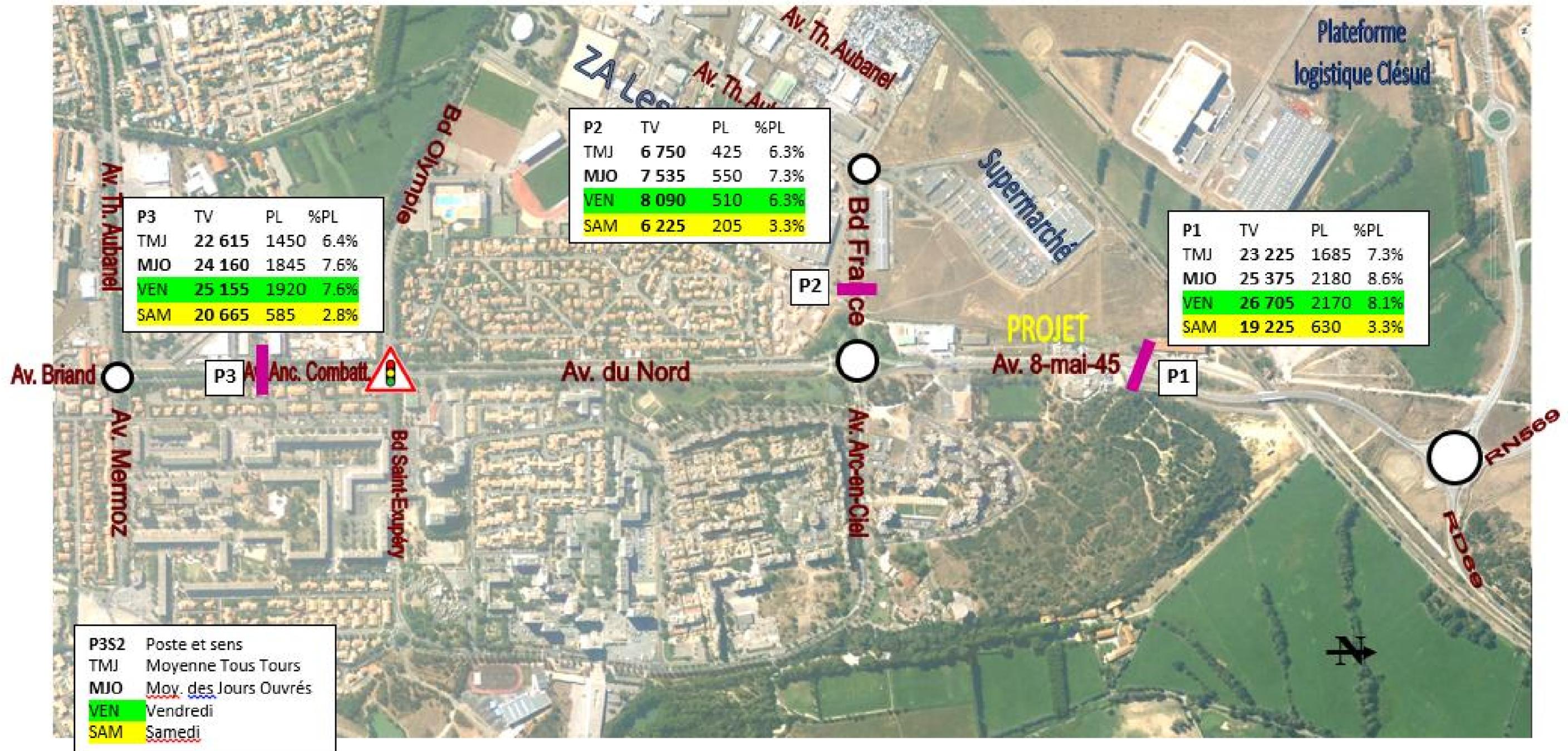
Voirie et transport : **Enjeu fort**
Sensibilité forte

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT - Réseau structurant

échelle 1/100 000

source CD13





Synthèse des trafics journaliers de la zone d'étude (résultats des comptages automatiques)

Réalisation du centre commercial quartier Les Molières à Miramas (13)

Réseaux

L'ensemble des réseaux sont présents dans la zone d'étude (eau potable, eaux usées, EDF-GDF, télécom, éclairage public,...), mais ces réseaux devront être étendus au projet.

*Réseaux : Enjeu modéré
Sensibilité faible*

Gestion des déchets

Le ramassage des déchets assimilables aux ordures ménagères est géré par la SAN Ouest Provence qui assure le service public de collecte.

Sur la commune de Miramas, des points d'apport volontaire existent par les emballages ménagers recyclables ainsi que le verre.

La déchetterie de Miramas est localisée dans la ZAC des Molière, à 400 m des emprises du projet.

*Gestion des déchets ménagers : Enjeu faible
Sensibilité faible*

D. Patrimoine et paysage

Patrimoine culturel - archéologie

La zone d'étude n'est concernée par aucun élément patrimonial : ni site inscrit ou classé, ni monument historique, ni zone de prescription archéologique, ni zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Le conservateur régional de l'archéologie pourra être amené à prescrire un diagnostic archéologique, comme le prévoit le livre V du Code du Patrimoine. De plus, obligation est faite de déclarer toute découverte fortuite en phase travaux.

*Patrimoine : Enjeu faible
Sensibilité faible*

Paysage

L'atlas paysager des Bouches-du-Rhône classe la zone d'étude au niveau de l'unité paysagère 21 *La Crau*, et plus précisément dans la sous-unité paysagère 5 de la *frange urbanisée* soumise à une forte pression.

S'étalant de Miramas à Salon-de-Provence, ainsi que sur les communes d'Istres et de Fos-sur-Mer, cet espace de transition comprend des espaces extrêmement hétérogènes et typés avec des lambeaux relictuels de terroir irrigué et de coussoul. Ainsi, au niveau de la zone d'étude, la plaine s'insère dans les basses collines du pays salonnais.

Les facteurs de sensibilité sont multiples, avec notamment des facteurs :

- paysagers par opposition à l'extension de l'urbanisation ou tout aménagement en vertical (notamment les éoliennes),
- agraires avec la nécessaire préservation des prairies de foin,
- écologiques, la diversité des habitats naturels (steppes, garrigues, forêts, ...) reflète un intérêt écologique exceptionnel,
- liés à l'eau avec la protection de la nappe phréatique de la Crau.

L'atlas paysager des Bouches-du-Rhône localise, au niveau de la zone d'étude, la zone d'activités des Molières, ainsi qu'au Nord une transition d'urbanisation vers des espaces ruraux.

La zone du projet prend la forme de terrains en friche situés en bordure d'un aménagement commercial existant (enseignes de grande distribution et de bricolage, parking de grande taille et station-service) ainsi que des commerces de taille plus modeste (ancienne carrosserie à l'Est, lots d'activités au Sud).

Cette perception remaniée et urbaine de la zone d'étude est accentuée par la présence en limite de la voie ferrée, d'une voie à grande circulation (avenue du 8 mai 1945 en continuité de la RN569), de zones d'activités (Molières, Clésud) et de quartiers d'habitation.

De plus, des creusements de terre vestiges d'anciens sondages ont servi de zones de décharge.

Depuis le projet, les vues éloignées sont limitées de par la présence de trois éléments principaux :

- le bâti avec les enseignes commerciales et les constructions en bordure de l'avenue du 8 mai 1945,
- les axes de circulation (principalement le talus sur lequel a été aménagée la voie ferrée),
- les espaces naturels avec des alignements arborés le long des voies de circulation.

Des vues éloignées existent néanmoins en direction des quartiers d'habitation collectifs au Sud-Ouest ainsi que vers les massifs au Nord.

*Paysage : Enjeu faible
Sensibilité modérée*

3. DOCUMENTS ET REGLES D'URBANISME

Les documents pris en compte dans le cadre de ce chapitre sont :

- La DTA des Bouches-du-Rhône,
- le SCoT Ouest Etang de Berre,
- le PLU de Miramas,
- le PDU Ouest Etang de Berre,
- le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015,
- le SRCE PACA,
- le SRCAE PACA,
- le Schéma Départemental des Carrières des Bouches-du-Rhône,
- le Schéma Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Bouches-du-Rhône.

A. Documents d'urbanisme et de planification

DTA des Bouches-du-Rhône

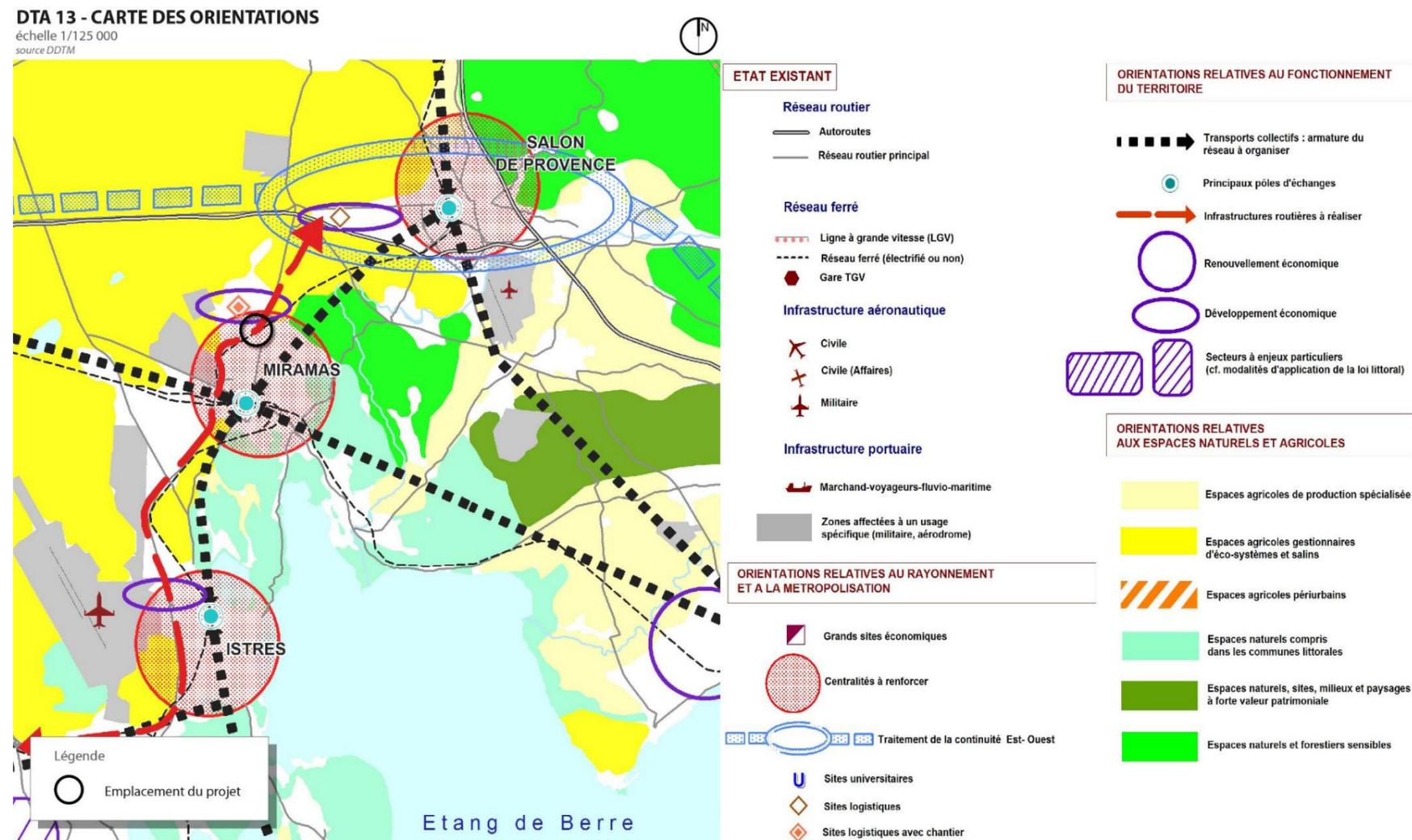
Par décret n° 2007-779 du 10 mai 2007, le conseil d'Etat a approuvé la directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône (Journal Officiel du 11 mai 2007).

La commune de Miramas est désignée comme une commune littorale, mais aucun enjeu n'y est localisé.

La DTA précise que le projet est concerné par deux orientations relatives :

- au rayonnement et à la métropolisation
 - o à l'intérieur d'une centralité à renforcer afin de soutenir la compétitivité du territoire métropolitain et permettre son développement polycentrique,
- au fonctionnement du territoire
 - o à l'intérieur d'un espace ouvert au développement économique,
 - o en limite d'une armature du réseau de transports en commun à organiser sur la route départementale 69 afin d'offrir une véritable chaîne de transports collectifs et permettre le lien entre réseaux urbain et interurbain,
 - o à proximité d'une infrastructure routière à réaliser.

La DTA inscrit ainsi la zone d'étude dans une zone dédiée aux activités économiques. Constituant une extension de zones commerciales existantes, ce projet va permettre d'apporter une réponse au renforcement de la compétitivité du territoire miramasséen, et, connectée à la RD69 par la RN569, le rayonnement du présent projet pourrait justifier le renforcement du réseau en transports en commun. Enfin, la présente opération ne remet pas en cause la réalisation de la déviation de Miramas. Il est donc compatible avec la DTA des Bouches-du-Rhône.



EXTRAIT DU SCOT - ZONES D'ACTIVITES EXISTANTES

échelle graphique
source Scot



SCoT Ouest Etang de Berre

Avec un périmètre comprenant 2 intercommunalités et 9 communes localisées au Sud-Ouest des Bouches-du-Rhône, le projet de SCoT Ouest Etang de Berre a été arrêté le 12 février 2015.

Le diagnostic référence parmi les ZAC du territoire celle des Molières en plein essor. Entre 2004 et 2012, cette ZAC est passée de 41 établissements comptabilisant 10 451 m² de surfaces de vente à 65 établissements et 12 537 m².

Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) du SCoT cible cinq enjeux stratégiques, permettant :

- de maîtriser la dynamique démographique et d'optimiser la qualité d'accueil du territoire,
- de valoriser les atouts économiques et stratégiques du territoire,
- de déterminer une armature adaptée des réseaux de déplacements,
- de valoriser un territoire pluriel (diversité des paysages),
- de structurer le territoire à partir de son environnement agricole et naturel.

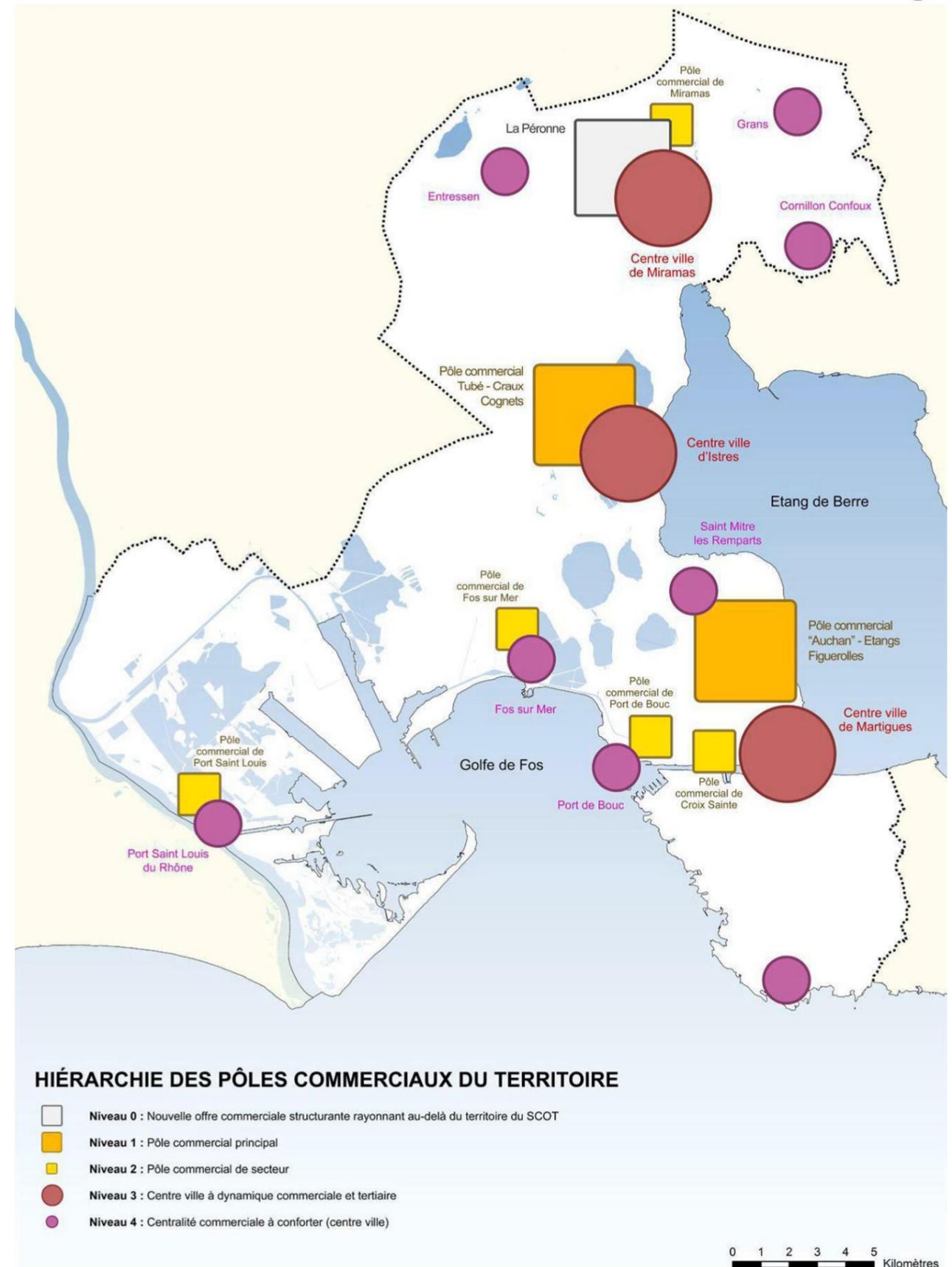
Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) définit le site des Molières comme un secteur à vocation économique existant majoritairement dédiée au commerce, et un pôle commercial de secteur à rayonnement local (niveau 2). Les pôles commerciaux définis en niveau 2 correspondent à une offre commerciale de secteur répondant aux besoins hebdomadaires des populations locales.

Pour ces pôles commerciaux de secteur, le DOO fixe une taille de plafond de 2 500 m² de surface de vente pour l'implantation de nouvelles Grandes Surfaces Alimentaires (GSA) ou Spécialisées (GSS). Cependant, les extensions de GSA et GSS existantes ne sont pas soumises à une taille plafond.

Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) qui sera intégré au SCoT est en cours d'élaboration.

Prenant en considération trois des cinq objectifs du DOG et inscrit comme pôle commercial de secteur à rayonnement local, le projet consiste à renforcer l'armature commerciale de Miramas. L'opération respecte les prescriptions de taille de commerces du SCoT, bénéficie d'une desserte en transport en commun et a fait l'objet d'un traitement paysager soigné.

Le projet est donc compatible avec le projet de SCoT Ouest Etang de Berre arrêté.



Réalisation du centre commercial quartier Les Molières à Miramas (13)

PLU de Miramas

Approuvé le 26/06/2013, le PLU de la commune de Miramas localise les emprises du projet au sein d'une seule zone :

- UE correspondant aux espaces spécifiques réservés aux activités économiques, autorisant les constructions à usage d'activités diverses et les équipements publics ou d'intérêt collectif. Plus précisément, les terrains d'assiette étudiés se trouvent à l'intérieur du secteur UEm correspondant à la zone d'activités des Molières.

Aussi, le règlement de la zone UEm autorise notamment les constructions à usages de commerces, de bureaux, de services, ou encore d'entrepôts commerciaux.

Les emprises du projet sont sujettes aux dispositions particulières applicables à la zone 3 « Bardin » détaillées dans le schéma directeur d'assainissement pluvial de la commune de Miramas. Sur cette zone, pour toute opération de construction ou d'aménagement, des mesures de compensation de l'imperméabilisation sont définies, à savoir :

- un rapport de rétention de 1 200 m³ par hectare imperméabilisé, dont :
 - o au moins la moitié (soit 600 m³/ha), correspondant au stockage d'une pluie décennale, soit assurée par des bassins de rétention,
 - o et que le reste du volume (soit au maximum 600 m³/ha) soit assurée au niveau des espaces collectifs (parking, voirie, espaces verts communs, ...) dont la vidange s'effectuera obligatoirement dans les bassins de rétention,
- un débit de fuite établi à 15 l/s maximum par hectare de projet (surfaces imperméabilisées et naturelles),
- dans le cas d'une vidange gravitaire des bassins de rétention, le débit de fuite global minimal admissible est de 10 l/s (notamment pour les opérations de faible superficie).

Les terrains d'assiette du projet font l'objet du périmètre de la Zone d'Activité Concertée (ZAC) des Molières créée par arrêté préfectoral en date du 9 mars 1972. Le dossier de réalisation a été approuvé par arrêté préfectoral du 27 juin 1980. Défini initialement le 7 mars 1994, le programme des équipements a été modifié le 18 décembre 2014 par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de ZAC (SAN Ouest).

Aucun équipement public n'est prévu dans les emprises du projet.

Le projet est de plus concerné par deux emplacements réservés relatifs à :

- n°19, l'aménagement d'un rond-point avenue du Nord d'une superficie de 2 120 m² et dont le bénéficiaire est la commune,
- n°52, voie nouvelle à 12 m dans la zone industrielle des Molières d'une superficie de 5 073 m² et dont le bénéficiaire est la commune.

Aucun espace boisé ni haie à conserver ne se situe dans les terrains d'assiette du projet. Cependant, le canal existant en limite Est est représenté de manière graphique.

Les emprises du projet sont concernées par les servitudes d'utilité publique relatives aux télécommunications (PT3) et aux transports (T1 pour la voie ferrée et T5 pour les relations aériennes).

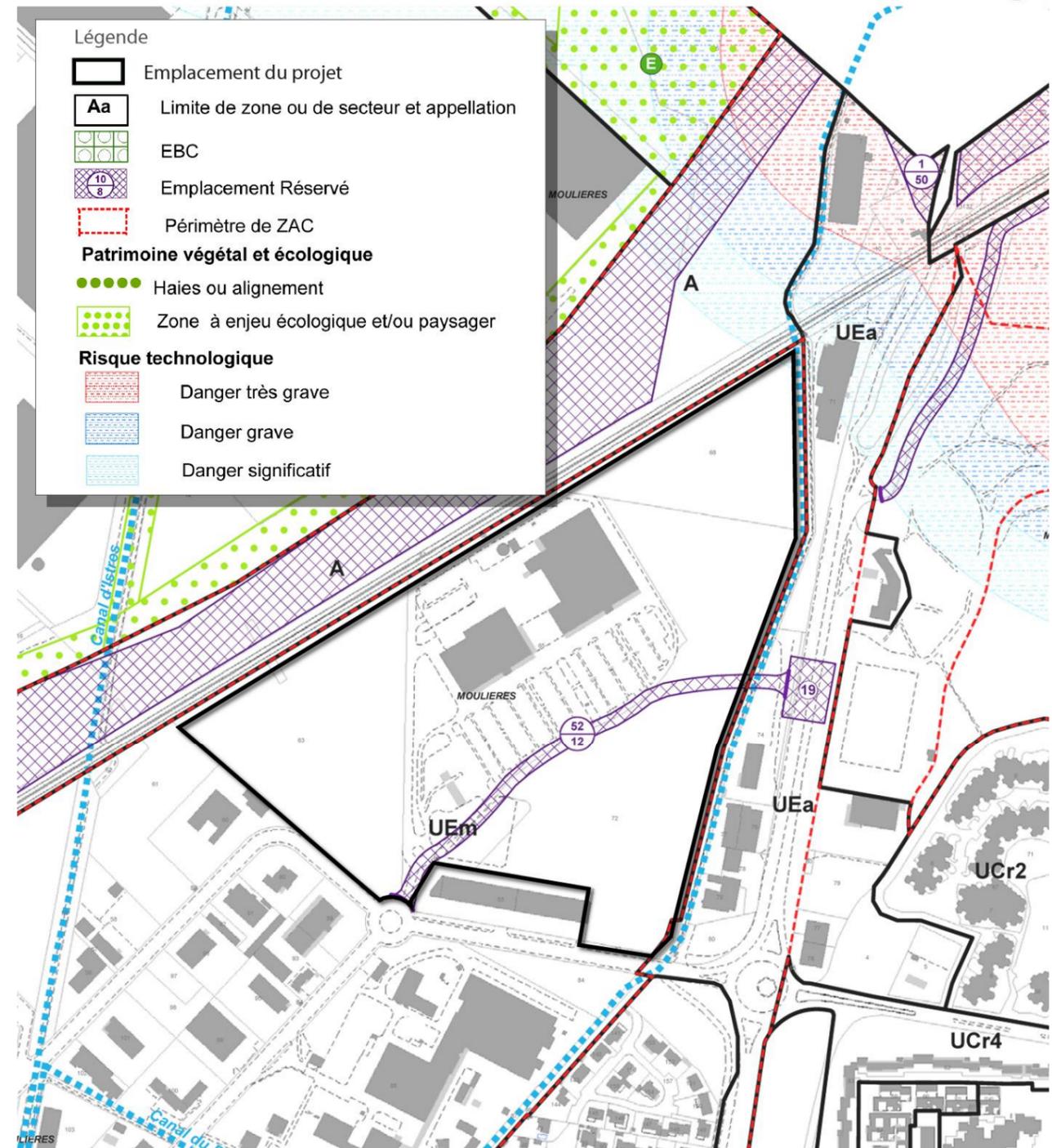
Inscrit dans le PADD, la zone d'activités des Molières présente une situation proche de la saturation. La commune souhaite ainsi encourager l'installation d'activités commerciales et de services de qualité en prolongement de cette zone d'activités. Ces aménagements devront de plus être accompagnés d'une réflexion autour des modes de déplacements « doux », ainsi que la définition d'un plan de circulation afin notamment d'améliorer les liaisons entre la zone d'étude et le futur Village de marques.

Le projet s'inscrit au niveau de la ZAC des Molières, dont il constitue la dernière partie aménageable. Dans sa définition, le projet prend aussi en considération les préconisations hydrauliques du schéma directeur d'assainissement pluvial communal, et respecte le règlement du secteur UEm. De plus, il ne remet pas en cause les servitudes d'utilité publique en vigueur et permet la réalisation des deux emplacements réservés présents dans la zone d'étude.

EXTRAIT DU POS VALANT PLU

échelle 1/5 000

source Commune de Miramas



PDU Ouest Etang de Berre

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) Ouest Etang de Berre est actuellement en cours d'élaboration, seul le projet de diagnostic est actuellement consultable. Il recouvre le territoire de deux intercommunalités (communauté d'agglomération du Pays de Martigues et SAN Ouest), soit 9 communes. La démarche PDU a permis de discerner, pour le territoire d'étude :

- ses principaux atouts
 - o des circulations importantes de marchandises et d'hommes,
 - o une richesse écologique et touristique exceptionnelle,
 - o une dynamique de progrès dans les transports publics,
 - o de nombreux projets initiés (projets routiers, pôles d'échanges, ...),
- ses principales faiblesses
 - o un territoire marqué par des pollutions liées aux transports,
 - o un maillage routier contraint (des grands chantiers à initier),
 - o une utilisation ancrée de la voiture,
 - o des risques d'asphyxies économique, sanitaire et routière,
 - o une intermodalité à développer,
 - o des transports en commun à soutenir et à inscrire dans les habitudes.

Au regard de ces caractéristiques, ainsi que des conclusions d'une phase de concertation déjà initiée, les enjeux du PDU portent actuellement sur 4 thématiques :

- une offre de transport en commun performante et attractive,
- un report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun et les modes actifs,
- modes actifs : marcher et pédaler facilement en toute sécurité,
- la desserte indispensable des pôles économiques et logistiques.

Actuellement en cours d'élaboration, le PDU Ouest Etang de Berre n'exerce aucune contrainte sur la zone d'étude. Le projet prend en considération 3 grands enjeux du PDU, bénéficiant d'une desserte par les transports en communs optimale grâce à la présence d'un arrêt dans les emprises du projet, promouvant ainsi l'écomobilité. De plus, la création de cheminements internes à la zone d'étude dédiés aux piétons sécurisera les déplacements d'échanges à l'échelle du quartier.

B. Plan de Prévention des Risques (PPR)

Aucun PPR ne s'applique sur la commune de Miramas.

C. Articulation avec les plans, schémas et programmes

SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 constitue un document juridique de planification décentralisé, définissant, pour une période de six années, 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. La zone d'étude se situe sur le territoire *Durance, Crau et Camargue ; Zone d'activité de Marseille, Toulon et littoral* du SDAGE Rhône Méditerranée. Elle est plus particulièrement incluse dans le sous-bassin versant DU_13_09 (*Crau-Vigueirat*).

La zone d'étude se situe dans le territoire n°13 du SDAGE (*Durance, Crau et Camargue*).

Comme le précise le document d'accompagnement du SDAGE, les principaux problèmes liés au contexte du territoire 13 sont les suivants :

- les déséquilibres quantitatifs sur les cours d'eau et les eaux souterraines,
- les menaces sur le maintien de la biodiversité,
- la présence de pollutions domestique, industrielle et par les pesticides.

La zone d'étude est plus précisément concernée par le sous-bassin versant DU_13_09 (*Crau-Vigueirat*), ne faisant l'objet d'aucune mesure prioritaire selon le SDAGE Rhône Méditerranée.

Passant à 3,1 km à l'Est du projet, le fleuve de la Touloubre présentait un état écologique moyen et un état chimique bon. Les objectifs de bon état chimique et de bon état écologique sont fixés à 2015.

Le projet respecte les orientations fondamentales du SDAGE, son programme de mesures et ses objectifs de bon état des milieux en prévoyant notamment la pose de dispositifs de rétention.

SRCE PACA

Approuvé le 26 novembre 2014, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le document régional identifiant les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux.

L'atlas cartographique (carte n°3 relative aux objectifs assignés aux éléments de la Trame Verte et Bleue régionale) localise en partie la zone d'étude au niveau d'un espace déjà artificialisé.

Il ne localise de plus aucun réservoir de biodiversité ni de corridor écologique

Le présent projet prend notamment en considération les actions de l'orientation stratégique n°1 du SRCE (*agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques*) :

- Action 2, *maîtriser une urbanisation pour des modes de vie plus durables,*
- Action 4, *développer de nouvelles formes urbaines et gérer les espaces de respiration,*
- Action 8, *concevoir et construire des projets d'infrastructures et d'aménagement intégrant les continuités écologiques.*

Prenant en considération certaines des actions de ce document et n'étant pas concerné par son zonage, le projet est compatible avec le SRCE PACA.

SRCAE PACA

Le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE PACA) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 juillet 2013. Les enjeux portés par le SRCAE concernent :

- les bâtiments résidentiels et tertiaires¹,
- le transport¹,
- l'industrie,
- l'agriculture et l'usage des sols,
- les énergies renouvelables,
- l'adaptation au changement climatique,
- les déchets,
- les modes de vie, de consommation et de production responsables.

Les principaux objectifs du SRCAE pour le secteur Bâtiments sont :

- un rythme de 50 000 logements totalement rénovés par an,
- la remplacement de 25% des systèmes de chauffage électrique et fioul d'ici 2025,
- la réhabilitation de 3% des surfaces tertiaires par an.

Les principaux objectifs du SRCAE pour le secteur Transports et Urbanisme sont :

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

Les objectifs globaux du SRCAE PACA sont présentés dans le tableau ci-après.

Objectif	2007	2015	2020	2030
Consommation finale d'énergie	référence		- 13%	- 25%
Consommation d'énergie par habitant	référence	-	- 20%	- 33%
Emissions de gaz à effet de serre (GES)	référence	-	- 20%	- 35%
Part de renouvelables dans la	9%	-	20%	30%
Emissions d'oxydes d'azote (NOx)	référence	-	-40%	-
Emissions de particules fines (PM _{2,5})	référence	-30%	-	-

Les objectifs stratégiques du SRCAE définis aux horizons 2020 et 2030 traduisent la volonté de la région PACA de s'inscrire dans une perspective de transition énergétique permettant l'atteinte du facteur 4 en 2050, c'est-à-dire la division par 4 des émissions de GES par rapport à leur niveau de 1990.

Conformément aux objectifs de SRCAE, le projet participe à la transition énergétique en proposant des bâtiments économes, mais aussi en réduisant les trajets automobiles de par la présence dans ses emprises d'un arrêt de bus et la création de cheminements piétonniers sécurisés.

¹ Secteurs intéressant directement l'opération

Schéma Départemental des Carrières des Bouches-du-Rhône

Le Schéma Départemental des Carrières des Bouches-du-Rhône a été approuvé par le Préfet de département le 24 octobre 2008. Il fait suite au bilan tiré de 10 années du schéma précédent (1996-2006).

Il représente la synthèse d'une réflexion approfondie et prospective non seulement sur l'impact de l'activité des carrières sur l'environnement, mais à un degré plus large, sur la politique des matériaux dans le département.

Il constitue un instrument d'aide à la décision du préfet, lorsque celui-ci autorise les exploitations de carrière en application de la législation des installations classées.

Le présent document fait ressortir la diminution importante des possibilités d'exploitation des gisements recensés, pouvant de surcroît conduire à une pénurie de la ressource locale. Face à ce constat, plusieurs orientations ont été définies :

- instaurer une gestion durable de la ressource accessible,
- faciliter l'accès à la ressource à moyen long terme,
- prise en compte des enjeux environnementaux,
- grands travaux,
- mode de transport alternatif,
- limitation des nuisances en phase exploitation,
- réinsertion des sites après exploitation,
- mise en commun d'aménagements spécifiques.

Le projet respectera les dispositions du Schéma Départemental des Gestion des Déchets du BTP des Bouches-du-Rhône.

Dès la conception de l'opération, le Maître d'ouvrage a adapté les principes de réflexion suivants :

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

Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Bouches-du-Rhône

Le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Bouches-du-Rhône est actuellement en cours d'élaboration.

4. ANALYSE DES EFFETS DE L'OPERATION SUR L'ENVIRONNEMENT

A. Effets sur l'environnement en phase chantier

Milieu physique

Toutes les précautions seront prises afin de limiter autant que possible les rejets dans l'environnement du projet.

Les travaux pourront être à l'origine d'émissions de poussières lors de certaines phases du chantier.

Tout chantier est générateur de poussières. Les sources de ces poussières concernent essentiellement :

- les mouvements des engins mobiles d'extraction lors des terrassements,
- la circulation des engins de chantiers (pour le chargement, le déchargement et le transport),
- les travaux d'aménagement et de construction.

Au demeurant, les poussières émises par les engins d'extraction diminueront notablement au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur le chantier. Les matériaux excavés seront humides, compactés et directement évacués hors du chantier, réduisant ainsi fortement le risque d'émission de poussières.

La pollution des eaux peut survenir par :

- l'apport substantiel de Matières en Suspension (MES) dans les fossés et au niveau du canal d'irrigation,
- le rejet de l'émulsifiant employé dans le cadre des travaux de revêtement de chaussée, le déversement accidentel de laitance de béton, les rejets d'eau de ressuyage des bétons frais,
- les opérations d'entretien des engins de chantier (vidange notamment), de lavage des toupies de béton,
- les fondations profondes à réaliser.

Ces risques sont limités dans le cadre du projet, aucun rejet volontaire n'étant prévu dans le milieu naturel.

Le chantier sera à l'origine de nuisances sonores qui auront un impact sur l'ensemble des constructions situées en bordure du projet. Il convient cependant de noter que le chantier sera réalisé dans un milieu sonore déjà bruyant lié principalement à la présence de deux grands axes de circulation (RN569 et voie ferrée).

Milieu biologique

Le présent projet présente des impacts bruts :

- modérés pour la Lachnée paradoxale, notamment en phase chantier par la destruction possible de d'individus et de l'habitat de l'espèce,
- non significatifs sur les habitats de reproduction et d'alimentation d'une faune commune mais bénéficiant d'un statut de protection (cas de l'avifaune, reptiles et mammifères non volants).

Milieu humain

Pendant la durée des travaux, l'impact sera positif pour certaines activités proches du projet : restaurants et sous-traitance aux entreprises de BTP locales notamment.

L'accès aux différentes activités, notamment au supermarché et à la grande enseigne de bricolage situés dans les emprises du projet, sera maintenu pendant le chantier.

Patrimoine et paysage

Le chantier sera visible temporairement par les usagers et les riverains des voies de la zone d'étude. Cet impact est lié essentiellement :

- aux zones d'installation de chantier et de parcage des engins,
- aux travaux : phase terrassement notamment, limitée dans le cas présent par l'absence de grands mouvements de terres.

Un nettoyage régulier de la chaussée circulée sera organisé.

Déchets du chantier

Les déchets du chantier sont essentiellement constitués de débris de végétaux, terres, balises plastiques, poteaux bois, lanternes d'éclairage, lampes et poteaux métalliques.

Les végétaux seront broyés et évacués vers les décharges environnantes autorisées et correspondant à la classe de matériaux.

Les autres déchets issus de la phase travaux seront récupérés, triés et tracés jusqu'à leur destination finale.

Certaines préconisations seront précisées aux entreprises intervenant sur le chantier, à savoir par exemple : ne pas brûler les déchets, ne pas enterrer les déchets, ne pas mélanger les déchets et ne pas déposer les déchets n'importe où.

B. Effets sur l'environnement en phase exploitation

Milieu physique

Le projet créant une zone d'activités où le bâti sera peu énergivore et les déplacements en modes doux facilités (certification BREEAM Very Good), il n'est pas de nature à modifier le climat et la qualité de l'air du secteur.

Le projet n'a aucun impact sur la géologie et la topographie du secteur.

L'impact du projet sur la nappe d'eau souterraine peut être caractérisé comme négligeable : en effet aucun prélèvement ou rejet dans les eaux souterraines ne sera effectué.

Concernant les eaux superficielles, à travers principalement de nouvelles surfaces imperméabilisées, le futur quartier aura des impacts hydrauliques sur la zone d'étude, notamment vis-à-vis des eaux de ruissellement.

Il est rappelé que les nuisances engendrées par le projet en termes de pollution peuvent prendre différentes formes en phase exploitation :

- pollution saisonnière,
- pollution chronique,
- pollution accidentelle.

Ces pollutions peuvent affecter les eaux de surface, mais également les eaux souterraines.

Le projet n'étant situé dans aucun périmètre de protection du captage d'eau potable, il n'a qu'un impact négligeable sur la nappe libre de Crau au regard des travaux entrepris (sauf si la géothermie sur nappe est privilégiée comme solution énergétique).

L'arrivée de nouvelles activités dans un secteur déjà construit (supermarché, grande enseigne de bricolage, station-service, locaux et entrepôts professionnels, voie ferrée) n'a pas d'impact significatif sur les vibrations, les odeurs et les émissions lumineuses de la zone d'étude. Le principal impact concerne la mise en place d'un éclairage à l'intérieur du projet, impact minimisé par l'existence d'un éclairage existant ainsi que l'implantation périurbaine du projet.

Au regard des niveaux de bruit actuellement observables avec notamment la RN569 qui constitue la porte d'entrée de l'agglomération de Miramas ainsi que la voie ferrée bordant le projet, l'ambiance sonore de la zone d'étude ne sera pas modifiée.

Milieu biologique

La zone d'étude n'est incluse dans aucune zone protégée au titre de son intérêt biologique.

Une étude écologique complète a été réalisée par le bureau d'études Naturalia dans le cadre de la réalisation de ce projet, destinée notamment à identifier et quantifier les impacts du projet sur l'environnement en phase chantier. Cette étude permettra de plus d'alimenter la réflexion lors de l'élaboration du dossier qui sera transmis à la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC).

Milieu humain

A travers la création de nouvelles surfaces commerciales, l'un des objectifs de ce projet est de terminer l'aménagement de la ZAC des Molières et de renforcer l'attractivité du quartier, créant des emplois et des richesses sur le territoire communal, et augmentant les flux de personnes à l'échelle de la zone d'étude.

La réalisation du projet a ainsi un impact direct sur les activités, avec une diversification de l'offre proposée en commerces vis-à-vis de celles actuellement présentes sur le site du projet.

La réalisation de ce centre commercial implique la modification de l'occupation du sol sur son emprise. Cependant, cette urbanisation est inscrite dans les documents d'urbanisme communaux et supracommunaux, et les actuels terrains n'accueillent aucune activité humaine (notamment agricole). De plus, ces sols ne présentent aucune fonction et limitent l'attractivité du site.

Ce projet permettra de proposer un deuxième accès au centre commercial grâce à l'aménagement d'un carrefour au droit de l'avenue du 8 mai 1945, ainsi que la réalisation de cheminements piétons matérialisés à l'intérieur des emprises du projet.

Le bureau d'études Ascodel modélisera les trafics induits par le présent projet, tout en prenant en considération les projets alentours générateurs de déplacements (ZAC de la Péronne – Boule Noire, salle d'athlétisme), ainsi que le projet de déviation de Miramas qui va permettre de délester l'ancienne RN569 d'une partie du trafic de transit. Cette étude permettra ainsi de prévoir si une amélioration de la situation actuelle est possible à l'horizon de réalisation du présent projet.

Prévu notamment dans le cadre de l'aménagement de la ZAC des Molières, l'extension des réseaux projeté dans le cadre de cette opération ne modifie pas les réseaux alentours.

Lié à l'arrivée des nouvelles activités, le projet produit un surplus de déchets ménagers en phase exploitation.

Patrimoine et paysage

Concernant le patrimoine, le projet n'aura aucun impact sur ce secteur à faibles enjeux.

Concernant le paysage, le projet s'intègre dans un secteur d'extension d'urbanisation prévu et limité. Il ne joue aussi pas un rôle de transition d'urbanisation vers des espaces ruraux comme définis par l'Atlas Paysager des Bouches-du-Rhône, du fait que des aménagements structurants (voie ferrée et plate-forme de Clésud) sont implantés en limite Nord.

C. Principales mesures d'intégration

L'opération a tout d'abord été définie afin d'optimiser son intégration dans ce site à enjeux :

- en continuité d'urbanisation afin de développer l'attractivité du quartier des Molières et continuer l'urbanisation de cette ZAC,
- définition de manière concertée d'un plan-masse du projet avec les enseignes existantes afin d'établir un projet pensé de manière globale, notamment d'un point de vue paysager et pour la prise en compte des problématiques hydrauliques et de stationnement,
- implantation des bâtiments afin d'offrir une vitrine commerciale pour les piétons venant du centre-ville de Miramas, mais aussi de « cacher » la voie ferrée voisine.

Ajoutée à l'objectif précédent d'optimiser l'intégration sur site, la performance environnementale du projet fait l'objet d'une attention particulière, cette future zone d'activités devant être certifiée BREEAM Very Good.

Ainsi, ce projet sera irréprochable tant au niveau des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées aux techniques de construction, qu'au niveau de l'optimisation des déplacements (aménagement de cheminements piétons, arrêts de bus dans les emprises du projet).

Suite à la définition des trafics supplémentaires dans l'état projeté, le bureau d'études Ascode définira, si besoin, les aménagements nécessaires à un bon fonctionnement global de la zone d'étude (par exemple, réaménagement de voies, recalibrage de carrefours, ...) qui pourront faire l'objet d'un formulaire de demande d'examen au cas par cas.

La définition des enjeux écologiques par le bureau d'études Naturalia a dans un premier temps permis l'affinement du plan-masse du projet en analysant l'évitement des espèces patrimoniales et/ou protégées (mesure E1, adaptation du parti d'aménagement). Dans ce sens, la zone entre les deux ronds-points existants a été préservée de tout aménagement afin de préserver une partie de l'habitat de la Lachnée paradoxale. Afin de limiter les impacts sur le milieu naturel, des mesures de réduction et d'accompagnement ont été définies :

- respect des emprises en phase chantier et projet (mesure R1),
- élaboration d'un phasage des travaux en fonction du calendrier écologique (mesure R2),
- limitation de l'expansion et traitement des espèces invasives (mesure R3),
- suivi écologique (mesure A1).

En conséquence, les atteintes résiduelles après mesures peuvent être qualifiées de non significatives pour l'ensemble des enjeux écologiques, notamment la Lachnée paradoxale.

Dans le cadre de ce projet, le scénario compensatoire se traduit par l'acquisition d'une parcelle de surface correspondant à vocation écologique et mise en sa gestion dans le but de pérenniser les enjeux écologiques présents. Dans le cadre d'un partenariat, la CDC Biodiversité n'a émis aucune remarque spécifique pour le présent projet.

En plus du bassin de rétention des eaux pluviales actuellement surdimensionné, un réseau de bassins et de noues seront positionnées afin de prendre en considération la problématique hydraulique de l'opération et de respecter les préconisations du schéma directeur d'assainissement pluvial de la commune de Miramas.

D. Conclusion : impacts résiduels et compatibilité

Le projet a un impact résiduel négatif sur :

- les vibrations, odeurs et émissions lumineuses,
- les captages d'eau potable, les eaux souterraines et superficielles,
- la faune, la flore et les habitats naturels,
- l'occupation du sol,
- la voirie et les déplacements,
- le paysage.

Le projet a un impact résiduel positif sur :

- les activités économiques,
- les réseaux de la zone d'étude.

Le projet a un impact résiduel négligeable sur :

- la climatologie et qualité de l'air,
- la topographie et la géologie du site,
- les populations actuelles et futures,
- l'ambiance sonore,
- la gestion des déchets,
- le patrimoine culturel.

De plus, le projet prend considération les orientations d'aménagement des documents d'urbanisme (DTA, SCoT, PLU, ...).