



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MRAe**

Mission d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Conseil Général de l'Environnement  
et du Développement Durable**

**Avis délibéré  
de la Mission régionale d'autorité environnementale  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**sur le projet de création de la zone d'activités économiques de  
Prébois à Six-Fours-les-Plages (83)**

**N° MRAe  
2022APPACA17/3062 et  
3063**

## PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de création de la zone d'activités économiques de Prébois à Six-Fours-les-Plages (83). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Toulon Provence Méditerranée.

Le dossier comporte notamment : une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et deux dossiers de demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le 29 mars 2022 en « collégialité électronique » par Philippe Guillard, Marc Challéat, Sylvie Bassuel, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie le 01/02/2022 par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriels du 2 et 7 février 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 9 février 2022 ;
- par courriels du 2 et 7 février 2022 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en dates du 24 février et 3 mars 2022.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 du code de l'environnement.**

**Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

**L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.**

**L'article L122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe<sup>1</sup> serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.**

---

1 [ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr)

## SYNTHÈSE

Le projet de création de la zone d'activités économiques de Prébois à Six-Fours-les-Plages (Var) porte sur une emprise de 8 hectares environ, actuellement à l'état de friche agricole. Le présent avis porte sur deux demandes d'autorisation environnementale et sur la déclaration d'utilité publique. Le maître d'ouvrage projette de créer 12 lots destinés à accueillir des bâtiments à usage d'artisanat, d'industrie et de petites et moyennes entreprises.

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants : la préservation de la biodiversité, des continuités écologiques et du paysage ; la prévention du risque d'inondation par ruissellement et remontée de nappe ; la préservation de la qualité de l'air et la limitation des nuisances sonores au niveau des futurs occupants et des riverains du projet ; la lutte contre le changement climatique.

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact et des thématiques attendues pour ce type de projet, hormis les conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone et la façon dont il en est tenu compte.

Les impacts bruts et résiduels du projet sur les habitats naturels et la flore ne sont pas quantifiés. Le dispositif de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure prévoyant la transplantation d'espèces floristiques patrimoniales mérite d'être complété.

L'absence d'incidence sur le réseau Natura 2000 n'est pas suffisamment étayée. La zone spéciale de conservation « Mont Caume – Mont Faron – Forêt Domaniale des Morières » n'est pas intégrée dans l'analyse.

La MRAe invite le maître d'ouvrage à revoir les caractéristiques du projet (en termes d'ampleur et d'emplacement), afin d'éviter toute nouvelle exposition de personnes à un risque avéré de feu de forêt.

Concernant les bassins de rétention, la structure responsable et les modalités d'entretien ne sont pas précisées. Les dispositifs de rabattement de nappe (en phase de chantier) et constructifs (phase d'exploitation) à mettre en place pour prévenir le risque de remontée de nappe d'eau souterraine ne sont pas présentés.

L'étude d'impact n'évalue pas l'impact sur la qualité de l'air et les nuisances sonores du trafic induit par le projet (absence d'étude de trafic).

Concernant le paysage, le dossier ne montre pas comment le parti d'aménagement préserve les perceptions visuelles remarquables.

La MRAe recommande d'évaluer la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre, en phases de travaux et d'exploitation, et de mettre en œuvre la démarche « éviter, réduire, compenser ».

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>4</b>
<b>AVIS</b> .....	<b>6</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact</b> .....	<b>6</b>
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i> .....	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i> .....	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	9
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet</b> .....	<b>9</b>
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	9
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i> .....	9
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i> .....	10
2.2. Risques naturels.....	11
2.2.1. <i>Feu de forêt</i> .....	11
2.2.2. <i>Inondation</i> .....	12
2.3. Déplacements, qualité de l'air, bruit.....	12
2.3.1. <i>Déplacements</i> .....	12
2.3.2. <i>Qualité de l'air</i> .....	13
2.3.3. <i>Bruit</i> .....	14
2.4. Paysage.....	14
2.5. Changement climatique.....	15
2.5.1. <i>Potentiel de développement en énergies renouvelables</i> .....	15
2.5.2. <i>Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)</i> .....	15

# AVIS

## 1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Contexte et nature du projet

Le projet est situé dans le quartier Les Playes en partie nord du territoire de la commune de Six-Fours-les-Plages (Var). Il prévoit la création d'une zone d'activités économiques (ZAE) orientée vers l'artisanat, l'industrie et l'accueil de petites et moyennes entreprises, sur un terrain d'une superficie de 8,16 hectares (cf. figure 1 ci-dessous). Le site, situé dans un contexte urbain et entouré de zones d'activités, est majoritairement composé d'anciennes parcelles agricoles aujourd'hui en friches.

La commune est comprise dans le périmètre du SCoT<sup>2</sup> Provence Méditerranée approuvé en septembre 2019.

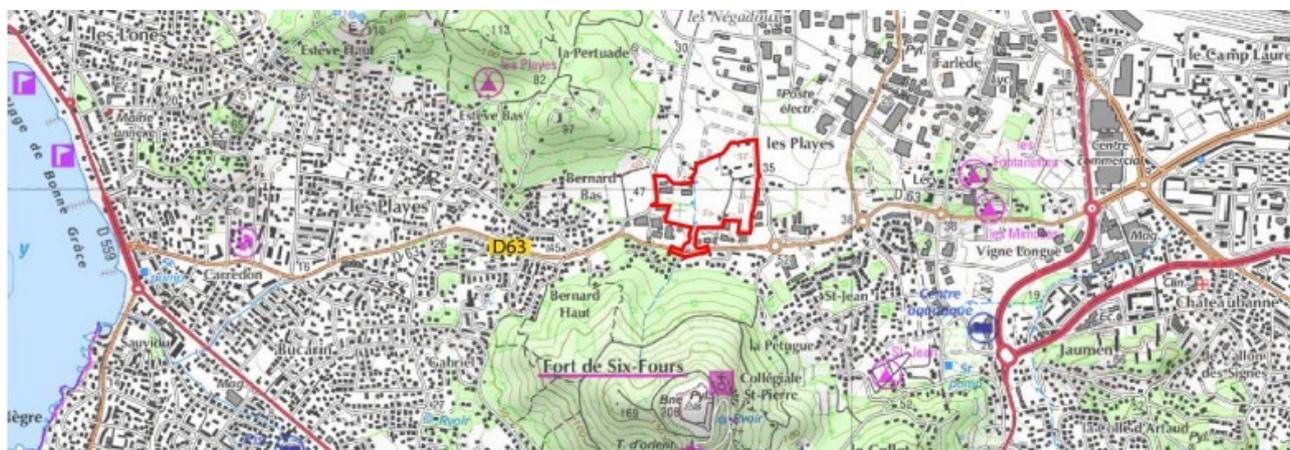


Figure 1: localisation du site du projet. Source : étude d'impact.

### 1.2. Description et périmètre du projet

Le terrain sera divisé en 12 lots d'une superficie variant de 2 321 à 5 229 m<sup>2</sup>. Le dossier ne précise pas la surface de plancher maximale prévue et ne joint pas le calendrier prévisionnel d'exécution des travaux du lotissement (date de démarrage et durée). Le projet comporte la création :

- au sein de la zone d'activités économiques : de deux voies internes de desserte des lots, d'un carrefour giratoire au croisement de ces voies et de deux bassins de rétention (enterré et à ciel ouvert) ;
- à l'entrée sud : d'un carrefour giratoire sur la route départementale RD63.

La MRAe souligne qu'à chaque nouvelle demande d'autorisation, l'étude d'impact du projet d'aménagement devra être actualisée<sup>3</sup> « en procédant à une évaluation [des] incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet » et la MRAe saisie à nouveau.

2 Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire de projet ou bassin de vie (périmètre intercommunal ou au-delà), détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire. Il est régi principalement par les articles L131-1 à L131-3, L141-1 à L143-50 et R141-1 à R143-16 du code de l'urbanisme.

3 Cf. article L122-1-1 III du code de l'environnement.

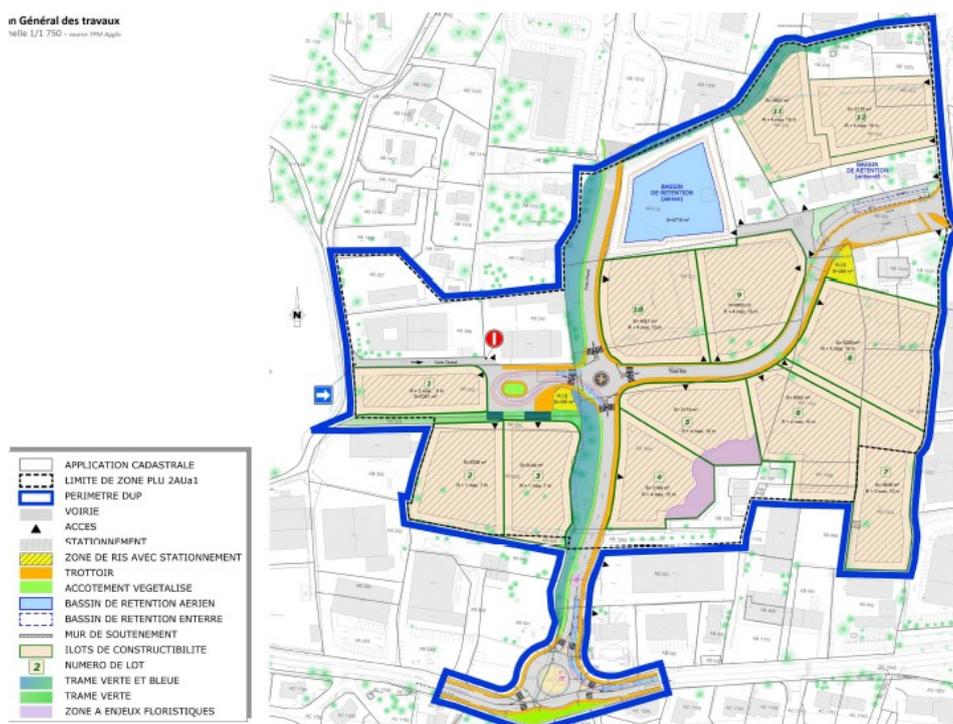


Figure 2: plan de division en 12 lots. Source : étude d'impact.

**La MRAe recommande de préciser la surface de plancher maximale prévue et de joindre le calendrier prévisionnel d'exécution des travaux du lotissement (date de démarrage et durée).**

## 1.3. Procédures

### 1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement (CE).

Déposé au titre de la demande d'autorisation environnementale et de la déclaration d'utilité publique, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 39. travaux, constructions et opérations d'aménagement, c) opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R420-1 du code de l'urbanisme (CU) supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> dans un espace autre que les zones mentionnées à l'article R151-18 CU lorsqu'un plan local d'urbanisme est applicable, du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 16 mai 2017<sup>4</sup>.

### 1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures de demandes d'autorisations suivantes : déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale au titre de la « loi sur l'eau » (installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à autorisation mentionnés au I de l'article L214-3 CE), permis d'aménager.

<sup>4</sup> Le dossier ne mentionne pas la rubrique du R122-2 du code de l'environnement concernée. A l'aide des informations disponibles dans le dossier, la MRAe constate que le projet occuperait une emprise maximale au sol autorisée de 62 891 m<sup>2</sup>.

Selon l'étude d'impact, « les emprises nécessaires à la réalisation de l'opération sont situées majoritairement en sous-secteur 2AUa1<sup>5</sup> du PLU<sup>6</sup>. Seule la voie de liaison sud et le raccordement avec la RD63, ainsi que deux parcelles non bâties au sud-est, sont compris au sein de la zone UG<sup>7</sup> ». « Le règlement de la zone 2AUa1 stipule, qu'en plus de la compatibilité du projet avec l'OAP<sup>8</sup> 10, une modification ou une révision du PLU est nécessaire afin d'ouvrir à l'urbanisation cette zone ». L'étude d'impact indique que « l'opération de création de la ZAE de Prébois n'est pas compatible avec le PLU de Six-Fours-les-Plages suite à la nécessaire adaptation du PLU afin d'urbaniser cette zone. Un dossier d'enquête publique préalable à la DUP<sup>9</sup> emportant mise en compatibilité du PLU sera nécessaire afin de rendre le PLU compatible avec le présent projet ».

Le dossier précise que la création de la zone d'activités fera l'objet d'une enquête publique unique, qui portera à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU.

La mise en compatibilité du PLU liée à la déclaration d'utilité publique relative au projet de création de la ZAE relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément aux articles L104-2, L300-6 et R104-8 à R104-33 CU, transmis à la MRAe une demande d'examen le 8 avril 2020. Par [arrêté préfectoral n°CU-2020-2579 du 16 juin 2020](#), la MRAe a pris la décision de ne pas soumettre le projet de mise en compatibilité du PLU à étude d'impact.

## 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité, des continuités écologiques et du paysage ;
- la prévention des risques naturels (feu de forêt, inondation par ruissellement et remontée de nappe) ;
- la préservation de la qualité de l'air et la limitation des nuisances sonores au niveau des futurs occupants et des riverains du projet ;
- la lutte contre le changement climatique.

## 1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet, hormis sur deux points :

- absence de conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone et la façon dont il en est tenu compte (l'étude en elle-même est jointe en annexe de l'étude d'impact) :

---

5 Le dossier indique que « la zone 2AUa correspond aux secteurs d'urbanisation future à vocation d'activités économiques au sud-ouest et au sud-est de la zone d'activités des Playes et de la Millonne. Le sous-secteur 2AUa1 est à vocation d'activités économiques ».

6 Plan local d'urbanisme approuvé en avril 2015.

7 Le dossier indique que « la zone UG correspond aux secteurs à vocation d'activités économiques ».

8 Orientation d'aménagement et de programmation.

9 Déclaration d'utilité publique.

- absence d'évaluation des incidences liées au trafic induites par le projet sur la santé des populations (pollution de l'air, bruit), aucune étude de trafic n'ayant été réalisée.

L'étude d'impact s'appuie par ailleurs sur des études spécifiques (études naturaliste, hydraulique et géotechnique).

Sa rédaction et sa présentation sont accessibles au grand public.

## 1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

La MRAe relève que la zone de Prébois est identifiée comme « *espace urbanisable à dominante économique* », sur le schéma illustratif des localisations préférentielles des activités économiques et des services dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée.

La MRAe note favorablement que le choix de la variante d'aménagement du raccordement de la voirie interne de la zone d'activités sur la RD63 a fait l'objet d'une analyse multicritères au regard notamment des incidences sur l'environnement. La variante retenue tend à préserver le cordon boisé formant un corridor écologique, comme prescrit dans l'OAP 10 du PLU de Six-Fours-les-Plages.

## 2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

#### 2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

Le site du projet n'intersecte aucun périmètre d'intérêt écologique. Les prospections de terrain se sont déroulées d'août 2014 à juillet 2015. Des compléments ciblés sur le Glaïeul douteux (espèce floristique) ont été réalisés en mai 2017. Le maître d'ouvrage estime que les enjeux locaux de conservation sont « *forts* » pour les habitats naturels (Prairies mésophiles de fauches et Bois de chêne pubescent des plaines mésoméditerranéennes, Friches méditerranéennes) et la flore (Luzerne en écusson, Alpiste bleuâtre).

L'étude d'impact comporte une contradiction ; elle indique d'une part « *[qu']un alignement de chênes pubescents situé au centre de la zone d'étude constitue un important corridor écologique* » (mis en évidence dans le volet naturel de l'évaluation environnementale du PLU) et, d'autre part, qu'il n'y a pas de corridor écologique sur le site (cf. pp 40, 72, 74). Par ailleurs, le dossier indique que « *le site est traversé par le ruisseau du Fort* » sans préciser clairement, si ce ruisseau intermittent et sa ripisylve font office de corridor écologique.

**La MRAe recommande de préciser clairement si le ruisseau intermittent et sa ripisylve font office de corridor écologique.**

L'étude d'impact identifie et hiérarchise les impacts bruts du projet sur le milieu naturel. Ils sont jugés « *forts* » sur les habitats naturels (destruction et dégradation) et la flore (destruction de stations et d'habitats d'espèces). Le maître d'ouvrage prévoit des mesures d'évitement afin de préserver « *une partie des pieds* » d'Alpiste bleuâtre et « *une partie de l'habitat d'intérêt communautaire* » (Chênaie

pubescente), des mesures de réduction<sup>10</sup> et des mesures d'accompagnement<sup>11</sup> dont une en faveur de la Luzerne en écusson et de l'Alpiste bleuâtre visant « à conserver tout ou partie des sujets impactés par l'aménagement par la récupération du matériel génétique et leur réallocation dans les espaces verts de la ZAE gérés dans une optique de préservation ». Le dossier indique que des impacts résiduels persistent sur les habitats naturels (« friches et prairies ») et la flore (« Alpiste bleuâtre et Luzerne en écusson »). L'étude d'impact estime que, pour les habitats, s'agissant de « formations post-culturelles somme toute banales en contexte méditerranéen », les impacts résiduels ne sont pas significatifs. De même, pour la flore, sachant que « les deux espèces feront l'objet d'une mesure de sauvegarde et d'une réallocation sur site », les impacts résiduels ne seront pas notables.

L'analyse ne quantifie pas de façon distincte les impacts bruts et résiduels (linéaires ou surfaces d'habitats naturels et d'habitats d'espèces détruits ou altérés, nombre d'individus détruits...).

L'argument invoqué pour l'évaluation des impacts résiduels sur les habitats naturels (« formations somme toute banales ») n'est pas cohérent avec l'enjeu local de conservation affecté aux prairies (« assez fort ») et aux friches (« moyen »). La MRAe invite le maître d'ouvrage à reprendre l'analyse du caractère significatif des impacts résiduels au regard de ce niveau d'enjeu. S'il ressort que l'impact résiduel est significatif, alors des mesures compensatoires devront être mises en œuvre.

De plus, la MRAe considère qu'en raison des connaissances sur les probabilités de succès, plutôt favorables, de la transplantation d'espèces telles que l'Alpiste bleuâtre ou la Luzerne en écusson, cette mesure peut être considérée comme une mesure de réduction d'impact, plutôt que de simple accompagnement.

**La MRAe recommande de quantifier les impacts bruts et résiduels sur les habitats naturels et la flore. La MRAe recommande également de reprendre l'analyse du caractère significatif des impacts résiduels sur les habitats naturels, au regard du niveau d'enjeu des prairies et des friches, et de mettre en œuvre des mesures compensatoires si nécessaire.**

Le maître d'ouvrage prévoit d'assurer un suivi écologique de l'efficacité de la mesure relative à la transplantation d'espèces floristiques patrimoniales (Luzerne en écusson et Alpiste bleuâtre), sur un pas de temps de 10 années. « Des indicateurs (comptage des pieds, surface de recouvrement, concurrence avec d'autres espèces) seront définis et reproduits à chaque passage ».

Le dossier ne présente pas le suivi de la mise en œuvre de cette mesure. L'étude d'impact ne fournit pas la fréquence (nombre de passages par an), ni le calendrier du suivi (programmation saisonnière). Les modalités prévues (adaptation des actions écologiques ou des modalités d'entretien ou de gestion) dans le cas où les objectifs (qui restent à préciser à divers horizons temporels) ne seraient pas atteints ne sont pas présentées.

**La MRAe recommande de prévoir un suivi de la mise en œuvre de la mesure relative à la transplantation d'espèces floristiques (Luzerne en écusson et Alpiste bleuâtre) et de compléter les modalités de suivi de son efficacité (fréquence, calendrier de suivi, etc.).**

---

10 L'élaboration d'un phasage des travaux en fonction du calendrier biologique des espèces, le respect des emprises en phase de chantier, la limitation de la prolifération des espèces invasives, l'adaptation des aménagements paysagers aux enjeux biologiques et la limitation de la pollution lumineuse.

11 Le projet prévoit d'autres mesures d'accompagnement : adaptation des bassins d'infiltration / récupération des eaux de pluie aux enjeux écologiques, application d'une gestion écologique des abords de route et création d'habitats de substitution pour la petite faune terrestre.

## 2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Selon le dossier « *d'évaluation simplifiée* », le Minioptère de Schreibers, espèce de chiroptère ayant justifié la désignation du site Natura 2000 étudié (« Cap Sicié – Six Fours »), est susceptible de fréquenter l'aire d'étude. Le maître d'ouvrage estime que le projet peut engendrer des « *perturbations* » dans ses fonctions vitales (reproduction, repos, alimentation...). Cependant, « *bien qu'un alignement de chênes pubescents situé au centre de la zone d'étude constitue un important corridor écologique, la RD63 et l'étalement urbain de part et d'autre de cette infrastructure limitent les déplacements écologiques* ». Il conclut que le projet n'a pas d'incidence sur le site Natura 2000.

Selon l'étude d'impact, le site Natura 2000 « Cap Sicié – Six Fours » est une zone spéciale de conservation située à 3,2 km du site du projet. L'analyse n'intègre pas la zone spéciale de conservation « Mont Caume – Mont Faron – Forêt Domaniale des Morières » située à 4,3 km, alors que des liens fonctionnels peuvent exister entre ce site Natura 2000 et le site du projet, compte-tenu du rayon de déplacements des chiroptères. La démonstration de l'absence d'incidence n'est pas étayée. Le dossier ne comprend pas :

- la présentation des caractéristiques des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation ;
- la localisation, dans l'aire d'étude, de la répartition des espèces de chiroptères d'intérêt communautaire et l'indication des fonctionnalités écologiques ;
- la quantification des effets du projet sur l'état de conservation de ces espèces et l'exposé des mesures mises en œuvre.

***La MRAe recommande d'intégrer la zone spéciale de conservation « Mont Caume – Mont Faron – Forêt Domaniale des Morières » dans l'évaluation des incidences Natura 2000. La MRAe recommande également de compléter le dossier d'évaluation (caractéristiques et objectifs de conservation des sites Natura 2000, localisation des espèces et espaces à enjeu, quantification des effets et exposé des mesures).***

## 2.2. Risques naturels

### 2.2.1. Feu de forêt

La commune de Six-Fours-les-Plages n'est pas couverte par un plan de prévention des risques d'incendies de forêt. Le dossier indique que le site du projet est « *en dehors des zones d'aléa feu de forêt identifiées sur le territoire communal* ».

La carte d'aléas présentée en page 124 de l'étude d'impact est obsolète. Selon la [carte d'aléas réalisée par la direction départementale des territoires et de la mer en mai 2021](#), il ressort que la partie ouest du site du projet est en aléas « très fort » et « fort à modéré » et la partie est en aléa majoritairement « faible ». De plus, le site est situé entre deux massifs forestiers (identifiés majoritairement en aléa « très fort ») : le massif de la Pertuade au nord-ouest et le massif qui entoure le fort de Six Fours au sud. Le risque de feu de forêt ne figure pas parmi les enjeux recensés par l'étude d'impact (pages 95 à 98), alors qu'il représente un fort enjeu. La MRAe invite le maître d'ouvrage à revoir les caractéristiques du projet (en termes d'ampleur et d'emplacement), afin d'éviter toute nouvelle exposition de personnes à un risque avéré de feu de forêt dans le secteur ouest soumis à un aléa « très fort ».

**La MRAe recommande d'éviter toute nouvelle exposition de personnes à un risque avéré de feu de forêt dans le secteur ouest soumis à un aléa « très fort ».**

## 2.2.2. Inondation

Selon l'étude d'impact, la zone d'étude est traversée par le vallon du Fort qui rejoint le réseau souterrain d'eaux pluviales sis chemin des Négadoux. L'état initial met en évidence des « débordements au niveau du vallon dès une pluie de période de retour [de] 2 ans » ; « la conduite Ø 1000 mm se met en charge sur sa totalité lors d'une pluie trentennale. Cependant les débordements sur chaussée sont observés dès une vingtennale ».

Le dossier détaille le calcul des besoins en rétention destinés à compenser l'imperméabilisation des sols induite par le projet. « La modélisation des ouvrages hydrauliques à mettre en place pour la gestion des eaux pluviales en provenance des BV<sup>12</sup> amont (BV 1 et BV 2) ainsi que pour les voiries du projet a été basé[e] sur une pluie d'occurrence centennale ». Il ressort la nécessité de réaliser deux bassins de rétention de capacité respective de 8 753 m<sup>3</sup> et 500 m<sup>3</sup>. L'entretien des bassins « sera réalisé par des entreprises spécialisées au minimum une fois tous les six mois ».

Mais l'étude ne précise pas quelle structure sera responsable de l'entretien des ouvrages, ni les modalités d'entretien.

**La MRAe recommande de préciser quelle structure sera responsable de l'entretien des bassins de rétention et leurs modalités d'entretien.**

Par ailleurs, la nappe d'eau souterraine « formations variées de la région de Toulon » – d'un niveau d'eau variable pouvant être affleurant – est présente sur le site du projet.

Le dossier ne détaille pas le dispositif de rabattement de nappe à mettre en œuvre pour assurer la mise hors d'eau en phase de chantier (estimation du débit d'exhaure, répartition des puits de pompage et des tranchées drainantes le cas échéant, rétention et rejet des eaux pompées). Il ne permet pas de s'assurer que les solutions prévues permettent de gérer les volumes d'eau sans dégrader le milieu récepteur. Par ailleurs, l'étude d'impact ne présente pas les dispositifs constructifs à privilégier pour prévenir les inondations ou les déformations d'ouvrages, conséquences des remontées de nappe d'eau souterraine.

**La MRAe recommande de présenter les dispositifs de rabattement de nappe (en phase de chantier) et constructifs (phase d'exploitation) à mettre en place pour prévenir le risque de remontée de nappe d'eau souterraine.**

## 2.3. Déplacements, qualité de l'air, bruit

### 2.3.1. Déplacements

L'état initial indique que « la RD63 sui longe le site au sud support[e] un fort trafic dû aux déplacements domicile travail, à l'étendue des zones résidentielles, à l'éclatement des pôles de vie, ainsi qu'à l'attractivité touristique estivale ». Il précise que « les trafics recensés sur la RD63 en 2014 s'établissent à 13 605 véhicules/jour » et signale « des difficultés de circulation aux heures de pointe ».

---

12 Bassins versants.

Aucun comptage directionnel récent n'a été effectué au droit des axes routiers principaux du secteur d'étude : RD63, chemin des Négadoux et carrefour giratoire de Saint-Exupéry. L'état initial ne rend pas compte du trafic moyen journalier actuel sur ces axes, ne caractérise pas le trafic (faible, élevé), ni les conditions de circulation (fluides, saturées). La part des poids-lourds n'est pas précisée.

L'assertion « *l'impact circuloire du projet est négligeable au regard des trafics rencontrés sur la principale voie d'accès [RD63]* » n'est pas étayée. Le dossier n'évalue pas le trafic et les conditions de circulation induits par le projet sur les axes routiers principaux, à l'horizon de la mise en service et vingt ans après la mise en service, en distinguant les scénarios « sans projet » et « avec projet ». Les données d'entrée des études relatives à la qualité de l'air et au bruit étant issues directement de l'étude de trafic, cette absence d'analyse constitue une lacune de l'étude d'impact.

**La MRAe recommande de compléter l'état initial par une caractérisation du trafic et des conditions de circulation actuels sur les axes routiers principaux, et de reprendre l'étude afin d'étudier les flux et les caractéristiques du trafic sur les axes principaux (avec et sans projet) à la mise en service du projet et vingt ans après la mise en service.**

### 2.3.2. Qualité de l'air

L'état actuel de la qualité de l'air est fondé sur l'analyse des résultats de la station de mesures d'ATMOSUD<sup>13</sup> sise avenue Aimé Genoux à La-Seyne-sur-Mer (typologie urbaine) entre juillet 2017 et juin 2018. Il ressort que :

- « *les concentrations en NO<sub>x</sub><sup>14</sup> sont en-deçà de la valeur limite annuelle (40 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub><sup>15</sup>, 20 µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sup>16</sup> et 60 µg/m<sup>3</sup> pour les NO<sub>x</sub>. A noter des pics d'émissions pendant les mois de novembre et décembre, ainsi que février. Aucune procédure d'information/recommandations de la population, ni d'alerte n'ont été mises en œuvre pour le dioxyde d'azote ;*
- *concernant l'ozone, la valeur cible européenne pour la protection de la santé (120 µg/m<sup>3</sup> en moyenne sur 8 heures, et ce pas pendant plus de 25 jours par an en moyenne sur 3 ans) a été respectée jusqu'à l'arrêt de la mesure en 2016 ».*

Le projet de zone d'activités économiques de Prébois n'est pas un projet routier, mais il est situé à proximité d'axes routiers présentant un trafic soutenu (13 605 véhicules/jour sur la RD63 en 2014) et y induit un trafic supplémentaire. Les méthodes utilisées pour des projets d'infrastructures routières peuvent opportunément être utilisées pour l'évaluation des incidences de ce type de projet sur la qualité de l'air et la santé. L'étude d'impact fait référence à la circulaire n°2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Elle estime que, compte-tenu de la densité du bâti (« inférieure à 2 000 habitants/km<sup>2</sup> ») et du trafic maximum estimé sur les voies du domaine d'étude (« inférieur à 10 000 véhicules/jours »), il est nécessaire de mener une étude de niveau III au sens de la circulaire.

La MRAe souligne que la [note technique du 22 février 2019](#) a abrogé la circulaire du 25 février 2005 et que le [guide méthodologique](#) associé sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du

---

13 ATMOSUD est l'association agréée par le ministère en charge de l'environnement pour la surveillance de la qualité de l'air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

14 Oxydes d'azote.

15 Dioxyde d'azote.

16 Monoxyde d'azote.

CEREMA<sup>17</sup> a remplacé son annexe. De plus, sachant que le trafic actuel est estimé à 13 605 véhicules/jour sur la RD63 et que le projet engendrera un trafic supplémentaire, la charge prévisionnelle de trafic sera probablement supérieure à 10 000 véhicules /jour, ce qui nécessite une étude de niveau II. Par ailleurs, la commune de Six-Fours-les-Plages étant concernée par le plan de protection de l'atmosphère du Var approuvé en 2014, une étude de niveau I était attendue. Le guide méthodologique précise que si le maître d'ouvrage n'a pas remonté d'un niveau l'étude « air et santé », alors « *un argumentaire doit être fourni* ».

***La MRAe recommande de mener a minima une étude de niveau II au sens du guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières.***

Le dossier n'évalue pas l'impact sur la qualité de l'air du trafic induit par le projet, arguant que « *les activités prévues sur la ZAE n'étant pas encore connues, il n'est pas possible d'estimer le trafic engendré et donc les émissions de polluants atmosphériques qui en résulteront* ». Il n'estime pas les émissions de polluants à partir de données de trafic (avec et sans projet aux horizons de la mise en service et vingt ans après la mise en service) et ne modélise pas la dispersion des polluants émis dans l'atmosphère.

***La MRAe recommande d'évaluer l'impact, sur la qualité de l'air, du trafic induit par le projet, sur la base de données de trafics (avec et sans projet) à l'horizon de la mise en service et vingt ans après. La MRAe recommande également de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement ou de réduction pour ne pas aggraver les risques sanitaires.***

### 2.3.3. Bruit

Selon le dossier la RD63 est classée comme voie bruyante de type 3. « *L'analyse de l'ambiance sonore initiale montre que les niveaux sonores où seront concentrés les futurs locaux d'activités sont modérés et restent inférieurs à 65 dB(A)* ».

Le dossier n'évalue pas l'impact sur le bruit du trafic induit par le projet, arguant une « *faible augmentation des trafics attendue sur les voies alentours (RD63, chemin des Négadoux, chemin de la Pertuade)* ». Il n'estime pas les incidences sonores du projet sur les populations exposées<sup>18</sup>, sur la base de données de trafic actualisées (avec et sans projet aux horizons de la mise en service et vingt ans après la mise en service).

***La MRAe recommande de reprendre l'étude acoustique sur la base de données de trafic actualisées (avec et sans projet) à l'horizon de la livraison du projet et vingt ans après.***

## 2.4. Paysage

L'état initial identifie les cônes de vue à préserver dans l'OAP 10 : du site du projet vers la colline du Fort de Six-Fours au sud, et de la RD63 vers les barrières montagneuses, notamment le Mont Caume, le Mont Faron, la colline de Tante Victoire et les collines d'Ollioules au nord. Il recense également les perceptions visuelles sensibles depuis l'extérieur vers le site du projet (depuis le Fort de Six-Fours, la colline de Tante Victoire et la RD63).

---

17 Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

18 Il s'agit des futurs occupants de la zone d'activités économiques, des occupants des zones d'habitation situées à l'ouest du site et au sud de la RD63, ainsi que des travailleurs occupant les locaux d'activités situés le long de la RD63.

Le reportage photographique (cinq photos p. 93 et 94) ne rend pas compte des points de vue à fort enjeu évoqués ci-dessus. Le dossier n'évalue pas, par des photomontages, les incidences du projet sur l'ensemble de ces perceptions visuelles remarquables.

**La MRAe recommande de compléter l'état initial paysager par un reportage photographique rendant compte des points de vue à fort enjeu identifiés dans l'étude d'impact, et d'évaluer, par des photomontages, les incidences du projet sur ces perceptions visuelles remarquables. La MRAe recommande également de mettre en œuvre des mesures si nécessaire.**

## 2.5. Changement climatique

### 2.5.1. Potentiel de développement en énergies renouvelables

Le dossier joint une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone en application de l'article L300-1 du code de l'urbanisme (pièce 7d).

L'étude de faisabilité établit un état des lieux des gisements des différentes énergies renouvelables sur la zone. Il ressort que le solaire photovoltaïque, le solaire thermodynamique, l'aérothermie, la géothermie sur capteurs verticaux et pieux énergétiques, l'hydrothermie et le bois-énergie sont des « énergies [...] considérées comme mobilisables ». Par ailleurs, « il est probable que la création d'un réseau de chaleur soit possible grâce à l'utilisation du solaire. Dans le cas de la géothermie, des études approfondies doivent être réalisées ».

Les besoins en énergie de la zone ne sont pas estimés. En effet, l'étude indique que « les besoins en énergie, qu'ils soient thermiques ou électriques, ne sont pas estimables au moment de la rédaction de cette présente étude, du fait de peu de données disponibles concernant les surfaces et les typologies de bâtis prévus dans le cadre de l'aménagement de la ZAE de Prébois ». Par suite, l'étude ne mesure pas la pertinence technique et économique des différentes solutions permettant de développer les énergies renouvelables au niveau de la zone à aménager. Les conclusions de l'étude n'identifient pas les solutions mobilisant les énergies renouvelables et présentant le meilleur bilan, et n'évaluent pas leur faisabilité notamment en comparaison avec un scénario de référence<sup>19</sup>.

L'étude d'impact ne comprend pas « les conclusions de cette étude et une description de la façon dont il en est tenu compte », comme requis au VII de l'article R122-5 du code de l'environnement.

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par les conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, et par une description de la façon dont il en est tenu compte.**

### 2.5.2. Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'étude d'impact indique : « le projet n'implique aucune création d'industries productrices de gaz à effet de serre. Les trafics globaux dans le secteur d'étude seront eux en hausse, en lien avec l'attrait que constituera le projet en termes d'amélioration des conditions de circulation dans le secteur. Or, il est connu que le changement climatique anthropique est le fait des émissions de gaz à effet de serre engendrées par les activités humaines ».

<sup>19</sup> « Solution la plus courante au sein du territoire considéré ou des quartiers récents proches du nouvel aménagement » (cf. [guide du CEREMA de juin 2017 : étude du développement des énergies renouvelables dans les nouveaux aménagements](#)).

Le volet GES de l'étude d'impact ne présente aucune quantification des postes d'émissions significatifs<sup>20</sup> et des émissions évitées pour les phases de travaux et d'exploitation. Par suite, le dossier n'évalue pas l'impact du projet (différentiel d'émissions entre les scénarios « sans projet » et « avec projet », détaillé par phase du projet).

***La MRAe recommande d'évaluer la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre, en phases de travaux et d'exploitation, et de mettre en œuvre la démarche « éviter, réduire, compenser ».***

---

20 Émissions directes des sources fixes ou mobiles de combustion, émissions indirectes liées à la consommation d'électricité, de chaleur ou de froid, transport de marchandise amont ou aval, déplacement domicile travail, etc.