



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

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

**sur le projet de mise en conformité des voies du plan de
prévention des risques d'incendie de forêt sur la commune de
Fréjus (83)**

**N° MRAe
2023APPACA67/3568**

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 19 décembre 2023 sur le projet de mise en conformité des voies du plan de prévention des risques d'incendie de forêt sur la commune de Fréjus (83)

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 19 décembre 2023 en collégialité électronique par Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

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.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet du Var, pour avis de la MRAe sur le projet de mise en conformité des voies du plan de prévention des risques d'incendie de forêt sur la commune de Fréjus (83). Le maître d'ouvrage du projet est la commune de Fréjus. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 26 octobre 2023. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 6 novembre 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 20 novembre 2023 ;
- par courriel du 6 novembre 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

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

Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, 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 CE.

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. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

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 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de 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. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) 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.

SYNTHÈSE

Le projet de mise en conformité des voies prévues dans le cadre du plan de prévention des risques d'incendie de forêt de la commune de Fréjus prévoit l'élargissement des pistes F11 à F14 pour leur mise au gabarit des véhicules des services de secours et de lutte contre l'incendie, ainsi que la reprise du réseau pluvial existant.

Plusieurs aspects de l'étude d'impact méritent une consolidation. Le dossier ne précise pas notamment les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et deux zones Natura 2000 situées à proximité (« Colle du Rouet », « forêt de Palayson – bois du Rouet »), ce qui ne permet pas d'évaluer les conséquences des aménagements prévus vis-à-vis de la faune. Par ailleurs, l'étude n'évalue pas les incidences des travaux de dépose de l'ouvrage de franchissement existant (voie F12) sur le cours d'eau.

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

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte, nature et périmètre du projet.....	5
1.2. Procédures.....	6
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>6</i>
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	<i>6</i>
1.3. Enjeux identifiés par la MRAe.....	7
1.4. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	7
1.5. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	7
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	7
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	7
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques.....</i>	<i>7</i>
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000.....</i>	<i>8</i>
2.2. Eaux souterraines et superficielles.....	9

AVIS

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

1.1. Contexte, nature et périmètre du projet

Le préfet du Var a approuvé le plan de prévention des risques d'incendie de forêt (PPRIF) sur la commune de Fréjus par arrêté du 19 avril 2006, modifié le 27 août 2012¹. Le règlement du PPRIF indique que « *la commune et les propriétaires de voies privées prendront toute disposition de nature à améliorer l'accès et le passage des secours ainsi que l'éventuelle évacuation simultanée des personnes menacées* ».

Le projet de mise en conformité des voies du PPRIF est situé dans les quartiers du Capitou et du Bonfin, au sein du camping de la Pierre Verte et le long du camping du Pin de la Légue. Il prévoit :

- l'élargissement des pistes F11 à F14 à 6 m pour leur mise au gabarit des véhicules des services de secours et de lutte contre l'incendie, et leur reprofilage sur un linéaire total d'environ 4,15 km ;
- la reprise du réseau pluvial existant.

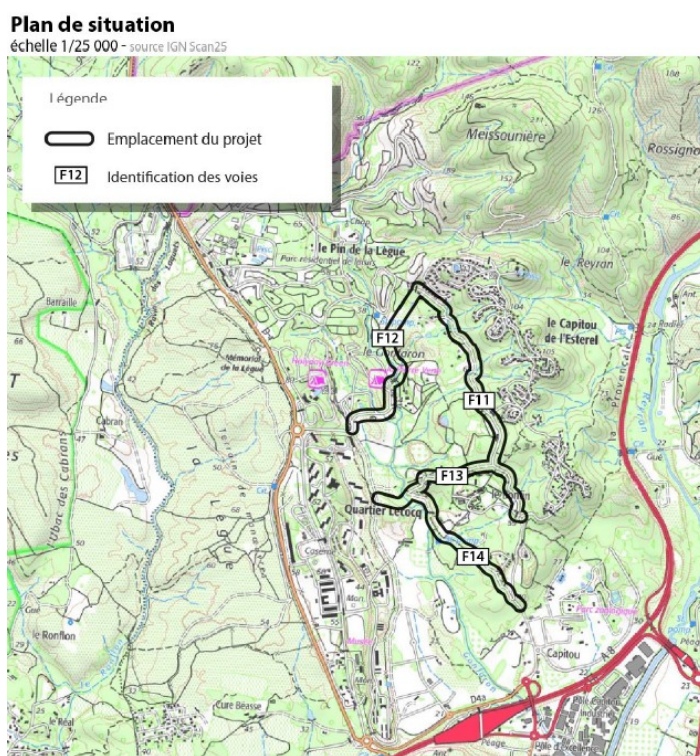


Figure 1: localisation du site du projet. Source : étude d'impact.

1 Cf. [site de la préfecture du Var](#).

La plupart des élargissements prévus seront réalisés en graves non traitées (matériaux poreux), hormis certaines sections en enrobé (piste F12) ou, en cas de forte pente, avec rampe en béton (pistes F11 et F12). Sur les pistes F12 et F13, il est prévu une reprise ou la construction d'un ouvrage de franchissement du Gonfaron. Le projet prévoit de rétablir ou de créer des fossés longitudinaux² sur la quasi-totalité des linéaires de pistes. L'imperméabilisation induite par les rampes en béton est compensée par la réalisation de noues filtrantes.

Un débroussaillage est obligatoire sur une largeur de 2 mètres³ de part et d'autre des voies concernées par les travaux⁴.

Selon l'étude d'impact, « le volume de déblais liés au terrassement et décapage des emprises des aménagements sera d'environ 11 857 m³. « Les remblais nécessaires au réaménagement des voies seront d'un volume d'environ 7 555 m³ ».

La date prévisionnelle de commencement des travaux n'est pas précisée.

1.2. Procédures

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

Le projet de mise en conformité des voies du PPRIF, 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 le 6 octobre 2023 au titre de la demande de déclaration d'utilité publique, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques « 6. Infrastructures routières – a) construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente⁵ et b) construction d'autres voies non mentionnées au a)⁶ mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km », du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 CE, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 21 janvier 2019. Par arrêté préfectoral n° AE-F9319P0014 du 18 février 2019, figurant en annexe du document A1 – note explicative, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

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

D'après le dossier, le projet relève des procédures de demande d'autorisation suivantes : déclaration d'utilité publique et autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces.

2 Les fossés ont été dimensionnés pour un débit de pointe d'occurrence décennale.

3 L'étude d'impact indique une bande de 2 m, alors que le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 mentionne « [qu]une bande de 2 à 50 mètres de large doit être débroussaillée de part et d'autre des routes et pistes DFCI du massif ». Il convient de lever cette incohérence.

4 Cf. [arrêté préfectoral du 30 mars 2015](#).

5 Les b) et c) de la colonne précédente concernent l'aménagement de routes à quatre voies ou plus, d'une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres et la construction ou l'élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie ou l'extension d'une route ou d'une section de route, d'une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.

6 Le a) concerne la construction d'autoroutes et de voies rapides.

L'étude d'impact indique que « dans le plan local d'urbanisme de la commune de Fréjus (approuvé le 4 juillet 2019), le projet est situé en zone Nn dite naturelle et forestière, UC (a, b et c) dite quartiers d'habitats individuels et UI dite zone d'hébergement touristique de l'hôtellerie de plein air. Il se situe également sur des zones A, qui classent les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles. Le projet est concerné par plusieurs emplacements réservés au profit de la Ville de Fréjus pour réalisation de voies d'accès pompiers (ER F3 à F6). À noter que seule la piste F11 est adjacente et/ou traverse des zones identifiées en espaces boisés classés ».

Elle précise que « dans le règlement de zonage, aucune zone n'interdit ou ne réglemente les pistes destinées à la défense contre les incendies. Dans son article DG5 des dispositions générales, le règlement du PLU rappelle que le PPRIF approuvé le 19 avril 2006 et modifié le 27 août 2012, doit être pris en compte, quel que soit le zonage concerné ».

1.3. 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 prise en compte du risque de feu de forêt ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la préservation des eaux souterraines et superficielles.

1.4. 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. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles pour le public. L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux identifiés mais, sur le fond, certains aspects de la démarche d'évaluation méritent une consolidation (évaluation des incidences Natura 2000 et risque de pollution accidentelle des eaux superficielles).

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

L'étude d'impact rappelle que « le choix de la zone d'intervention correspond aux travaux obligatoires à réaliser par la commune, ainsi qu'aux équipements de protection collective à réaliser dans le secteur B0-11 Pin de la Lègue, pour mettre les aménagements en conformité avec les prescriptions présentes dans le règlement du PPRIF ».

La MRAe n'a pas de remarque à formuler concernant les choix effectués.

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

2.1.1.1. État initial, impacts bruts, mesures d'évitement et de réduction

Les enjeux locaux de conservation sont caractérisés sur la base d'analyses bibliographiques complétées par les résultats d'inventaires menés en 2018, 2019 et 2020 selon une méthodologie satisfaisante.

L'impact brut est qualifié de « *fort* » ou « *assez fort* » sur les espèces floristiques (destruction de 120 individus de Canne de Fréjus et de moins de 5 individus d'Ophrys brillant), de « *fort* » sur les reptiles (destruction ou dérangement de 10 individus environ et destruction ou dégradation de 0,2 ha d'habitat d'espèce pour la Tortue d'Hermann), de « *modéré* » sur les espèces de chiroptères (destruction de moins de 10 arbres à cavités pouvant accueillir des espèces cavicoles⁷) et d'insectes (destruction ou dégradation de 0,2 ha d'habitat d'espèce pour la Proserpine) et de « *modéré* » sur les zones humides (perte ou altération de 0,22 ha).

Les mesures de réduction concernent principalement les travaux. Elles comportent la limitation des effets du chantier (mise en défens des enjeux écologiques, défavorabilisation des habitats favorables aux reptiles, abattage spécifique d'arbres à cavités, lutte contre la pollution des eaux), la transplantation de Canne de Fréjus et d'Alpiste aquatique, la récupération et le transfert des terres végétales comportant la banque de graines, le prélèvement de Proserpine (chenilles) pour limiter leur destruction, la création d'un gîte artificiel pour le Lézard ocellé, la valorisation écologique du bois coupé, la gestion écologique des espaces concernés par le débroussaillage obligatoire et l'adaptation de la période de travaux au cycle de vie des espèces.

2.1.1.2. Impacts résiduels et mesures de compensation

Selon l'étude d'impact, des impacts résiduels « *significatifs* » persistent sur les espèces de flore (Canche de Tenore, Ophrys de Provence, Ophrys brillant, Serapias en coeur, Sérapias négligé, Sérapias à petites fleurs, Alpiste aquatique) et de reptiles (Tortue d'Hermann).

La commune propose de « *participer financièrement à quatre actions du plan de gestion du Bombardier⁸* », au titre de la compensation des atteintes à la biodiversité : « *ouverture en mosaïque du maquis haut* », « *réouverture de milieux humides* », « *mise en place d'un pâturage rotatif* » et « *mise en place d'îlot de sénescence* ».

Le dossier démontre de façon argumentée que les principes de la compensation sont respectés :

- « *la proximité géographique* : le site du Bombardier est situé à 5 km environ du site de projet ;

⁷ Groupe des Pipistrelles, Oreillard gris, Vespère de Savi, Noctule de Leisler, etc.).

⁸ Il s'agit d'un site naturel, d'une superficie de 111 ha, géré par le conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur et situé dans le quartier de la Tour de Mare à Fréjus.

- « *l'équivalence écologique et l'absence de perte nette voire de gain de biodiversité (additionnalité)* » : la mesure compensatoire génère des gains supérieurs aux pertes de biodiversité engendrées par le projet ;
- « *l'efficacité avec une obligation de résultats* » : la commune prévoit de réaliser un état initial du site accueillant la mesure de compensation et d'assurer un suivi floristique et faunistique sur neuf années (« N, N+1, N+3, N+5, N+10, N+15, N+20, N+25 et N+30 ») ;
- « *la pérennité* » : la commune s'engage à financer les quatre actions sur la période 2022 – 2052.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le dossier présente une évaluation des incidences du projet sur la zone spéciale de conservation de l'Estérel distante de 660 m, identifiée par la directive Habitats⁹. Il conclut, après une analyse circonstanciée, que le projet n'a pas d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des espèces¹⁰ qui ont justifié la désignation de ce site, conclusion partagée par la MRAe.

Néanmoins, compte tenu du rayon de déplacement des oiseaux et des chiroptères, la MRAe estime également nécessaire de caractériser de possibles liens écologiques entre le site du projet et d'autres sites Natura 2000 situés à proximité (« Colle du Rouet » (1 km) relevant de la directive oiseaux¹¹ et « forêt de Palayson – bois du Rouet » (2 km) relevant de la directive habitats), et d'évaluer les incidences du projet sur ces sites.

La MRAe recommande de préciser les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et les zones Natura 2000 situées à proximité (« Colle du Rouet », « forêt de Palayson – bois du Rouet ») et d'évaluer les incidences du projet sur l'état de conservation des espèces d'oiseaux et de chiroptères qui ont justifié la désignation de ces sites.

2.2. Eaux souterraines et superficielles

Le dossier indique que « *les principaux impacts [susceptibles de porter atteinte à la qualité des eaux] sont liés à la phase de chantier* ». Ils résultent principalement des travaux de dépose de l'ouvrage de franchissement existant sur la voie F12. L'étude d'impact propose des mesures pour limiter les risques de pollution du cours d'eau : « *aucun engin mécanique n'interviendra dans le lit mineur ; dans le cours d'eau, interventions uniquement manuelles et en période d'étiage ; maintien des appuis existants* », sans que ces mesures reposent sur une évaluation précises des risques d'incidences.

Concernant la phase d'exploitation, le dossier mentionne que « *le projet n'est concerné ni par une activité industrielle, ni par une activité commerciale et qu'il n'est pas susceptible d'accueillir des véhicules transportant des substances polluantes. De ce fait, aucun système de traitement de la pollution accidentelle n'est prévu* ».

La MRAe recommande d'évaluer les incidences des travaux de dépose de l'ouvrage de franchissement existant (voie F12), sur le cours d'eau, et de revoir si nécessaire les mesures prévues pour limiter les risques de pollution du Gonfaron.

9 [Directive de l'Union européenne 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages.](#)

10 En particulier, les espèces de chiroptères : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Petit murin et Murin à oreilles échancrées.

11 [Directive européenne 79/409/CEE1 relative à la conservation des oiseaux sauvages.](#)