



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 d'aménagement d'une zone d'activités
économiques à Vidauban (83) dans le secteur de Matheron

**N° MRAe
022430/A P**

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 15 octobre 2026 en collégialité électronique par Jean-François Desbouis, Jean-Pierre Chalus, Sylvie Bassuel, Marc Challéat 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, compétent pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à Vidauban (83) dans le secteur de Matheron. Le maître d'ouvrage du projet est la société Z.A. MATHERON. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier de demande d'autorisation environnementale.

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 17 août 2026. 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 (sauf dispositions particulières) :

- par courriel du 17 août 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 23 septembre 2026 ;
- par courriel du 17 août 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 9 octobre 2026.

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 [portail internet de l'évaluation environnementale](#). 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 zone d'activités économiques de Matheron (ZAE) occupera une superficie de 14 ha sur la commune de Vidauban (83), entre la RDN7 et l'autoroute A8. Il comprend la création de 34 lots privatifs pour une surface totale de plancher de 60 000 m².

Le dossier ne présente pas le bilan des émissions de gaz à effet de serre correspondant à l'ensemble du cycle de vie du projet.

La MRAe recommande de caractériser l'état initial du site en termes d'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique, d'évaluer, à l'aide de modélisations reposant sur des données de trafic (avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après), l'impact, sur les habitants et occupants actuels et futurs de l'aire d'étude, des trafics induits par les projets de la ZAE de Matheron et de la ZAC Varecopole (située sur la commune voisine du Cannet-des-Maures) et de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement ou de réduction.

Le volet relatif au milieu naturel est de qualité mais des précisions sont attendues concernant les mesures compensatoires.

Il est également attendu des compléments ou précisions sur les déplacements, le risque d'inondation par ruissellement, l'eau potable, les eaux usées, l'adaptation au changement climatique et l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.

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 et nature du projet.....	5
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.....	7
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	9
2.1. Déplacements.....	9
2.1.1. <i>Infrastructures routières</i>	9
2.1.2. <i>Transports collectifs et mobilités actives</i>	9
2.2. Émissions de gaz à effet de serre (GES).....	9
2.3. Bruit et qualité de l'air.....	10
2.4. Risque d'inondation.....	11
2.5. Eau potable.....	12
2.6. Eaux usées.....	12
2.7. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	12
2.7.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	12
2.7.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	14
2.8. Paysage.....	15
2.9. Adaptation au changement climatique.....	15
2.10. Étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.....	16

AVIS

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

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet de zone d'activités économiques (ZAE) est situé sur la commune de Vidauban (83) dans le secteur de Matheron (cf. figure 1). Il couvre une superficie de 14 ha, sur une étroite bande de terrains partiellement artificialisés (26 %) située dans la plaine agricole, entre la route départementale RDN7 au nord et la voie ferrée et l'autoroute A8 au sud.

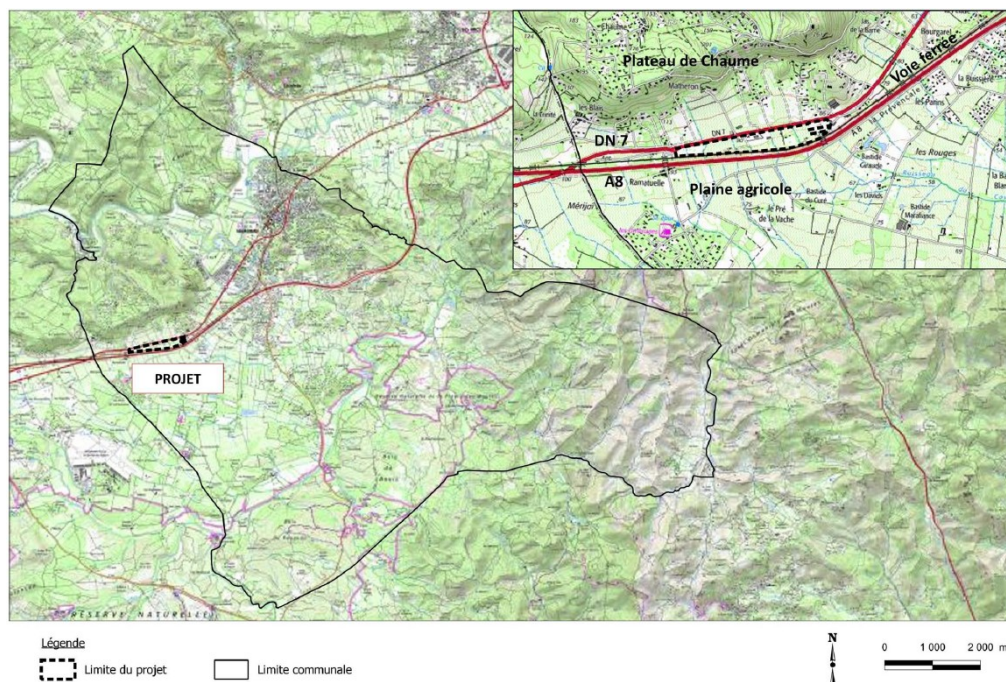


Figure 1 : localisation du projet - source : résumé non technique.

Selon le dossier, la ZAE a pour « objectif d'accueillir des activités artisanales et des petites industries (90 % des entreprises accueillies) et 10 % de restauration (sur 1 ou 2 lots) proposée uniquement aux employés de la zone d'activités. Cette zone sera essentiellement occupée par des entreprises » et « la ZAE n'est pas destinée à accueillir des commerces, aucune clientèle n'est attendue. Aucune activité relevant du régime des ICPE¹ n'est prévue à ce jour ».

La commune de Vidauban est comprise dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale Dracénie Provence Verdon agglomération² (SCoT). Le document d'orientation et d'objectifs du SCoT définit « le GPES³ 1 correspondant à la ZAE de Matheron » et indique que « la zone humide qui borde le talus ferroviaire sera prise en compte. Ce projet constituant l'entrée de ville ouest de l'agglomération, son programme devra faire l'objet d'un soin particulier en matière d'insertion environnementale et paysagère ». « Les projets localisés, en tout ou partie, en superposition d'espaces viticoles classés en

¹Installations classées pour la protection de l'environnement.

²Le projet de SCoT Dracénie Provence Verdon agglomération a fait l'objet d'un [avis de la MRAe en date du 30 avril 2024](#) qui renvoie pour l'essentiel à son [avis du 2 juillet 2019](#).

³ Grand projet d'équipement et de services.

AOP se voient appliquer le dernier paragraphe de l'orientation O10⁴. Tel est le cas du [...] projet de Matheron ».

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet de ZAE, d'une surface totale de plancher de 60 000 m², comprend (cf. figure 2), outre la viabilisation des terrains (création des voiries et réseaux) :

- la création de 34 lots privés ;
- une gestion des eaux pluviales séparée en deux parties : l'une destinée à capter et guider les eaux provenant de l'amont (en particulier depuis le Plateau de Chaume) vers leur exutoire actuel en préservant et en entretenant les dispositifs en place ; l'autre destinée à capter et retenir les ruissellements générés par la création du projet et l'imperméabilisation des sols, comportant neuf bassins de rétention et quatre noues ;
- la réalisation d'un carrefour giratoire à cinq branches à l'est, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental ;
- l'aménagement d'un parking relais et d'un parking poids-lourds en extrémité est de la zone.

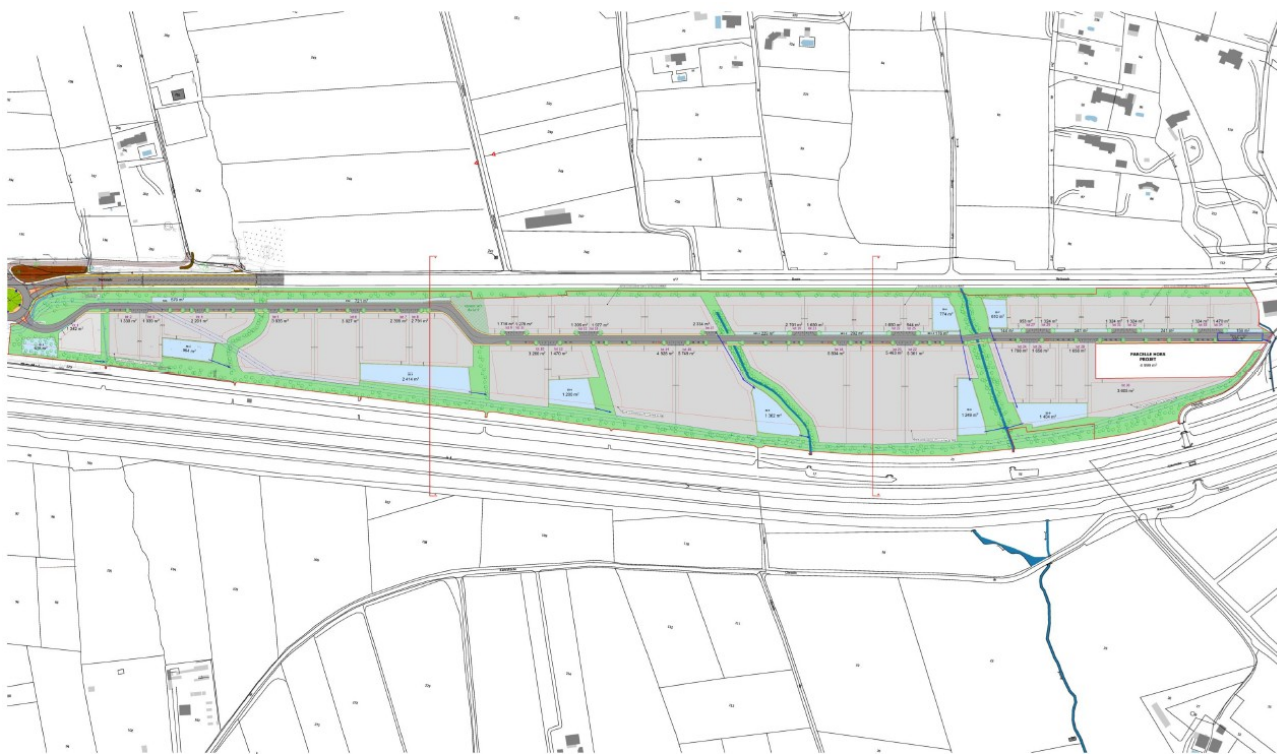


Figure 2 : Composition de la ZAE - source : étude d'impact

La durée des travaux est estimée entre 12 et 18 mois ; « le lancement des travaux est prévu fin 2025/début 2026 »⁵.

L'étude d'impact indique que le projet sera déficitaire en matériaux, avec 64 250 m³ de remblais et 20 112 m³ de déblais.

⁴Le dernier paragraphe de l'orientation O10 du ScoT précise que « les modalités de l'application du principe de compensation des zones agricoles sont définies quantitativement et qualitativement toujours selon un principe de proportionnalité. Il sera recherché une approche suivant la logique ERC : « Éviter, Réduire, Compenser » ».

⁵Il convient de mettre à jour le dossier.

Le dossier ne fait pas état des incidences sur l'environnement liées au transport des matériaux d'apport ou des terres excavées excédentaires.

La MRAe recommande d'évaluer les incidences sur l'environnement du transport des matériaux d'apport ou terres excavées excédentaires et de présenter les mesures prévues pour les limiter.

1.3. Procédures

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

Le projet de ZAE entre dans le champ de l'évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 39. « travaux, constructions et opérations d'aménagement b) opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha » du tableau annexe du R122-2 CE.

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

D'après le dossier, le projet relève des procédures de demande d'autorisation suivantes : autorisation environnementale⁶ au titre de la rubrique 2.1.5.0⁷ de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités en application des articles L214-1 à L214-6 CE, intégrant une autorisation de déroger à la législation sur la protection des espèces (la demande fait l'objet d'une pièce jointe au dossier).

L'étude d'impact indique qu'au regard du plan de zonage du plan local d'urbanisme (PLU) de Vidauban approuvé le 20 février 2024⁸, le site du projet est situé dans le « secteur 1Aue destiné au développement des activités économiques sur le secteur Matheron ».

L'orientation d'aménagement et de programmation « Matheron » du PLU schématise « les axes d'implantation ouest-est ou nord-sud et les typologies de hauteur » qui « devront être respectés ».

L'examen de l'illustration 7 « vues 3D du projet d'aménagement » laisse apparaître que les futurs bâtiments situés le long de la RDN7 ne respectent pas l'axe d'implantation est-ouest figurant dans le schéma de l'OAP (cf. figure 3).

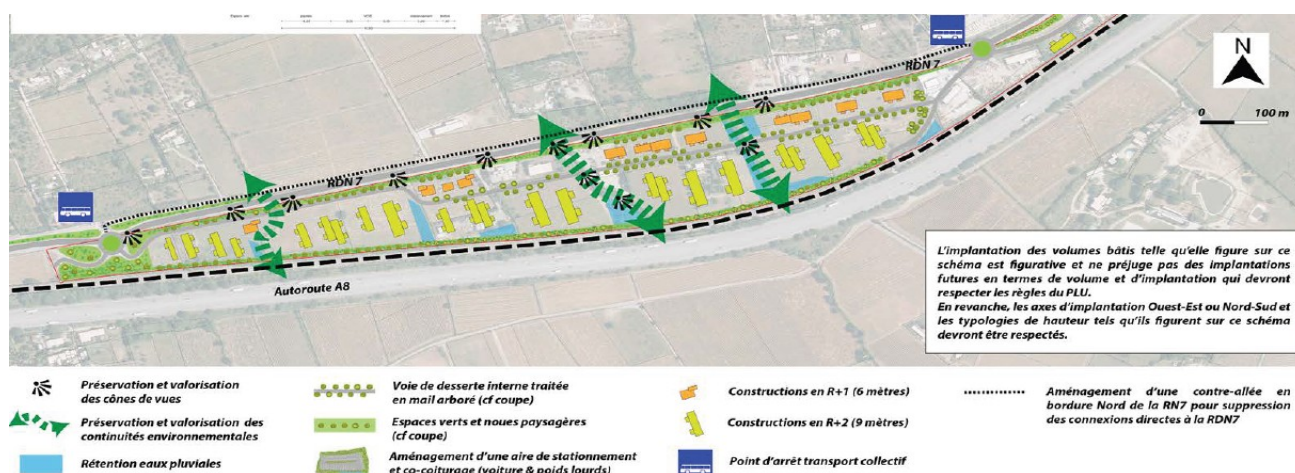


Figure 3 : schéma de l'OAP « Matheron » - source : PLU de Vidauban.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

⁶Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé le 24 juillet 2026.

⁷Rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles, sur le sol ou dans le sous-sol. Si la surface du projet, augmentée de celle du bassin versant dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha.

⁸La révision du plan local d'urbanisme PLU de Vidauban a fait l'objet d'un [avis de la MRAe en date du 29 juin 2023](#).
Avis du 15 octobre 2026 sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à Vidauban (83) dans le secteur de Matheron

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

- la réduction de l'exposition à la pollution de l'air, aux nuisances sonores et aux risques sanitaires associés ;
- la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques d'inondation ;
- la préservation des ressources en eau et des milieux récepteurs (assainissement) ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la préservation du paysage ;
- l'adaptation au changement climatique.

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

Le dossier est de qualité inégale.

Le volet relatif au milieu naturel comporte un état initial complet, avec une évaluation des impacts du projet sur l'ensemble des habitats naturels et des espèces, quantifiée et cartographiée, et une proposition de mesures détaillées.

En revanche, la MRAe note l'absence de bilan des émissions de gaz à effet de serre, de modélisation acoustique et des polluants atmosphériques et d'étude paysagère. Des précisions sont également attendues sur les thématiques des déplacements, du risque d'inondation, de l'eau potable et des eaux usées, de l'adaptation au changement climatique ainsi que dans l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables.

Par ailleurs, l'étude d'impact indique que « *l'étude préalable agricole, réalisée par CETIAC, fera l'objet d'un dépôt séparé auprès des services de l'État dans les prochaines semaines, les mesures compensatoires étant en cours de validation avec l'ensemble des parties prenantes* ».

La MRAe invite le maître d'ouvrage à actualiser l'étude d'impact dès que les mesures de compensation agricole seront définies.

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

L'étude d'impact indique que le projet est visé à l'objectif 5.2 « *libérer le potentiel de développement du sud de la Dracénie (le « couloir sud de l'Argens »)* » du PADD⁹ du SCoT¹⁰ avec la description suivante : « *créer sur la ville d'appui de Vidauban, notamment avec la ZAE de Matheron, des pôles de développement économique complémentaires de ceux des Arcs et du Muy* ».

L'étude d'impact, dans son chapitre intitulé « *analyse des effets cumulés vis-à-vis de l'économie agricole* », indique que 761 ha ont été consommés sur le territoire de la communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon de 2009 à 2022.

Le dossier n'évalue pas la consommation d'espace agricole engendrée par les ZAE des Arcs-sur-Argens, du Muy et de Vidauban sur le « *couloir de l'Argens* ».

⁹ Projet d'aménagement et de développement durables.

¹⁰ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_mrae_2019apaca24.pdf et <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2024apaca23-2.pdf>

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

2.1. Déplacements

2.1.1. Infrastructures routières

L'étude de trafic (février 2022), jointe au dossier, met en évidence un trafic actuel soutenu sur la RDN7 (16 000 véhicules/jour) qui donne accès à la zone de projet.

Les cartes de trafic projeté « à l'horizon du projet » font ressortir un trafic en augmentation par rapport à la situation actuelle (+ 640 véhicules/jour soit 4 % du trafic actuel). Selon le dossier, les réserves de capacité modélisées pour chacun des trois carrefours giratoires sont satisfaisantes (toutes supérieures à 20 %), ne laissant présager aucune difficulté de circulation après la mise en service du projet.

Toutefois, le dossier n'évalue pas le trafic vingt ans après la mise en service du projet. Par ailleurs, la MRAe souligne que l'étude n'a pas pris en compte le trafic généré par la ZAC Varecopole au Cannet-des-Maures¹¹ (distante de 2 km) lors de l'évaluation du trafic à l'horizon de la mise en service du projet, au titre des effets cumulés.

La MRAe recommande d'évaluer le trafic vingt ans après la mise en service du projet, en intégrant le trafic généré par la ZAC Varecopole, située sur la commune du Cannet-des-Maures, au titre des effets cumulés.

2.1.2. Transports collectifs et mobilités actives

L'étude d'impact rappelle les informations contenues dans l'OAP « Matheron » : « en complément du point d'arrêt d'ores et déjà existant du giratoire de Ramatuelle (et qui n'a aujourd'hui qu'une fonction de transport scolaire), un nouveau point d'arrêt des transports collectifs sera aménagé au niveau du nouveau carrefour giratoire à créer. En corollaire, et en concertation avec la communauté d'agglomération, la ligne 9 du réseau TedBus (Vidauban – Les Arcs – Draguignan) qui se termine aujourd'hui à la Péade (giratoire de la Fontaine) sera prolongée jusqu'au giratoire de Ramatuelle. Tout l'axe de la RDN7, axe structurant du territoire Vidaubannais sera ainsi irrigué par le réseau de transport collectif ».

L'étude d'impact indique qu'un « projet de piste cyclable a été étudié mais n'a pas pu être retenu pour des questions de sécurité ».

Le dossier ne présente pas le schéma directeur cyclable de Dracénie Provence Verdon agglomération (objectifs, plan d'actions). Les raisons de sécurité invoquées pour justifier l'absence de pistes cyclables au sein du projet méritent d'être étayées.

Pour la MRAe, l'inscription du projet dans une trajectoire de diminution des consommations d'énergies fossiles, des émissions de GES et de polluants atmosphériques mérite une action plus volontariste concernant l'usage des modes actifs et la place réservée au vélo.

La MRAe recommande de présenter le schéma directeur cyclable de Dracénie Provence Verdon agglomération (objectifs, plan d'actions) et d'analyser la cohérence du projet par rapport à ce schéma.

2.2. Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Selon l'étude d'impact, « le projet sera sans effet notable sur le climat, que l'analyse soit conduite à court, moyen ou long terme. En effet, bien que l'opération d'aménagement génère un trafic de

¹¹La MRAe a émis un [avis sur le projet de ZAC Varecopole sur la commune du Cannetdes-Maures en date du 8 février 2024](#).

véhicules (légers et poids-lourds) source d'émissions de gaz à effet de serre (par rapport à une situation sans projet), le trafic induit sera négligeable au regard du trafic sur la RN 7 et de l'autoroute A8 en bordure du projet ».

Les conséquences en termes d'émissions de gaz à effet de serre ne sont pas évaluées. Aucun bilan des émissions dues aux aménagements projetés, comprenant l'ensemble du cycle de vie (construction, exploitation, fin de vie) n'est présenté. Un bilan complet doit être réalisé au stade actuel de la demande d'autorisation environnementale, en se fondant sur les principaux éléments caractéristiques du projet (surfaces de plancher des bâtiments, superficie de la voirie, etc.).

La MRAe recommande d'évaluer, dès ce stade, le bilan des émissions de gaz à effet de serre des aménagements sur l'ensemble du cycle de vie du projet.

2.3. Bruit et qualité de l'air

Le projet est situé dans des secteurs affectés par le bruit de voies bruyantes de catégories¹² 1 (voie ferrée, autoroute A8) et 2 (RDN7).

L'analyse des incidences indique que les aménagements (activités artisanales et petites industrie) « *ne sont pas de nature à générer des nuisances sonores significatives* » et que le trafic routier supplémentaire généré par le projet « *ne sera pas susceptible d'augmenter de manière significative les nuisances sonores au droit du site* », l'enjeu étant que « *la conception des bâtiments d'activités devra cependant tenir compte de l'exposition des futurs salariés aux conditions sonores dégradées par la proximité des infrastructures routières (A8, RDN7) et de la voie ferrée* ».

Selon l'étude d'impact, « *les nuisances sonores liées aux circulations sur la RDN7 et l'A8 seront limitées par les marges de recul des constructions par rapport à la RDN7 et à l'autoroute A8 imposées par le PLU (minimum de 25 m par rapport à l'axe de la RDN7 et de 70 m pour l'A8)* ».

La MRAe constate qu'aucune campagne de mesures de bruit n'a été réalisée pour caractériser l'état initial. L'étude d'impact ne recense pas la population habitant ou travaillant actuellement dans la zone d'étude, potentiellement exposée à la pollution sonore associée au projet. Le maître d'ouvrage n'évalue pas, à l'aide d'une modélisation acoustique, l'impact du trafic supplémentaire induit par les projets de ZAE de Matheron et de ZAC Varecopole (effet cumulé) sur les habitants et occupants actuels et futurs de l'aire d'étude, à partir de données de trafic, avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après.

Concernant la qualité de l'air, l'étude d'impact indique « *la source principale d'émission de particules en suspension sur le secteur de Matheron est la circulation sur l'autoroute A8 et la RDN7* » et que les aménagements (activités artisanales et petites industries) « *ne seront pas de nature à générer des émissions atmosphériques en quantité significative* », « *la topographie relativement plane autour des voiries* » permettant « *une dispersion rapide des polluants* ». Positionnés « *le long des voiries majeures, les bâtiments prévus permettront de préserver un peu l'espace intérieur de la ZAE* » et « *plusieurs composantes du projet sont de nature à atténuer les éventuels effets de celui-ci* » sur la pollution atmosphérique : « *programme ambitieux de plantations pour filtrer et renouveler l'air* », limitation de la vitesse dans la ZAE, organisation du bâti pour former un écran vis-à-vis des infrastructures routières....

¹² Le recensement des infrastructures de transports terrestres aboutit à un classement des voies selon leur niveau de bruit et détermine des secteurs qui sont affectés par le bruit. La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 m (catégorie 1) et de 250 m (catégorie 2).

L'étude d'impact ne présente pas les cartes représentatives des concentrations en dioxyde d'azote, particules PM10¹³ et PM2,5¹⁴ élaborées par AtmoSud¹⁵. Elle ne recense pas la population actuelle habitant ou travaillant dans la zone d'étude, potentiellement exposée à la pollution atmosphérique existante et associée au projet. Or ces cartes font apparaître qu'au sein du site du projet, les concentrations des polluants atmosphériques (12,4 µg/m³ pour le dioxyde d'azote, 15,7 µg/m³ pour les PM10, 8,9 µg/m³ pour les PM2,5) sont certes inférieures en 2025 aux [normes réglementaires européennes envisagées pour 2030](#) (20 µg/m³ pour le dioxyde d'azote, 20 µg/m³ pour les PM10, 10 µg/m³ pour les PM2,5), mais dépassent les lignes directrices de l'OMS (10 µg/m³ pour le dioxyde d'azote, 15 µg/m³ pour les PM10, 5 µg/m³ pour les PM2,5).

Le maître d'ouvrage n'évalue pas, à l'aide d'une modélisation des polluants atmosphériques, l'impact du trafic supplémentaire induit par les projets de ZAE de Matheron et de ZAC Varecopole sur les habitants et occupants actuels et futurs de l'aire d'étude, à partir de données de trafic, avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après.

La MRAe recommande de compléter l'état initial du bruit par une campagne de mesures acoustiques et, sur la base des données disponibles (AtmoSud), de dresser l'état initial de la qualité de l'air sur la zone de projet. Elle recommande d'évaluer, à l'aide de modélisations acoustiques et de la pollution atmosphérique reposant sur des données de trafic (avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après), l'impact des trafics induits par les projets de ZAE de Matheron et de ZAC Varecopole sur les habitants et occupants actuels et futurs de l'aire d'étude afin de définir des mesures adaptées.

2.4. Risque d'inondation

Le site du projet n'est pas concerné par le zonage du plan de prévention des risques d'inondation lié à la présence de l'Argens, approuvé en février 2014.

En revanche, la MRAe souligne que le site est concerné par un risque d'inondation par ruissellement comme l'illustre la figure 4 ci-après¹⁶ :

¹³ Particules fines en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

¹⁴ Particules fines en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

¹⁵ 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.

¹⁶ Carte de caractérisation de l'aléa dressée selon la méthode EXZECO du Cerema
Avis du 15 octobre 2026 sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à Vidauban (83) dans le secteur de Matheron

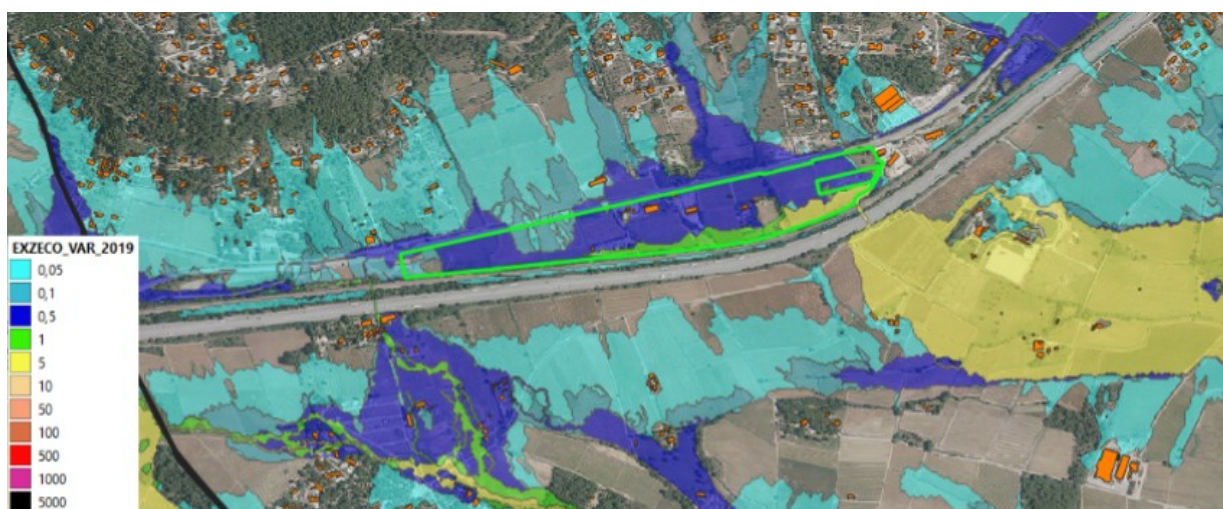


Figure 4 : carte des zones concernées par un risque d'inondation par ruissellement - source : MRAe - contribution de la DDTM du Var

Le dossier constate que le projet « va créer de nouvelles surfaces imperméabilisées et donc augmenter les volumes et les débits de ruissellement sur son emprise ». Il précise que les buses sous les remblais de l'A8 et de la voie ferrée ne seront pas modifiées et que la capacité d'écoulement restera régulée par ces ouvrages. Dans ce contexte, il prévoit que, « pour supprimer toute incidence à l'aval, des mesures compensatoires adaptées seront mises en place ».

Pour la MRAe, en raison de la présence des remblais de la voie ferrée et de l'A8 formant un casier hydraulique qui pourrait créer un sur-aléa sur les parcelles du projet et en raison de l'augmentation du ruissellement résultant du projet lui-même, il apparaît nécessaire d'approfondir l'étude hydraulique et de préciser les mesures compensatoires prévues en vérifiant le fonctionnement hydraulique du site avec projet, dans un contexte de changement climatique (augmentation de l'aléa).

La MRAe recommande de montrer, par une étude hydraulique approfondie, que le projet intègre bien la connaissance de l'aléa inondation par ruissellement, des contraintes du site et des effets du changement climatique.

2.5. Eau potable

Selon l'étude d'impact, « concernant les besoins en eau potable de la commune, en 2015, des débits de production de 3 700 m³/j (mars) et 6 030 m³/j (juillet) avaient été mesurés. En considérant la même hausse de 3 %/an sur le nombre d'abonnés, on peut s'attendre à 9 729 abonnés et un volume de production annuel de 2,1 millions de m³ en 2030. La ressource montre des capacités importantes qui peuvent subvenir aux besoins des collectivités desservies à l'horizon 2030 ».

Le dossier ne justifie pas, à l'aide de données chiffrées, l'adéquation entre la disponibilité de la ressource en eau et les besoins futurs liés au projet de développement de la commune (démographique et économique, dont le projet de ZAE) à la date de mise en service du projet, en tenant compte des effets du changement climatique¹⁷.

La MRAe recommande, dans un contexte de changement climatique, de justifier l'adéquation entre la disponibilité de la ressource en eau et l'estimation des besoins futurs liés au projet de développement de la commune à l'horizon de la mise en service du projet.

2.6. Eaux usées

¹⁷La MRAe souligne que la commune de Vidauban a été placée en alerte sécheresse par [arrêté préfectoral en date du 24 juillet 2026](#) [Avis du 15 octobre 2026 sur le projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques à Vidauban \(83\) dans le secteur de Matheron](#)

Selon l'étude d'impact, la station d'épuration (STEP) de Vidauban (hameau de Ramatuelle) a une capacité actuelle de 800 EH¹⁸. Les besoins du projet sont estimés à 290 EH soit 72 m³/j.

Le dossier n'indique pas les marges actuelles (hydraulique et organique) de la STEP. Le dossier n'analyse pas non plus, à l'aide de données chiffrées, l'adéquation entre la capacité de traitement de la STEP et la charge supplémentaire à traiter (volumes d'effluents et charge de pollution organique du projet de ZAE) à l'horizon de la mise en service.

La MRAe recommande d'analyser, à l'aide de données chiffrées, l'adéquation entre la capacité de traitement de la station d'épuration de Vidauban (hameau de Ramatuelle) et la charge supplémentaire à traiter à l'horizon de la mise en service du projet.

2.7. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.7.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.7.1.1. État initial

L'état initial recense des périmètres d'intérêt écologique à proximité du site : la ZNIEFF¹⁹ de type II « *plaine des Maures* » (100 m), la zone humide recensée à l'inventaire départemental de 2003 « *prairie temporaire les Prés de Gamounau* » (815 m), le site Natura 2000 « *Val d'Argens* » (1,7 km), le site de « *Saint-Julien d'Aille* » sous convention avec le Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur (2,5 km) et la zone de protection de biotope de « *Saint-André – la Pardiguère* » (2,8 km). Le site est directement concerné par la zone de sensibilité « *moyenne à faible* » du plan national d'actions en faveur de la Tortue d'Hermann et par un zonage du plan national d'action en faveur du Lézard ocellé (zone de présence hautement probable).

Les enjeux locaux de conservation sont caractérisés sur la base d'analyses bibliographiques complétées par les résultats d'inventaires menés en 2019 et 2022 selon une méthode satisfaisante.

L'intérêt écologique du site repose sur la présence avérée ou fortement potentielle d'espèces protégées ou patrimoniales : flore (Orchis à fleurs lâches, Astragale hérissé, Mauve bisannuelle, Alpiste bleuâtre), reptiles (Tortue d'Hermann²⁰, Couleuvre à échelons, Couleuvre de Montpellier, Seps strié), chiroptères (Minioptère de Schreibers, Petit Rhinolophe, Grand Rhinolophe, Petit Murin), oiseaux (Alouette lulu, Verdier d'Europe, Petit-duc scops), amphibiens (Pélodyte ponctué), mammifères (Hérisson d'Europe).

Les observations pédologiques et les relevés de végétation ont permis de délimiter des espaces caractéristiques des zones humides au niveau de la zone d'étude en application des protocoles réglementaires. La surface totale de ces espaces représente 0,53 ha.

2.7.1.2. Impacts bruts, mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

Les impacts bruts du projet sur les espèces protégées ou patrimoniales sont jugés globalement « *négligeables* » à « *modérés* », sauf pour une espèce de reptile, la Tortue d'Hermann, pour laquelle ils sont qualifiés de « *très forts* » en raison du risque de destruction d'individus.

²⁰ 13 individus ont été contactés sur l'aire d'étude.

Après mise en œuvre des mesures d'évitement²¹ et de réduction²² en faveur du milieu naturel, des impacts résiduels significatifs (*a minima* « modérés ») demeurent sur plusieurs espèces : flore (destruction d'individus d'Orchis à fleurs lâches et d'Alpiste bleuâtre), reptiles (« *destruction de 3 ha d'habitats remaniés non typiques de l'espèce* » pour la Tortue d'Hermann ; destruction d'individus de Seps strié, Couleuvre de Montpellier, Couleuvre à échelons, destruction ou dégradation de 1,3 à 3 ha d'habitats pour ces espèces).

Le maître d'ouvrage prévoit la mise en place d'une mesure de compensation MC1 « *gestion et amélioration d'habitat en faveur de la Tortue d'Hermann et des autres espèces (Couleuvre de Montpellier, Couleuvre à échelons, Seps strié et Minioptère de Schreibers) sur 28 hectares* ».

Le site de compensation est situé sur la commune du Muy, au lieu-dit « les Preyres », à plus de 10 km du site du projet « *pour éviter les phénomènes de homing*²³ ». Des inventaires y ont été réalisés au printemps 2022, afin de garantir l'équivalence écologique pour les espèces visées par la compensation. « *Ce site semble globalement déjà très riche d'un point de vue écologique avec toutefois une dynamique de fermeture de milieux non compatible avec le maintien des espèces localement à long terme* ». Les habitats présents sont favorables aux espèces cibles y compris l'Orchis à fleurs lâches.

Des actions de génie écologique seront déployées (débroussaillage des habitats ouverts et semi-ouverts sur une surface de 14 ha), ainsi qu'un programme opérationnel de gestion conservatoire (entretien par débroussaillage en repasse tous les cinq ans, balisage de sentiers et mise en place de panneaux d'information). Le dossier prévoit la mise en place d'obligations réelles environnementales (ORE) sur 30 ans en vue de sécuriser la mesure de compensation.

Le dossier ne précise pas si les actions de génie écologique seront mises en œuvre avant les impacts du projet. Concernant les ORE, il ne présente pas l'identité de l'opérateur de compensation et du cocontractant (collectivité publique, établissement public ou personne morale de droit privé agissant pour la protection de l'environnement), ni la nature des engagements réciproques des parties.

La MRAe recommande de compléter le dossier avec les informations permettant de garantir la mise en œuvre des obligations réelles environnementales attachées aux parcelles compensatoires des Preyres, sur la commune du Muy.

Le maître d'ouvrage prévoit un « *suivi du chantier par un écologue et sensibilisation du personnel intervenant* » (MA1), des « *suivis écologiques de l'efficacité de la mesure compensatoire* » (MS1), des « *suivis de l'efficacité de la transplantation de l'Alpiste et de la Mauve* » (MS2).

Le suivi MS1 sera mené la première année, puis l'année 5 et l'année 10 à raison de deux jours par an pour les habitats naturels et les reptiles, en été et au printemps pour les chiroptères. Le dossier ne définit pas d'indicateurs, n'indique pas les protocoles de suivi, ni le calendrier pour les habitats naturels et les reptiles, ni la fréquence pour les chiroptères. Pour la MRAe, le suivi MS1 mériterait d'être assuré tous les ans au cours des cinq premières années.

Le suivi MS2 sera mené la première année, puis l'année 5 et l'année 10 à raison de 0,5 jour par an pour l'Alpiste aquatique et la Mauve bisannuelle. Le dossier ne définit pas d'indicateurs et ne précise pas les protocoles de suivi. Le suivi MS2 mériterait d'être assuré tous les ans au cours des cinq

²¹ Limitation des emprises en phase de travaux (ME1).

²² Adaptation du calendrier des travaux et d'entretien des espaces débroussaillés par rapport aux espèces à enjeu (MR1) ; balisage des secteurs sensibles et espèces protégées (MR2) ; prévention des pollutions (MR3) ; plan d'entretien des espaces verts et de gestion des bassins de rétention (MR4) ; mise en place d'un éclairage directionnel doux afin de réduire la pollution lumineuse (MR5) ; plantation et semis des espaces verts à base d'espèces locales (MR6) ; sauvetage des individus d'Alpiste aquatique (MR7) ; sauvetage des individus de Tortue d'Hermann (MR8) ; sauvetage des individus de Mauve bisannuelle (MR9).

²³ Capacité d'un animal, revenir à son territoire, son nid ou son lieu de naissance après un déplacement ou une longue migration. Caractérise notamment la Tortue d'Hermann

premières années. Le suivi de la translocation doit être couplé au suivi d'une population témoin pour mieux interpréter les variations interannuelles.

Le dossier ne présente pas les modalités de suivi de la mise en œuvre de la mesure de compensation.

La MRAe recommande de renforcer et de compléter la définition des modalités de suivi MS1 et MS2 (indicateurs, calendrier, fréquence et protocoles de suivi, suivi tous les ans au cours des cinq premières années, population témoin), et de présenter les modalités de suivi de la mise en œuvre de la mesure de compensation.

2.7.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site du projet est situé à proximité des sites Natura 2000²⁴ « *la plaine et le massif des Maures* » (800 m) et « *Val d'Argens* » (1,7 km), désignés au titre de la directive Habitats²⁵, et « *plaine des Maures* » (3,4 km), désigné au titre de la directive Oiseaux²⁶.

Des espèces faunistiques « *présentant une capacité de déplacement significative* » et figurant dans le formulaire standard de données des sites Natura 2000 sont avérées ou fortement potentielles dans l'aire d'étude : reptiles (Tortue d'Hermann), chiroptères (Minioptère de Schreibers, Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Petit murin), oiseaux (Alouette lulu, Rollier d'Europe).

Selon le dossier, le projet n'a pas d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des espèces qui ont justifié la désignation des sites, car :

- la Tortue d'Hermann « *ayant une capacité de dispersion limitée et la zone étant totalement enclavée, les populations de l'aire d'étude n'entretiennent pas de relation avec les populations [des] site[s] Natura 2000* » ;
- les mesures prévues en faveur des chiroptères d'intérêt communautaire (maintien des linéaires, adaptation de l'éclairage...) permettent de limiter les impacts résiduels sur ces espèces (destruction de 8 000 m² d'habitat de chasse pour le Minioptère de Schreibers) ;
- les mesures prévues en faveur de l'Alouette lulu (adaptation de la période de travaux...), permettent de limiter les impacts résiduels sur cette espèce ; les incidences du projet sont jugées « *non significatives* » pour les espèces en transit occasionnel et survol comme le Rollier d'Europe.

La MRAe n'a pas de remarque à formuler sur cette analyse et ses conclusions.

2.8. Paysage

L'état initial caractérise les éléments saillants du paysage (ordonnancement des parcelles de vignes, ripisylves, petits boisements en lanières) et identifie les enjeux liés au mitage, à la conservation des haies, boisements et bosquets, à la préservation des points de vue sur le site depuis le chemin de Châteauneuf au nord du site et depuis les infrastructures routières proches et la voie ferrée. L'étude « *entrée de ville* » réalisée dans le cadre de la révision du PLU 2023 met en exergue « *la préservation des ouvertures visuelles et des cônes de vues sur le grand paysage, au nord comme au sud* ».

Néanmoins, en l'absence de documents graphiques (montages photos, coupes, schémas d'ambiance...) permettant d'objectiver l'insertion du projet dans son environnement paysager, la

²⁴ La carte 3 permettant de localiser le projet au regard des sites Natura 2000 concerne le projet de parc photovoltaïque sur la commune de Sénas (13). Il convient de mettre à jour le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000.

²⁵ [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.](#)

²⁶ [Directive européenne 79/409/CEE relative à la conservation des oiseaux sauvages.](#)

« *contrainte forte en termes d'insertion paysagère* » ne se retrouve pas dans l'étude d'impact. Les incidences sur le traitement de l'entrée de ville ouest de Vidauban ne sont pas analysées.

La MRAe recommande, pour l'information du public, de fournir une étude paysagère comportant les éléments relatifs à l'insertion paysagère du projet et à son illustration.

2.9. Adaptation au changement climatique

L'étude d'impact présente le scénario de référence, qui permet d'établir un aperçu de l'évolution probable de l'environnement tenant compte du réchauffement climatique en l'absence de mise en œuvre du projet, à l'horizon 2030. Elle indique que « *le changement climatique futur à l'échelle de la France a été simulé à partir de modèle climatique et les simulations choisies se basent sur deux scénarios d'émissions de gaz à effet de serre : le scénario B2, plutôt optimiste ; le scénario A2, plutôt pessimiste. Suivant le scénario B2, la température moyenne en France augmenterait d'environ 2° à 2,5 °C entre la fin du XXe siècle et la fin du XXIe siècle. L'augmentation est d'environ 2,5° à 3,5 °C pour le scénario A2* ».

Le dossier ne détermine pas le scénario de référence durant la vie du projet à différents horizons temporels (2050 et au-delà de l'échéance 2050) compte tenu de la TRACC²⁷.

L'étude d'impact identifie, dans l'aire d'étude, les aléas climatiques dont la fréquence et l'ampleur pourraient être accentuées par les effets du réchauffement climatique : sécheresses, vagues de chaleur, feux de forêts, inondations, crues automnales, retrait gonflement des argiles.

Le dossier ne détermine pas, en fonction du retour d'expérience local et des simulations du climat futur selon la TRACC, si une augmentation de la fréquence, de l'ampleur et de la durée des aléas existants voire la survenue de nouveaux aléas sur l'aire d'étude du projet (phénomène d'îlot de chaleur...) sont attendues aux différents horizons temporels pendant la durée de vie du projet.

Le maître d'ouvrage prévoit une mesure de lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain » en proposant la création de près de 72 000 m² d'espaces verts (soit 51 % de la surface du projet). Considérant l'évolution du nombre annuel de jours très chauds, entre le climat récent et celui attendu à l'horizon TRACC 2050²⁸ sur la commune, cette mesure pourrait être renforcée (par exemple : choix des revêtements des sols et des bâtiments en prenant compte la valeur d'albédo des surfaces²⁹, intégration des enjeux bioclimatiques dans l'implantation des bâtiments, réduction des besoins de refroidissement).

La MRAe recommande de renforcer les mesures de lutte contre l'effet « îlot de chaleur urbain ».

2.10. Étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables

Comme le prévoit la réglementation, une étude du potentiel de développement des énergies renouvelables (EnR) a été réalisée. Les besoins énergétiques de la ZAE sont estimés à 5 492 MWh/an pour l'électricité et 1 889 MWh/an pour la chaleur et le froid. L'étude identifie des solutions de mobilisation d'énergies renouvelables (photovoltaïque pour l'électricité ; solaire thermique et aérothermie pour le chauffage, l'eau chaude sanitaire ou la climatisation).

²⁷ La TRACC (trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique) a pour but d'établir un cadre commun pour une adaptation progressive à un réchauffement planétaire de + 1,5 °C d'ici 2030, + 2 °C d'ici 2050 et + 3 °C d'ici 2100, soit un réchauffement de la France hexagonale de + 2 °C en 2030, + 2,7 °C en 2050, et + 4 °C en 2100.

²⁸ A l'horizon 2050, il est prévu un nombre annuel de jours très chauds (≥35 °C) égal à 19 jours (valeur médiane) et de 27 jours (valeur haute) sur la commune de Vidauban. Pour mémoire, la valeur de référence (1976-2005) est de 5 jours (cf. [Climadiag](#)).

²⁹ Capacité à réfléchir le rayonnement solaire sans le stocker.

Cependant, le dossier n'évalue pas la capacité de production d'EnR localement (à l'intérieur du périmètre de la ZAE ou à proximité), ce qui ne permet pas de savoir si ce potentiel est marginal ou significatif par rapport aux besoins énergétiques.

L'étude esquisse deux scénarios d'opportunité de développement des énergies renouvelables (« utilisation de panneaux photovoltaïques et PAC [pompe à chaleur] air/air » ; « utilisation de solaire thermique et PAC électriques aérothermiques »), sans étayer les raisons de leur choix³⁰. Elle recommande « d'installer 0,73 m² de panneaux photovoltaïques pour 100 m² de bâtiment, a minima. En installer plus représente une rentabilité intéressante à plus long terme ».

Aucun engagement n'est cependant pris par le maître d'ouvrage pour la mise en œuvre de cette solution, notamment dans les dispositions du cahier des charges de la ZAE qui engagera les futurs propriétaires.

La MRAe recommande au maître d'ouvrage de s'engager à exploiter au maximum le potentiel énergétique identifié, en particulier l'énergie électrique photovoltaïque, et d'inclure au cahier des charges de la ZAE les prescriptions correspondantes.

³⁰ Croisement des données disponibles sur le projet (surface, densité, typologie des bâtiments prévus...), de l'estimation des besoins en énergie (par type de besoins), des gisements d'énergies renouvelables disponibles et des contraintes associées.