



**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 la modification simplifiée n°4 du plan local d'urbanisme de
La Valette-du-Var (83)

**N° MRAe
2022APACA29/3164**

MRAe

Mission d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 4 juillet 2022 sur le modification simplifiée n°4 du plan local d'urbanisme de La Valette-du-Var (83)

PRÉAMBULE

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis sur le modification simplifiée n°4 du plan local d'urbanisme de La Valette-du-Var (83). a été adopté le 4 juillet 2022 en « collégialité électronique » par Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par les arrêtés du 11 août 2020 et du 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 par la Métropole Toulon Provence Méditerranée pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 7 avril 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 19 avril 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 17 mai 2022.

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

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document.

Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. 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.

SYNTHÈSE

La commune de La Valette-du-Var compte une population de 23 795 habitants (recensement INSEE 2018) sur une superficie de 1 535 ha. La commune est comprise dans le périmètre du SCoT Provence Méditerranée.

La modification simplifiée n°4 du PLU de La Valette a pour objet unique de permettre le changement de zonage d'un secteur actuellement en zone urbaine UXa (à vocation d'accueil des activités commerciales et artisanales) du PLU en zone UBa (à vocation d'habitat), afin de permettre la construction de 60 logements (dont 30 % de logements locatifs sociaux), destinés à l'accueil de 150 habitants.

Pour la MRAe, le dossier ne justifie pas le choix de ce secteur, localisé à proximité de grands axes de circulation, au sein d'une zone d'activités commerciales (voisinage immédiat d'un atelier de carrosserie) et donc concerné par des problématiques de risques pour la santé humaine liés à la qualité de l'air et au bruit, pour la construction de nouveaux logements.

Au regard de ces problématiques, la MRAe recommande d'intégrer dans le règlement de la zone des prescriptions destinées à limiter l'exposition des futurs habitants au bruit et à la pollution atmosphérique.

La MRAe recommande également de préciser les aménagements prévus sur le secteur de la modification pour favoriser le recours aux modes actifs de déplacements et aux transports collectifs.

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 plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale.....	5
1.1. Contexte et objectifs du plan.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	6
1.3. Complétude du dossier et solutions de substitution.....	6
1.4. Compatibilité avec le SCoT.....	7
2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	7
2.1. Qualité de l'air.....	7
2.2. Bruit.....	10
2.3. Déplacements et accessibilité.....	11

parcelles d'une superficie totale d'environ 1,20 ha situées dans le quartier de la Coupiane au sein de l'enveloppe urbaine de la commune, en bordure sud de l'autoroute A57. Le site est occupé à hauteur de 40 % de sa superficie par des espaces boisés classés (EBC) et comprend quatre bâtiments. Il est entouré de zones d'activités commerciales, comprenant notamment des garages automobiles à l'ouest et de zones résidentielles au sud.

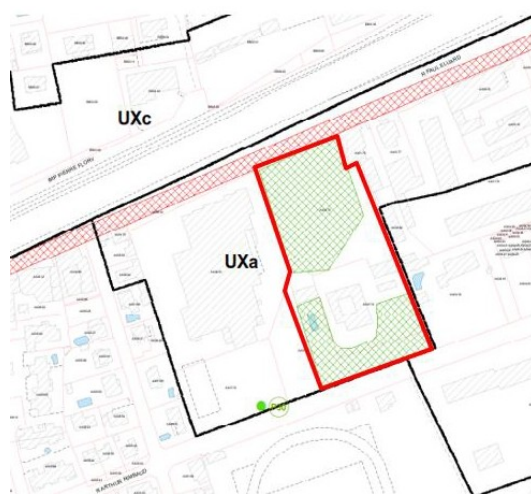


Figure 2: Plan de zonage actuel - site de la modification simplifiée entouré en rouge (source : rapport de présentation)

Le changement de zonage est nécessaire pour permettre la construction de 60 logements dont 30 % de logements locatifs sociaux, destinés à l'accueil de 150 habitants.

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- la qualité de l'air et le bruit ;
- les déplacements et l'accessibilité.

1.3. Complétude du dossier et solutions de substitution

Le rapport de présentation contient les éléments énumérés à l'article R151-3 du code de l'urbanisme relatif au contenu de l'évaluation environnementale. Il aborde l'ensemble des thématiques requises pour la caractérisation des enjeux concernés par le PLU.

Le dossier explique les raisons de mise en œuvre de la procédure de modification simplifiée du PLU, à savoir la nécessité de « s'adapter à la population actuelle et à venir », en lien avec la croissance démographique de 2,1 % observée sur une période récente (entre 2013 et 2018 – données INSEE) et la maîtrise de la consommation d'espaces, le secteur de la modification se trouvant au sein de l'enveloppe urbaine de la commune.

La MRAe observe que le dossier ne présente aucune solution alternative pourtant requise par le code de l'urbanisme (Art. R151-3 4e). La présentation de solutions de substitution permet d'apprécier les conséquences environnementales des alternatives envisagées et de justifier le choix réalisé en intégrant notamment des critères environnementaux. En l'occurrence, sur le plan de la santé humaine,

le dossier devrait justifier l'implantation du projet au regard de l'exposition des populations futures à une forte pollution atmosphérique et acoustique.

La MRAe recommande de justifier le choix du secteur de la modification simplifiée au regard des problématiques de risques pour la santé humaine, en lien avec la qualité de l'air et le bruit auxquels il est soumis.

1.4. Compatibilité avec le SCoT

Dans le cadre de l'étude de la compatibilité avec le SCoT Provence Méditerranée, le dossier indique à juste titre que le secteur de la modification est situé dans les espaces privilégiés de renouvellement urbain défini par le SCoT.

Néanmoins, la MRAe relève que le PADD du SCoT indique dans son objectif 3.1 vouloir préserver et améliorer le cadre de vie sur son territoire notamment par la diminution de l'exposition aux nuisances : « pour mettre en place les conditions d'un développement durable et préserver la santé publique, l'exposition aux nuisances doit être diminuée, qu'il s'agisse du bruit ou de la pollution atmosphérique. Le SCoT prévoit ainsi de mieux articuler la localisation de l'urbanisation, des transports, des équipements, commerces et services. C'est la cohérence globale du PADD qui induit une incidence positive sur la réduction à la source des nuisances. »

La MRAe recommande d'expliquer comment est pris en compte, dans le choix du site, l'objectif du PADD du SCoT relative à la diminution de l'exposition aux nuisances.

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

2.1. Qualité de l'air

L'état initial fournit un état des lieux de la qualité de l'air dans le département du Var sur la base des données ATMO Sud qui mettent notamment en avant un enjeu fort à proximité des grands axes de circulation.

Dans le cadre du volet air et santé (annexe 4), la méthodologie utilisée pour caractériser la qualité de l'air au droit du site de la modification simplifiée se base sur une analyse bibliographique (données ATMO Sud) et sur une campagne de mesures passives¹.

La MRAe observe que les cartes des concentrations en ozone, particules fines PM₁₀, dioxyde d'azote (NO₂) et de l'indice synthétique l'air (ISA) issues de la bibliographie sont des représentations de l'année 2020. Or, en raison des baisses d'activités exceptionnelles liées aux périodes de confinement et à la pandémie de COVID 19, cette année-là n'est pas représentative. Les mêmes cartes en 2019 montrent des concentrations plus élevées aux abords de l'autoroute A57. Pour le NO₂ par exemple, marqueur de la pollution routière, les concentrations modélisées sont proches de 30 µg/m³ jusqu'en milieu de la zone UXa, soit jusqu'à une centaine de mètres de distance de l'A57.

1 Mesures réalisées à l'aide de tubes exposés à l'air ambiant et contenant un réactif chimique ou un adsorbant, en mesure de piéger spécifiquement le polluant que l'on cherche à mesurer (NO₂ et SO₂) ou à l'aide de plaquettes de dépôt (mesure de retombées sur des surfaces) pour les métaux lourds.

La MRAe recommande d'utiliser les cartes des concentrations en polluants de l'année 2019 dans le cadre de l'analyse bibliographique du volet air et santé de l'évaluation environnementale, afin de présenter des données représentatives.

Des campagnes de mesures ont été réalisées en octobre 2021 pendant sept jours sur six points de prélèvement dans l'emprise du site concerné par la modification simplifiée. Ces prélèvements ont conduit à l'analyse des composés suivants : dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et métaux lourds (cadmium, chrome, cuivre, nickel, plomb et zinc).

Il en résulte, selon le dossier, une qualité de l'air jugée comme étant « *globalement moyenne à bonne, avec des concentrations plus importantes au nord-est du site* » à proximité de l'autoroute et des activités de mécaniques et de carrosserie de la zone commerciale attenante :

- absence de dépassement des valeurs limites réglementaires pour les NO₂ et SO₂ ;
- dépassement des valeurs indicatives mais non réglementaires pour deux métaux lourds sur les cinq mesurés (nickel et chrome).

Pour la MRAe, la caractérisation de la qualité de l'air au droit du secteur de la modification simplifiée est insuffisante. Certains polluants présentant un risque pour la santé humaine, les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀) et l'ozone, n'ont pas été mesurés.

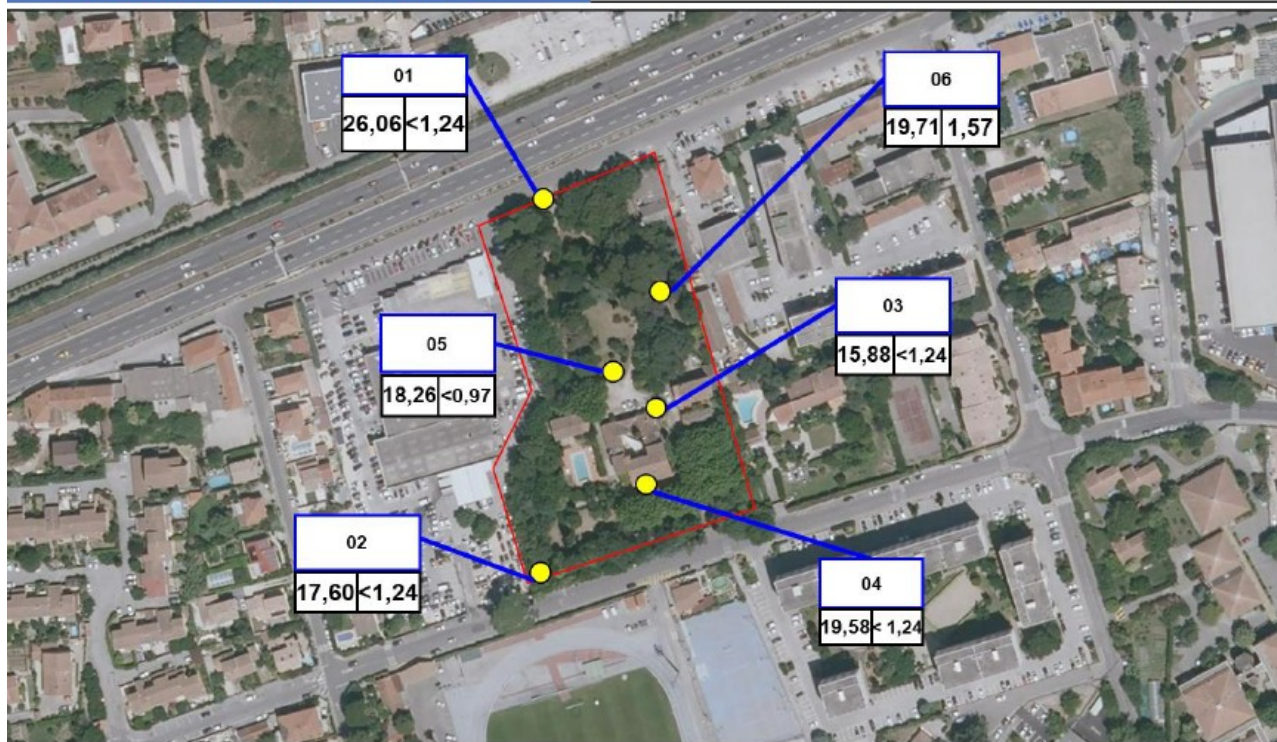
Par ailleurs, concernant les métaux lourds, la mesure utilisée (retombées sur plaquettes), constitue une méthode pour caractériser le risque environnemental lié aux installations classées pour la protection de l'environnement. Cette méthode n'est pas adaptée pour évaluer l'exposition des populations. Il est nécessaire pour cela d'évaluer l'inhalation d'air pollué avec des mesures de concentration de métaux, à comparer avec les normes réglementaires².

La MRAe recommande de compléter la caractérisation de la qualité de l'air au droit du secteur de la modification simplifiée par des mesures de concentrations en ozone, particules fines et métaux lourds.

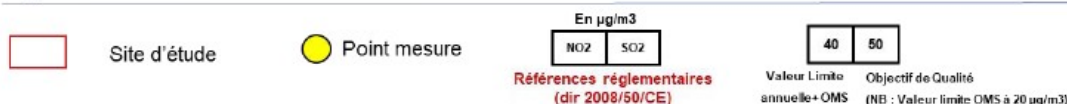
S'agissant des dioxydes d'azote et de soufre, le dossier indique que les valeurs réglementaires sont respectées.

La MRAe note cependant que la ligne directrice de l'OMS de 10 µg/m³, qui constitue un objectif cible en vue de protéger la santé humaine de l'exposition à un air pollué, est dépassée pour le dioxyde d'azote (NO₂) quel que soit le point de prélèvement dans l'emprise du projet.

² Article R.221-1 du code de l'environnement



Légende



Source : aérien - Géoportail



Echelle : 1/2 500

Figure 3: Cartographie des résultats de la campagne de mesures sur site en octobre 2021 (source : volet air et santé - annexe 4)

Le volet air et santé du dossier propose un certain nombre de mesures relatives à la forme urbaine et à l'implantation des bâtiments, permettant de favoriser la dispersion des polluants. Il est à noter, par ailleurs, la présence d'espaces boisés classés au nord du secteur, entre la route et les bâtis existants (distance non précisée dans le dossier). En tout état de cause, la pollution étant plus marquée le long de l'axe autoroutier, la MRAe souligne l'importance d'en éloigner les futures habitations au maximum.

Pour la MRAe, au regard de l'enjeu sanitaire pour les futurs habitants, il est attendu, dans le cadre de la modification du PLU, l'intégration de ces prescriptions (marge de recul maximale) dans le règlement du PLU afin de limiter l'exposition de nouveaux usagers à une pollution atmosphérique urbaine.

La MRAe rappelle que le SRADDET PACA demande, dans le cadre de son objectif 21 « *Améliorer la qualité de l'air et préserver la santé de la population* », « *de réduire la part de la population exposée : en développant des règles d'aménagement évitant son exposition ; en veillant à la mise en œuvre et à la transcription dans les documents de planification des mesures déjà présentes dans les PPA [...]* ».

À ce titre, le plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var (approuvé par arrêté préfectoral du 17 mars 2022), demande de mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire, notamment dans sa fiche-action n°17 « *aménager nos territoires pour mieux respirer* ». Il recommande de renforcer la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets en fixant notamment comme objectif d' « *éviter l'exposition de nouvelles populations à une qualité de l'air*

dégradée en limitant l'implantation d'immeubles accueillant du public, d'établissements sensibles et de logements à proximité des principaux axes de transport ».

La MRAe recommande d'intégrer, dans le règlement de la zone, des prescriptions de niveau PLU (retrait par rapport à l'axe autoroutier, implantation et forme des bâtiments) destinées à limiter l'exposition des futurs habitants à la pollution atmosphérique.

2.2. Bruit

Selon le dossier, le secteur de la modification est situé dans un environnement bruyant lié à la proximité de plusieurs infrastructures routières dont l'autoroute A57, classée en catégorie 1 au titre du classement sonore des infrastructures routières (la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 mètres).

Une étude acoustique basée sur une campagne de mesures d'octobre 2021 a été réalisée afin de caractériser les ambiances sonores du secteur : les niveaux sonores sont les plus importants à proximité de l'autoroute au nord et de l'avenue Pablo Picasso au sud et les plus faibles au centre du secteur (entre 49,4 dB (A) le matin et 50,8 dB (A) en soirée).

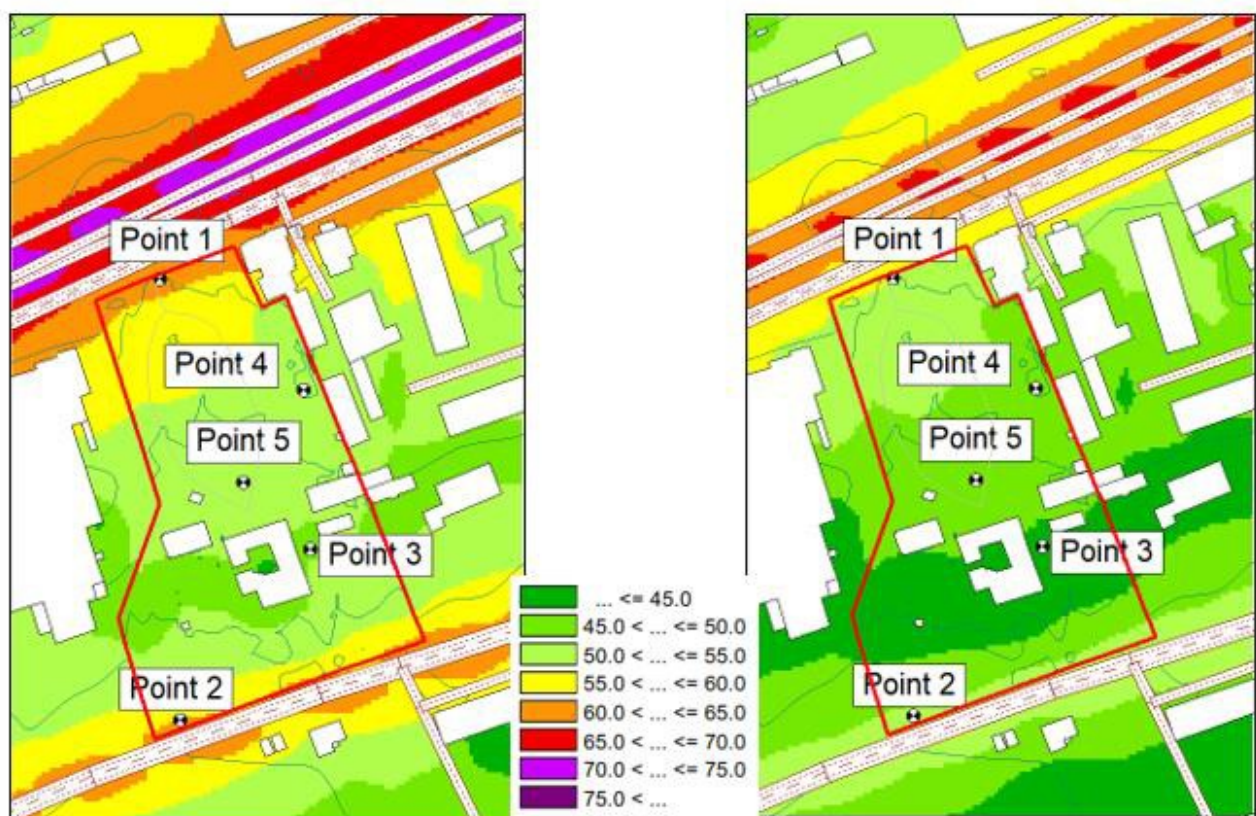


Figure 4: Carte de bruit à l'état initial le jour (à gauche) et la nuit (à droite) - source : rapport de présentation

Comme pour la qualité de l'air, la MRAe constate que la modification du PLU envisagée ne s'accompagne pas de la définition de prescriptions destinées à limiter l'exposition des futurs habitants au bruit, telles que l'obligation d'un retrait minimum des futures habitations par rapport à l'axe autoroutier au nord et à l'avenue Pablo Picasso au sud.

La MRAe recommande d'intégrer, dans le règlement de la zone, des prescriptions de niveau PLU (retrait par rapport aux axes routiers et autoroutiers) destinées à limiter l'exposition des futurs habitants au bruit.

2.3. Déplacements et accessibilité

La métropole Toulon Provence Méditerranée dispose d'un plan de déplacement urbain (approuvé le 16 décembre 2016) dont l'objet est de « prévoir sur le territoire durant 10 ans (période 2015-2025), l'action politique en matière de mobilité [...] ». Ce plan fixe cinq orientations portant notamment sur l'amélioration de l'offre en transports en commun et des conditions de mobilité en faveur des modes actifs. Elles sont déclinées en 15 objectifs stratégiques et 46 actions. Il demande notamment dans son action n°41 « d'élaborer une stratégie de développement autour des axes de transport » en soulignant l'enjeu de « mise en cohérence entre l'aménagement urbain du territoire et le développement des transports en commun ».

Le dossier étudie l'accessibilité du secteur, en particulier sa desserte en transports en commun : il n'est pas directement desservi par des lignes de bus mais plusieurs lignes passent aux alentours du secteur (temps d'accès aux arrêts de 8 à 10 minutes) avec des fréquences de passage entre 11 et 40 minutes en heure de pointe. Concernant les modes actifs, le secteur ne dispose pas d'aménagements cyclables et il n'est pas précisé l'état et la qualité des cheminements piétonniers.

Parallèlement à cela, le dossier estime le trafic supplémentaire lié au projet à hauteur de 300 véhicules par jour, soit une hausse de 8 % sur les voiries d'accès principales, évaluée comme étant négligeable.

Au titre des mesures définies dans le dossier, il est mis en avant :

- les dispositions du règlement de la zone UBa qui autorise la création de deux places de stationnement minimum par logement et une place pour les logements sociaux, soit selon le dossier, 97 places pour la construction de 60 logements ;
- la création d'une perméabilité modes actifs au niveau des voiries alentours pour améliorer l'accessibilité à un arrêt de bus et au centre-ville (à pied).

Pour la MRAe, une accessibilité non optimale aux transports en commun et l'absence, actuelle ou prévue, d'aménagements cyclables empêchent de favoriser le report modal vers les modes actifs et les transports en commun. Il est ainsi attendu dans le PLU des précisions quant aux aménagements dont pourra faire l'objet le secteur, notamment s'agissant des cheminements piétonniers et voies cyclables, pour inciter le recours à des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

La MRAe recommande de préciser les aménagements prévus sur le secteur de la modification simplifiée n°4, en cohérence avec le réseau global, pour favoriser le recours aux modes actifs de déplacements et aux transports collectifs.