



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 création d'une ZAC – pôle d'excellence de
nautisme, à Mandelieu-la-Napoule (06)

**N° MRAe
016954/A P**

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 15 juin 2026 en collégialité électronique par Jacques Legaigoux et Sylvie Bassuel, 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 la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe sur le projet de création d'une ZAC – pôle d'excellence de nautisme, à Mandelieu-la-Napoule (06). Le maître d'ouvrage du projet est la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins. Le dossier comporte notamment :

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

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 16 avril 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 :

- par courriel du 5 mai 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 19 mai 2026 ;
- par courriel du 17 avril 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 18 mai 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, porté par la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, concerne la création d'une zone d'aménagement concertée afin de permettre la « *réalisation d'un Pôle d'excellence du Nautisme* ». La zone de projet se situe en partie est du territoire communal, entre la rivière Siagne et l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

Le projet prévoit la création d'une zone aménageable d'environ 7,35 ha comprenant une aire de carénage, un bassin technique accessible depuis la Siagne, plusieurs lots construits pour des entreprises travaillant dans le domaine du nautisme, des voiries d'accès et de desserte. Il prévoit également la création d'une « *zone verte* » d'environ 7 ha, faisant l'objet d'une gestion écologique.

La MRAe recommande de présenter un scénario initial portant sur l'ensemble de la zone d'étude permettant d'apprécier dans quelle mesure l'évitement géographique lié à la création de la « *zone verte* » résulte d'une démarche effective de réduction des incidences environnementales.

En application de l'article R122-5 du Code de l'environnement, la MRAe recommande de préciser les modalités d'optimisation de la densité des constructions et le potentiel de développement en énergies renouvelables du projet de création de la zone d'aménagement concertée.

Concernant la biodiversité, la MRAe recommande de préciser la méthodologie des inventaires de terrain et de compléter le diagnostic (effectifs, surfaces d'habitats, cartes d'habitats d'espèces). Elle recommande d'étudier l'impact du projet sur l'ensemble des espèces à enjeu de conservation, y compris les poissons, l'entomofaune et l'Orvet de Vérone, et de revoir l'évaluation des impacts notamment sur les continuités écologiques. Enfin, la MRAe recommande de redéfinir des mesures de compensation proportionnées, en précisant les gains écologiques attendus.

La MRAe recommande d'approfondir l'étude des impacts hydrauliques du bassin portuaire créé en étudiant les incidences sur la Siagne en période d'étiage et les conséquences potentielles du projet en termes de modification du fond du lit. Des précisions sont également attendues sur les modalités de gestion des eaux pluviales et sur la gestion des pollutions susceptibles d'être générées par le projet.

L'étude d'impact mérite également d'être approfondie sur la prise en compte du paysage, de l'évolution du trafic et de l'exposition de public sensible à la pollution de l'air et au bruit.

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.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Qualité de l'étude d'optimisation de la densité des constructions.....	8
1.7. 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. 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>	12
2.2. Risques d'inondation.....	12
2.3. Ressource en eau.....	13
2.3.1. <i>Eaux superficielles</i>	13
2.3.2. <i>Gestion des eaux pluviales</i>	13
2.3.3. <i>Qualité des eaux</i>	14
2.4. Paysage.....	14
2.5. Trafic et déplacements.....	14
2.6. Santé humaine.....	15
2.6.1. <i>Qualité de l'air</i>	15
2.6.2. <i>Bruit</i>	15
2.7. Énergies renouvelables.....	16
2.8. Changement climatique.....	16

AVIS

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

1.1. Contexte et nature du projet

La commune de Mandelieu-la-Napoule est située sur le littoral méditerranéen à l'extrême ouest du département des Alpes-Maritimes (06). Elle comptait 21 561 habitants en 2021 (INSEE), sur une surface de 3 137 ha. Le territoire communal, qui fait partie de l'agglomération Cannes Lérins, est couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Ouest des Alpes-Maritimes, approuvé le 20 mai 2021¹, et par un plan local d'urbanisme (PLU) approuvée le 24 septembre 2012, en cours de révision.

Le projet, porté par la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL), concerne la création d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) d'une superficie de 14,5 ha, afin de permettre la « réalisation d'un Pôle d'excellence du Nautisme » (cf. Figure 1). Selon le dossier, « il s'agit d'une opération stratégique et ambitieuse pour la commune et la CACPL afin de soutenir la filière nautique, d'en faire une vitrine pour le territoire autour de composantes majeures : la formation, l'innovation, le développement de nouvelles motorisations plus respectueuses de l'environnement ainsi que les services et nouvelles activités de loisirs. ».

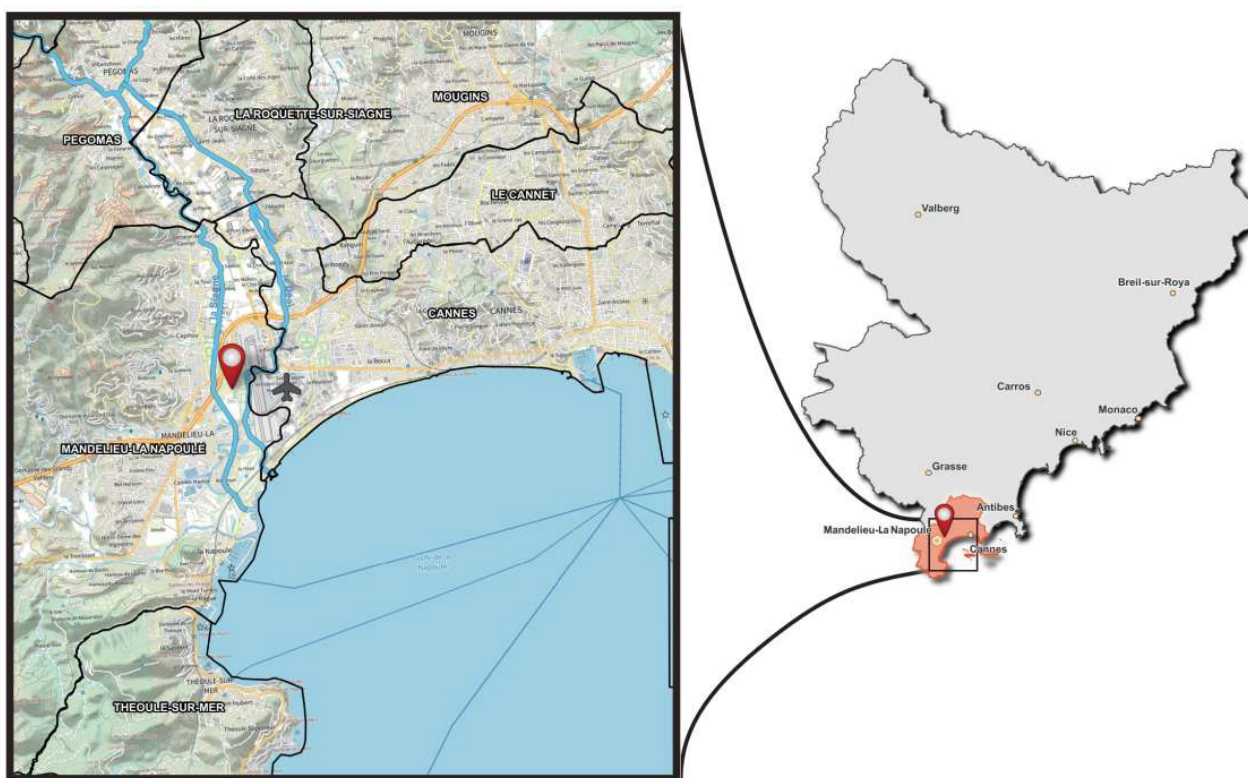


Figure 1 : Localisation du projet - source : étude d'impact

La zone de projet se situe en partie est du territoire communal, entre la rivière Siagne à l'ouest et l'aéroport de Cannes-Mandelieu à l'est, en continuité avec des parcelles à usage d'activités économiques, dont certaines liées au nautisme. Elle est desservie par la D192 et le chemin Levassor.

¹ [Avis MRAe du 7 janvier 2020 sur le schéma de cohérence territoriale de l'ouest des Alpes-Maritimes.](#)

Elle est inscrite dans le SCoT en tant que site de projet économique « *Pôle d'excellence du Nautisme* ». Le document d'orientations particulières d'aménagement (DOAP) du PLU de Mandelieu-la-Napoule prévoit une zone d'aménagement au droit du projet, nommée « *aménagement du lieu-dit Pont de la Siagne* ».

1.2. Description et périmètre du projet

La zone de projet, d'une superficie de 14,5 ha, est composée de boisements feuillus humides et de friches sur une large partie nord et de friches sur la partie centrale, le reste étant complètement artificialisé.

Le projet de ZAC prévoit (cf. Figure 2) :

- la création d'une zone aménageable d'environ 7,35 ha comprenant :
 - une aire de carénage (environ 40 places pour des bateaux de 8 à 18 m) et un bassin technique accessibles depuis la Siagne (une quarantaine d'emplacements) ;
 - plusieurs lots construits pour des entreprises travaillant dans le domaine du nautisme (la surface de plancher atteindra environ 40 000 m² pour environ 20 000 m² d'emprise au sol au total ; quatre lots seront créés et un lot intégrera une entreprise existante²) ;
 - des voiries d'accès et de desserte ;
- la création d'une « *zone verte* » d'environ 7 ha sur la partie nord faisant l'objet d'une gestion écologique : un plan pluriannuel sera élaboré puis mis en œuvre sur une durée minimale de 30 ans.

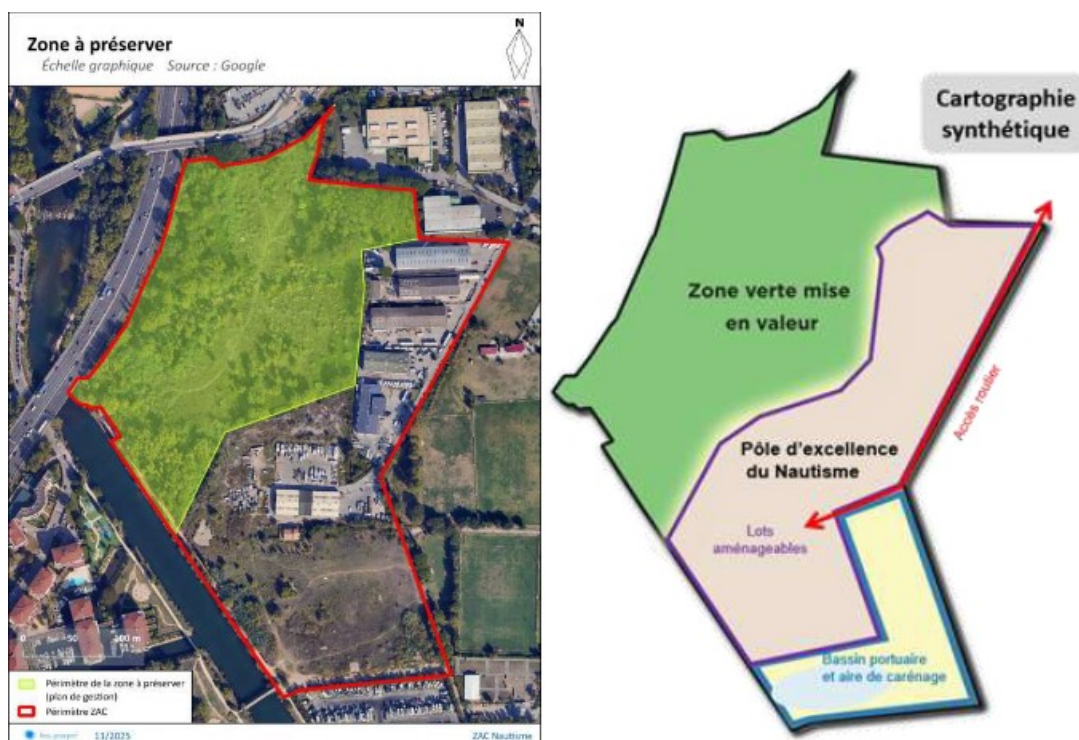


Figure 2 : Périmètre du projet de ZAC (à gauche) et cartographie synthétique de l'aménagement de la ZAC (à droite) - Source : étude d'impact

2 D'après le plan de masse page 11 de l'étude d'impact.

La durée de réalisation des travaux de viabilisation, du bassin portuaire et de l'aire de carénage est estimée à 18 mois, en six phases³. Les constructions sur chaque lot seront réalisées par les preneurs des lots au fur et à mesure de la signature des actes de vente ou des baux ; la construction de chaque bâtiment durera entre 12 et 24 mois.

Selon le dossier, « à ce stade d'avancement du projet, les volumes de déblais / remblais ne sont pas connus : le volume de déblais liés au creusement du bassin portuaire est toutefois estimé actuellement à environ 34 000 m³. Les matériaux issus des terrassements seront réutilisés au maximum dans le cadre de l'aménagement du site (pour les nivellements notamment) ».

La MRAe invite le porteur de projet à préciser les volumes de déblais et remblais générés par le projet ainsi que leur gestion (mouvements sur place, apports de matériaux extérieurs, évacuation de terres excavées excédentaires), à évaluer les incidences sur l'environnement qui en découlent et, le cas échéant, à 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 création de la ZAC – pôle d'excellence de nautisme à Mandelieu-la-Napoule 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'autorisations suivantes : approbation des dossiers de création et de réalisation de la ZAC, dérogation à la législation relative à la protection des espèces.

La MRAe rappelle que le dossier de réalisation de la ZAC est également considéré comme une demande d'autorisation au sens de l'article L122-1 CE ; dans ce cadre l'étude d'impact devra être actualisée et soumise à nouveau à l'avis de la MRAe.

Le dossier ne précise pas les rubriques concernées au titre de la législation sur l'eau, ni les modalités de déclaration/autorisation qui en découlent.

En outre, le dossier indique que « l'aire de carénage sera une installation classée au titre de la protection de l'environnement (ICPE) selon la rubrique 2930 de la nomenclature : les phases ultérieures d'étude permettront de définir précisément l'aménagement de la zone et ainsi de définir le régime ICPE qui lui sera applicable (enregistrement ou déclaration) ».

Selon le dossier, « le projet n'est pas compatible avec le règlement du PLU de Mandelieu-la-Napoule et une adaptation du PLU sera réalisée en parallèle du dossier de réalisation de ZAC ». Le dossier n'indique pas la nature de l'évolution envisagée du PLU, ni son calendrier. Le projet « n'est pas cohérent avec le DOAP », qui prévoit l'aménagement de la zone nord de la ZAC, alors que celle-ci est préservée dans le cadre du projet afin de prendre en compte la biodiversité. Selon le dossier, le projet « permettra de reclasser en zone N des parcelles actuellement en zone 1AUz ».

L'adaptation du PLU évoquée n'a pas fait l'objet d'une saisine de la MRAe. S'il s'agit d'une mise en compatibilité du PLU, une saisine unique de la MRAe serait mieux adaptée pour fournir une analyse approfondie des enjeux environnementaux liés aux aménagements projetés. Cela permettrait d'éclairer la décision de la collectivité en présentant, en un seul document, l'ensemble des impacts liés au projet

3 Phase 1 – Travaux préparatoires, Phase 2 – Creusement du bassin portuaire – Terrassements – plateforme des lots, Phase 3 – Voirie et aire de carénage, Phase 4 – Réseaux Eaux Pluviales Voirie, Phase 5 – Réseaux divers, Phase 6 – Équipements et signalisation.

et à la mise en compatibilité du PLU, ainsi que les mesures prises pour les éviter, les réduire et le cas échéant les compenser. La MRAe suggère de procéder ainsi lors de sa prochaine saisine.

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 et des continuités écologiques ;
- la vulnérabilité des personnes et des biens face aux risques naturels ;
- la préservation des ressources en eau ;
- la préservation de la qualité du paysage ;
- la prise en compte des incidences liées au trafic routier et aux déplacements ;
- la réduction de la pollution de l'air, des nuisances sonores et des risques sanitaires associés ;
- le développement des énergies renouvelables et la limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

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. L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés, certains aspects de la démarche d'évaluation méritant néanmoins une consolidation sur le fond (cf. chapitre *infra*).

1.6. Qualité de l'étude d'optimisation de la densité des constructions

L'étude d'impact présente, en application de l'article R122-5 CE, une « *étude d'optimisation des densités de construction* ». Elle expose les prescriptions réglementaires issues du PLU et du plan de prévention des risques (PPR) inondation et conclut que « *le projet est plus dense que les règles du PLU ne le permettent* » et que « *le facteur limitant de la constructibilité ne sera par le PLU mais le PPR inondation* ».

Le dossier rappelle que les prescriptions du PPR inondation doivent être respectées, sans toutefois démontrer que le projet satisfait bien à ces prescriptions. En outre, l'articulation avec les objectifs du SCoT n'est pas abordée.

L'étude conclut pourtant que « *le projet objet de la présente analyse présente une densité de construction totalement optimisée au regard du site dans lequel il s'inscrit et des dispositions réglementaires applicables. En outre, il tient compte de l'environnement urbain, architectural et patrimonial dans lequel il s'inscrit, et participe à la préservation / restauration de la nature en ville* ». Pour la MRAe, cette conclusion mérite d'être davantage justifiée au regard d'éléments chiffrés.

La MRAe recommande de préciser les modalités d'optimisation de la densité des constructions du projet de création de ZAC au regard d'une définition plus précise et quantifiée des objectifs du projet. Elle recommande également de fournir l'analyse de la bonne articulation du projet avec le SCoT.

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

Le dossier détaille les objectifs poursuivis par le projet, liés au développement d'un pôle nautique innovant associant entreprises, recherche et formation, ainsi qu'à la création d'équipements connectés

à la mer au service des entreprises locales. Il justifie le choix du site par son accès aisé à la mer via la Siagne, son accès routier aisé, son éloignement des zones densément habitées et sa proximité avec des zones déjà à usage d'activités.

L'étude d'impact contient par ailleurs un chapitre présentant différents scénarios envisagés pour l'aménagement du bassin portuaire.

La MRAe note l'absence d'un scénario initial portant sur l'ensemble de la zone d'étude permettant d'apprécier dans quelle mesure l'évitement géographique retenu résulte d'une démarche effective de réduction des incidences environnementales.

La MRAe recommande de présenter un scénario initial portant sur l'ensemble de la zone d'étude permettant d'apprécier dans quelle mesure l'évitement géographique retenu résulte d'une démarche effective de réduction des incidences environnementales.

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

Le cours d'eau de la Siagne et ses zones humides sont inscrits au sein de la trame bleue du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) PACA.

Le site du projet se situe en partie au sein du périmètre de la ZNIEFF⁴ de type II « *Plaine de la Siagne* ». L'état initial recense les périmètres d'intérêts écologiques situés à proximité : trois sites Natura 2000, deux ZNIEFF de type I⁵, quatre ZNIEFF de type II⁶ dont une ZNIEFF marine, et le site de l'aéroport de Cannes – Mandelieu géré par le conservatoire des espaces naturels PACA. Le site du projet est également concerné par le plan national d'actions en faveur du Lézard ocellé.

Le volet naturel de l'étude d'impact s'appuie sur des prospections de terrain menées en 2021 et 2022 pour l'ensemble des compartiments biologiques, complétées par des prospections menées en 2025 qui n'ont pas concerné les invertébrés et les poissons.

La méthodologie d'inventaire mérite d'être précisée. Elle ne restitue pas les points d'écoute et transects parcourus par les écologues, ni la pression d'inventaire (nombre de jours ou d'heures), ni les conditions météorologiques. L'avifaune et les invertébrés ont fait l'objet d'un passage automnal en 2021 sans que le dossier justifie l'absence de passage à cette saison pour les autres groupes taxonomiques, notamment les chiroptères. Dans la mesure où les inventaires automnaux atteignent la durée de validité des inventaires écologiques fixée à 5 ans par l'article R411-21-4 CE, il conviendrait de les actualiser et de les étendre à tous les groupes susceptibles d'être concernés.

La MRAe recommande de préciser la méthodologie des inventaires de terrain, d'actualiser les inventaires automnaux qui atteignent la durée de validité fixée à cinq ans, et de les compléter, sauf justification, pour tous les groupes taxonomiques concernés, notamment les chiroptères.

4 Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

5 ZNIEFF de type I : « *Suvières, Vallons des trois termes, Demaure vieille et de la Gabre du poirier* » (3,7 km), « *Est du golfe de la Napoule* » (4,3 km).

6 ZNIEFF de type II : « *Estérel* » (1,98 km), « *Rocher de Roquebillière* » (2,36 km), « *Forêts de Peygros et de Pégomas* » (4,4 km), « *Golfe de la Napoule* » (1 km).

Pour une large zone située au nord du secteur d'étude, constituée de friches et de boisements feuillus humides, l'enjeu local de conservation est qualifié de « *modéré* ». La portion centrale occupée par une friche mésophile avec ourlets hygrophiles présente, selon le dossier, un enjeu de conservation qualifié de « *faible* ».

En dépit des très fortes perturbations subies par la Siagne au cours des 60 dernières années sur le secteur, l'analyse (critère pédologique et critère floristique) révèle le maintien de zones humides dans la partie boisée au nord de la zone du projet et sur les milieux ouverts, en marge de la Siagne.

Le diagnostic écologique met en évidence la présence de quelques espèces de flore protégée et de nombreuses espèces végétales exotiques envahissantes, qui témoignent de la forte perturbation anthropique des milieux.

Concernant la faune, l'analyse de l'état initial met en évidence la présence avérée ou potentielle de plusieurs espèces protégées ou patrimoniales : entomofaune (Cordulie à corps fin), chiroptères (Murin à oreilles échancrées, Molosse de Cestoni...), oiseaux (Bihoreau gris, Bouscarle de Cetti, Hirondelle de rivage, Rousserolle effarvatte), reptiles (Orvet de Vérone), poissons (Anguille d'Europe).

Les fonctionnalités écologiques sont dégradées mais persistent le long de la Siagne et de sa ripisylve, qui assurent, malgré la pression de l'anthropisation, une connectivité fonctionnelle essentielle entre les espaces naturels du littoral et les milieux plus en amont du bassin versant, notamment pour l'avifaune, l'herpétofaune et les chiroptères. La zone de projet assure également une connexion avec les vastes surfaces herbacées ouvertes de l'aéroport de Cannes-Mandelieu, peu fréquentées par l'homme et favorables aux espèces de milieux ouverts ou semi-ouverts.

La MRAe constate que l'information fournie par le diagnostic écologique est incomplète. Celui-ci ne restitue pas ou n'évalue pas, *a minima* pour les espèces à enjeux, les effectifs avérés ou potentiels, ni les surfaces d'habitats utilisées, et ne présente pas de cartes d'habitats d'espèces, qui sont pourtant des éléments indispensables pour apprécier les enjeux de la zone du projet et, le cas échéant, orienter l'évitement.

La MRAe recommande de compléter le diagnostic en précisant les effectifs avérés ou potentiels, les surfaces d'habitats utilisées par les espèces et les cartes d'habitats d'espèces, a minima pour les espèces à enjeux identifiées.

2.1.1.2. Impacts bruts

Le dossier évalue les impacts bruts du projet sur les habitats naturels et les espèces, en phase chantier et en phase exploitation. Ils sont qualifiés de « *forts* » sur les habitats⁷, la flore, les oiseaux et les reptiles, de « *modérés* » sur les chiroptères et les amphibiens, et de « *négligeables* » sur les mammifères terrestres et l'entomofaune.

La MRAe note l'absence d'évaluation des impacts du projet sur les poissons et l'entomofaune. L'Orvet de Vérone est également absent de l'analyse, alors qu'il est présent sur la zone du projet.

Pour la MRAe, la quantification des impacts bruts mérite d'être précisée : les surfaces d'habitats naturels impactées sont fournies, mais les surfaces d'habitats d'espèces et le nombre d'individus menacés de destruction (chiroptères, reptiles, amphibiens) ne sont pas présentés.

Le dossier qualifie l'impact global du projet sur les continuités écologiques de « *faible* » malgré l'importance de ces fonctionnalités compte tenu de leur caractère relictuel dans un environnement presque entièrement anthropisé.

La MRAe considère que les niveaux d'impact associés aux fonctionnalités écologiques sont sous-évalués dans cette rare zone de refuge, de nourrissage et de transit pour la biodiversité. L'étude

⁷ Surfaces impactées d'habitats d'intérêt communautaire selon le dossier : 3,52 ha de « *boisements hygrophiles feuillus mixtes* », 2,78 ha de « *friche humide* », 0,60 ha d'« *éléments d'ourlet hygrophile* ».

d'impact ne démontre pas que la disparition de ces ultimes lambeaux de milieux naturels n'aura que peu d'effets sur la majorité des espèces présentes.

La MRAe recommande d'étudier l'impact du projet sur l'ensemble des espèces à enjeu identifiées dans l'état initial, y compris les poissons, l'entomofaune et l'Orvet de Vérone, de réévaluer les impacts bruts à l'aide d'éléments chiffrés précis et de revoir l'évaluation des incidences sur les continuités écologiques.

2.1.1.3. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

Le maître d'ouvrage prévoit de mettre en place des mesures d'évitement⁸ et de réduction⁹ en faveur du milieu naturel, telles que l'adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats et la « préservation d'une zone au nord pour une mise en valeur d'une « zone verte » ».

Le « suivi envisageable » présenté pour chaque mesure correspond uniquement à des indicateurs de moyens, par exemple « vérification du respect des prescriptions ». Il convient de compléter ce suivi en définissant des objectifs qualitatifs et quantitatifs de performance, assortis d'indicateurs de suivis et de résultats.

Avec la mise en œuvre de ces mesures, les impacts résiduels sont qualifiés de « modérés » sur les habitats naturels (Boisements hygrophiles feuillus mixtes, friches), les zones humides, la flore (Sérapias négligé, Alpiste aquatique), l'avifaune (Cisticole des joncs) et les reptiles (Couleuvre de Montpellier), de « faibles » sur les amphibiens et de « négligeables » sur les chiroptères et les fonctionnalités écologiques. Les impacts sur les poissons et l'entomofaune ne sont pas évalués.

Pour la MRAe, l'absence ou l'insuffisance de données claires sur les effectifs et habitats d'espèces potentiellement impactés, cumulée à l'absence d'objectifs clairs de résultats des mesures de réduction, ne permettent pas de justifier l'évaluation des impacts résiduels du projet.

La MRAe recommande de définir des objectifs qualitatifs et quantitatifs de performance pour les mesures d'évitement et de réduction envisagées, afin de justifier ou de revoir l'évaluation des impacts résiduels.

Compte tenu des enjeux résiduels significatifs, le porteur de projet envisage la mise en œuvre de cinq mesures de compensation¹⁰ au sein de la « zone nord » du projet. La définition de ces mesures de compensation est incomplète pour plusieurs raisons :

- les pertes écologiques, correspondant aux impacts résiduels significatifs du projet, manquent de précisions (nature, quantité, qualité fonctionnelle) ;
- les gains écologiques, correspondant à la plus-value apportée par les mesures de compensation (nature, quantité, qualité fonctionnelle), ne sont pas évalués ;

8 Mesures en phase chantier (ME 1 : Limitation adaptée des emprises des travaux favorables aux habitats ; ME 2 : Limitation des emprises d'aménagement du projet favorable aux reptiles et aux amphibiens) et en phase exploitation (ME 3 : Adaptation des périodes d'exploitation / d'activité / d'entretien sur l'année).

9 Mesures en phase chantier (MR 1 : Mesure d'organisation générale via une démarche "chantier propre" ; MR 5 : Mise en place d'un assainissement séparatif provisoire ; MR 8 : Adaptation de la période des travaux sur l'année – Respect d'un calendrier de chantier adapté aux espèces présentes ; MR 9 : Adaptation de l'emprise initiale pour limiter l'impact sur les habitats ; MR 10 : Clôture périmétrale anti-franchissement provisoire adaptée aux espèces animales cibles ; MR 11 : Méthodologie adaptée pour le défrichement ; MR 12 : Matérialisation des zones de circulation des engins dans les zones à enjeux ; MR 13 : Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives) ; MR 14 : Dispositif d'aide à la recolonisation du milieu ; MR 15 : Gestion écologique des habitats dans la zone d'emprise du projet), et en phase exploitation (MR 32 : Balisage et mise en défens préventifs des espèces floristiques à enjeu impactées ; MR 33 : Mise en place d'un dispositif d'éclairage écologique).

10 Mesures : MC 1 : Restauration et amélioration du boisement hygrophile et friche humide de la zone humide Nord ; MC 2 : Création d'habitats favorables aux espèces cibles et à leur guildes ; MC 3 : Transplantation avec prélèvement ou sauvetage avant destruction de stations/pieds d'Alpistes aquatiques ; MC 4 : Restauration d'habitat favorable à l'avifaune et aux reptiles ; MC 5 : Élaboration d'un plan de gestion avec mise en gestion du secteur Nord du site.

- la sécurisation foncière du site compensatoire et le calendrier de mise en œuvre des mesures de compensation ne sont pas précisés.

De plus, alors que les études scientifiques démontrent que la réduction des surfaces des milieux naturels entraîne une perte exponentielle de biodiversité, la compensation proposée projetée, sans argumentation documentée et objectivée, que l'ensemble des milieux, espèces et fonctionnalités écologiques impactés par le projet peuvent être contractées, sans perte significative, sur moins de la moitié de la zone d'étude initiale.

Le dossier précise que « les espèces pour lesquelles le projet a un impact résiduel équivalent ou supérieur à négatif faible devront faire l'objet d'un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ».

La MRAe recommande de proposer et de définir des mesures de compensation proportionnées, en précisant les gains écologiques attendus sur les habitats et les espèces ciblées.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site du projet n'est concerné directement par aucun périmètre de protection Natura 2000. L'état initial recense trois sites Natura 2000 désignés au titre de la directive Habitats¹¹, situés à proximité : « Estérel » (4,6 km), « Gorges de la Siagne » (5,9 km) et « Baies et Cap d'Antibes – îles de Lérins » (6,2 km). Une évaluation simplifiée des incidences du projet a été réalisée pour le site le plus proche.

Selon le dossier, « le projet entraînera la destruction de surfaces limitées d'habitats d'intérêt communautaire (3,52 ha de boisements hygrophiles de feuillus mixtes et 0,60 ha d'ourlets hygrophiles) » et « deux espèces ayant contribué à la désignation du site ont été identifiées : le Murin à oreilles échancrées (*Myotis emarginatus*), pour lequel l'impact du chantier est jugé faible, et la Cordulie à corps fin (*Oxygastra curtisii*), pour laquelle l'impact est considéré comme négligeable ». Le dossier conclut à l'absence d'incidence significative du projet sur ce site Natura 2000.

La MRAe considère que cette appréciation n'est pas garantie en l'état actuel du dossier, compte tenu des compléments attendus concernant les inventaires, la quantification des impacts (surfaces d'habitats) et les incidences sur les continuités écologiques.

La MRAe recommande de reprendre l'analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000 au regard des compléments demandés sur le diagnostic, la quantification des impacts et l'évaluation des incidences sur les continuités écologiques.

2.2. Risques d'inondation

La commune de Mandelieu-la-Napoule est concernée par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRi) approuvé le 15 septembre 2021. Le site du projet se situe majoritairement en zone bleue B1 du PPRi, correspondant à un aléa faible à modéré ; une partie restreinte de la zone d'étude (150 m²) est classée en zone rouge R1, soumis à un aléa fort.

Selon le dossier, le projet est compatible avec le PPRi de la commune, aucune construction n'est prévue en zone rouge et la conception des constructions prévues respectera les prescriptions du PPRi, que ce soit « en termes d'emprises au sol, de côte du 1er niveau aménageable ou de protection des équipements sensibles ».

La MRAe n'a pas d'observation particulière sous réserve du respect des prescriptions du PPRi.

¹¹ 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.

2.3. Ressource en eau

2.3.1. Eaux superficielles

D'après le SDAGE¹² Rhône Méditerranée « *la Siagne du parc d'activité de la Siagne à la mer* », seul cours d'eau du secteur disposant de données, atteint et maintient ses objectifs de bon état chimique et écologique depuis 2015. Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) Siagne est en cours d'élaboration.

Le dossier analyse l'« *impact hydraulique du bassin portuaire créé* » par le projet sur la Siagne, en conditions de débit permanent et de crue.

Cependant, les incidences du projet sur le lit, l'écoulement superficiel et la continuité écologique ne sont pas étudiées en période d'étiage. Le dossier précise que « *des études complémentaires seront réalisées dans le cadre de l'élaboration du dossier de réalisation* ».

Pour la MRAe, il conviendrait de réaliser les études complémentaires en période d'étiage dès le stade de la création de la ZAC, celles-ci étant nécessaires pour évaluer les conséquences sur la ligne d'eau et le maintien du chenal d'étiage en période estivale et sur la remontée des eaux salines en eaux continentales. De plus, le seuil anti-sel situé immédiatement à l'amont de la zone de projet présente déjà des problématiques de continuités écologiques, et une réflexion globale sur le dispositif de lecture et de contrôle du débit réservé mérite d'être engagée.

Concernant le transport solide, l'étude d'impact montre que le projet induirait une tendance au dépôt de sédiments au niveau de l'ouverture de la berge, le porteur de projet envisage donc la mise en place d'un plan de gestion et d'entretien sur le volet sédimentaire. Toutefois, les incidences potentielles sur une modification du fond du lit, tels que le creusement, le phénomène d'affouillement ou l'érosion des berges, ne sont pas étudiées.

La MRAe recommande d'étudier les incidences du projet sur la Siagne en période d'étiage, afin d'évaluer les conséquences sur la ligne d'eau et le maintien du chenal d'étiage en période estivale et sur la remontée des eaux salines en eaux continentales. Concernant le transport solide, elle recommande également d'étudier les incidences potentielles du projet sur une modification du fond du lit, tels que le creusement, le phénomène d'affouillement ou l'érosion des berges.

2.3.2. Gestion des eaux pluviales

Le dossier indique que « *les eaux pluviales des surfaces imperméabilisées dans le cadre du projet seront collectées et gérées par un ouvrage commun aux lots et à la voirie de la ZAC et qui aboutira à la Siagne* ». La définition des caractéristiques techniques¹³ du rejet est renvoyée à une phase ultérieure, en particulier les surfaces interceptées, incluant la part éventuelle de bassin versant contributif, ne sont pas précisées.

La MRAe souligne que le territoire est concerné par les risques d'inondation et que l'évaluation des incidences du projet nécessite une présentation précise des modalités de gestion des eaux pluviales, notamment en cas de recours à l'infiltration. La MRAe rappelle que cette gestion devra être compatible avec les prescriptions applicables du plan de prévention et des objectifs de non-aggravation des écoulements (doctrine régionale).

La MRAe recommande de préciser les modalités de gestion des eaux pluviales, notamment en cas de recours à l'infiltration, comme envisagé par le dossier.

¹² Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

¹³ La localisation précise des exutoires ; les conditions de rejet (débit de fuite, fonctionnement hydraulique) ; les surfaces réellement interceptées (part éventuelle de bassin versant contributif).

2.3.3. Qualité des eaux

Selon le dossier, « *au vu de la proximité d'un périmètre de protection de captage, du fleuve Siagne et de zones et d'espèces protégées pour leur enjeu écologique, les eaux superficielles de la zone d'étude sont considérées comme fortement vulnérables aux pollutions* ».

La MRAe regrette que le dossier ne permette pas d'apprécier la nature et l'importance des pollutions susceptibles d'être rejetées vers le milieu récepteur, en particulier au regard des activités projetées (carénage, manutention, circulation...). Il conviendrait de différencier les eaux pluviales courantes et les eaux susceptibles d'être polluées sur l'ensemble du projet, de préciser les dispositifs de prétraitement ou de traitement avant rejet ainsi que les éléments relatifs aux performances attendues en matière de qualité des eaux rejetées.

La MRAe recommande de caractériser la nature et l'importance des pollutions susceptibles d'être générées par le projet et rejetées vers le milieu récepteur, ainsi que de préciser les dispositifs de traitement prévus et les performances attendues.

2.4. Paysage

La zone d'étude est comprise dans le site inscrit « *Littoral Ouest ou Bande côtière de Nice à Théoule* ». Elle est située aux abords du fleuve la Siagne, entre l'A8 et l'aéroport de Cannes-Mandelieu. Cette zone s'inscrit au sein d'une bande littorale urbanisée.

L'étude d'impact présente les grands enjeux au niveau de la zone d'étude identifiés par la « *carte des enjeux du territoire liés au paysage* » réalisée par le « *conseil général des Alpes-Maritimes pour l'atlas et la politique du paysage* ». Il s'agit notamment, pour les abords de la Siagne, de « *retrouver la place de l'eau et de la rivière dans le paysage et dans la ville* ».

Le dossier décrit sommairement les vues vers la zone d'activité, sans illustration. Il précise pourtant que « *des reportages photographiques ont été réalisés* » lors de missions de terrain. Le site du projet offre principalement une vue vers l'ouest comprenant la présence des bords de Siagne et des quartiers d'habitations urbains.

Le dossier liste les grandes orientations pour l'intégration urbaine et paysagère du projet : « *des constructions qualitatives* », « *des constructions implantées en fond de lot* », « *un cordon végétal formant masque visuel le long de la Siagne* » et « *des arbres de hautes tiges implantés dans l'aménagement* ».

Pour la MRAe, les modalités de mise en œuvre des grands principes énoncés méritent d'être détaillées, en particulier pour le cordon végétal, et illustrées par des photomontages.

La MRAe recommande de compléter le diagnostic paysager du territoire en présentant les reportages photographiques réalisés et de préciser et illustrer les mesures à mettre en œuvre pour l'intégration urbaine et paysagère du projet, avec photomontages à l'appui.

2.5. Trafic et déplacements

La commune de Mandelieu-la-Napoule est comprise dans le plan de mobilité de l'agglomération Cannes Pays de Lérins. La zone du projet est desservie par plusieurs lignes de bus, une piste cyclable et des sentiers pédestres.

Selon le dossier, « *le site envisagé pour le projet dispose d'une bonne accessibilité routière, depuis l'autoroute et la RD 6007, par l'avenue Gaston de FontMichel et le chemin Levassor* ». Le projet implique une augmentation du trafic en lien avec la création de 500 emplois et des déplacements de camions de livraison. Il prévoit la création d'un parking silo de 200 places de stationnement et

l'élargissement du chemin Levassor, situé au sein de la ZAC. Selon le dossier, les autres axes routiers situés à proximité seraient suffisamment calibrés pour accueillir le trafic induit.

La MRAe observe que le dossier n'étudie pas les contraintes générées par l'augmentation du trafic au niveau du carrefour reliant la ZAC (chemin Levassor) à l'avenue Gaston de FontMichel (RD 192). L'absence d'incidences significatives sur la fluidité du trafic des axes structurant du secteur (autoroute A8 et RD 6007), qui connaissent déjà « *des remontés de file régulières aux heures de pointe du soir et du matin* », mérite d'être justifiée par une évaluation plus précise de l'évolution du trafic.

La MRAe recommande de préciser les incidences du projet sur le trafic au niveau du carrefour reliant la ZAC à l'avenue Gaston de FontMichel (RD 192), ainsi que sur la fluidité du trafic sur les axes structurants du secteur (autoroute A8 et RD 6007) et, le cas échéant, de définir des mesures à mettre en œuvre.

2.6. Santé humaine

2.6.1. Qualité de l'air

Selon le dossier, la création et l'exploitation d'une aire de carénage peut générer des émissions atmosphériques, « *généralement localisées, intermittentes et de faible ampleur comparé à d'autres activités industrielles* ». Elles concernent notamment les poussières et les composés organiques volatiles (COV). L'impact sur la qualité de l'air est qualifié de « *négligeable* » compte tenu de l'« *éloignement des zones habitées de plus de 100 m* ».

La MRAe relève qu'il n'est pas fait état, dans le cadre de l'état initial, des établissements sensibles et des populations riveraines à proximité de l'emprise du projet, malgré la présence d'une aire de jeux pour enfants située sur la rive opposée de la Siagne (à environ 100 m du projet), de terrains de sport, ainsi que d'habitats diffus à proximité.

La MRAe recommande d'indiquer la présence éventuelle d'établissements sensibles, de préciser le nombre et la localisation des habitations présentes à proximité du projet et de proposer, le cas échéant, des mesures visant à éviter ou à limiter l'exposition des populations fréquentant ces lieux.

2.6.2. Bruit

Selon le dossier, la zone d'étude présente une ambiance sonore fortement influencée par les voiries routières et l'aéroport de Cannes Mandelieu. La carte de bruit stratégique (4^e échéance) du réseau routier et autoroutier révèle des niveaux sonores élevés subis par la zone d'étude, essentiellement supérieurs à 60 dB(A). Le projet est également concerné par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Cannes Mandelieu, zone D « *d'exposition au bruit faible* » et zone C « *d'exposition au bruit modéré* ».

Le dossier indique que les niveaux sonores, essentiellement compris entre 60 et 70 dB(A) imposent des conditions d'isolation phonique des bâtiments.

Selon le dossier, la mise en œuvre de projet sera source de bruit durant la phase chantier, ainsi que durant l'exploitation pour l'aire de carénage, avec des niveaux sonores « *qui peuvent dépasser 80-100 dB(A) à proximité immédiate de l'outil* ».

La MRAe invite le porteur de projet à compléter l'analyse, le cas échéant, après avoir présenté les éventuels établissements sensibles et habitations situés à proximité du projet.

2.7. Énergies renouvelables

L'étude d'impact présente un paragraphe intitulé « *synthèse de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergie renouvelable de la zone* », obligatoire pour les ZAC en application de l'article R122-5 CE. Il indique que des panneaux solaires seront mis en place sur les bâtiments et qu'aucune autre source d'énergie renouvelable n'est envisageable à l'échelle de la ZAC actuellement.

L'étude d'impact ne fournit aucun élément chiffré sur le potentiel de développement des panneaux solaires et ne justifie pas l'impossibilité de recourir à d'autres sources d'énergie renouvelable à l'échelle de la ZAC.

La MRAe recommande de préciser le potentiel de développement en énergies renouvelables de la ZAC à l'aide de données chiffrées concernant le développement des panneaux solaires sur les bâtiments et de justifier pourquoi les autres sources d'énergies renouvelables ne sont pas envisageables.

2.8. Changement climatique

Selon le dossier, le projet vise à favoriser l'innovation dans le secteur du nautisme, notamment par le développement de moteurs plus performants et électriques, afin de réduire à terme les émissions de CO₂ du secteur.

L'étude d'impact présente une estimation des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires liées à l'augmentation du trafic générée par le projet. En revanche, il n'évalue pas les émissions associées à la construction des lots et des équipements de la ZAC. Aucune estimation des réductions d'émissions susceptibles de résulter de la mise en place de panneaux solaires n'est fournie.

La MRAe note que le PCAET¹⁴ de la CACPL n'est pas présenté dans l'étude d'impact alors qu'une fiche action de ce document porte sur les filières d'excellence du territoire, notamment celle du nautisme¹⁵.

La MRAe recommande d'évaluer la contribution du projet de ZAC 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 ».

14 Plan climat air énergie territorial.

15 Action 44 - Porter l'innovation et l'expérimentation à travers le soutien aux filières d'excellence du territoire.