



## **PRESENTATION DU PROJET**

**Selon les critères de l'annexe III de la directive 2011/92/UE du 13/12/2011 modifiée par la directive n° 2014/52/UE du 16/04/2014**

**(Articles L 122-1 et R122-3 du code de l'environnement)**

### **I/ LES CARACTERISTIQUES DU PROJET**

#### **I/1- Dimensions et conception de l'ensemble du projet**

Le projet concerne la réalisation sur un tènement foncier de 19 056 m<sup>2</sup> :

- D'un ensemble de 205 logements, répartis sur 3 bâtiments en R+4, divisés en 6 halls d'entrée,
- D'une petite surface commerciale de 198 m<sup>2</sup> en RDC souhaitée par la commune afin de dynamiser ce quartier assez éloigné du centre-ville.

Les bâtiments A et B sont dédiés au logement social (68 appartements cédés en VEFA à la SNI). L'entrée C du 3<sup>ème</sup> bâtiment comporte 36 logements (cédés également en VEFA à la SNI) dédiés au logement locatif à prix maîtrisé dit « intermédiaire », le solde des logements au nombre de 101 est destinée à l'accession à la propriété.

Afin d'améliorer très sensiblement la transparence hydraulique du site, tous les espaces habitables du projet sont situés en étage.

Seuls les stationnements sont situés en RDC.

L'emprise au sol du projet est seulement de 6 200 m<sup>2</sup>.

Les importants espaces paysagers (soit 7 650 m<sup>2</sup> en pleine terre) seront complantés d'espèces locales méditerranéennes outre la conservation d'une partie significative de la végétation existante sur site.

La construction sera certifiée :

- Label CERQUAL NF HABITAT HQE pour les logements sociaux et locatifs intermédiaires cédés en VEFA à la SNI,
- Label CERQUAL NF HABITAT pour les logements en accession à la propriété.

#### **COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



## **I/b- Cumul avec d'autres projets**

S'agissant d'un programme de construction sur un terrain situé en zone urbanisée après démolition des constructions et aménagements existants (hangars, dalles bétonnées cuves remblais gravas) et les terrains environnants étant déjà construits, le projet ne s'insère pas dans un programme plus vaste.

## **I/c- Utilisation des ressources naturelles, (sol, terre, eau, biodiversité)**

### I/c-1- utilisation économe du sol

S'agissant de la réhabilitation d'un site déjà entièrement bâti et anthropisé, le projet n'entraîne pas de consommation d'espaces naturels.

### I/c-2 Terre

Le passé ferroviaire et artisanal du terrain étant susceptible d'avoir laissé des séquelles constituant des sources de pollutions potentielles qui ont été étudiées par le bureau d'étude SOLER ENVIRONNEMENT, le projet aura un impact positif sur l'état des sols puisque la démolition de l'existant va s'accompagner de la suppression des ouvrages ou équipements susceptibles de constituer une source de pollution (cuves etc.) et si nécessaire du décapage et de l'enlèvement des terres qui se révéleraient polluées et qui seront confiées pour retraitement à un opérateur agréé.

Par ailleurs, compte tenu de la faible profondeur de la nappe phréatique, il n'est pas prévu de sous-sols mais des bâtiments dont la partie habitable commence au R+1, le rez-de-chaussée étant dédié au stationnement des véhicules, de sorte que le terrain ne sera quasi pas excavé.

### I/c-3 l'eau

Les impacts potentiels du projet sur les eaux superficielles et souterraines, font l'objet d'une étude spécifique dans le cadre du dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau qui a été déposé le 22.12.16.

Une évaluation d'incidence sur ce point serait donc inutilement redondante avec les études effectuées dans le cadre du dossier "Loi sur l'eau" qui est produit en pièce jointe.

### I/c-4- la biodiversité

#### **COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



Les études qui ont été diligentées (cf. étude EVEN jointe en annexe) montrent que le terrain d'assiette du projet étant un site anthropisé depuis des décennies, les enjeux liés à la biodiversité y sont extrêmement ténus.

L'impact du projet va, pour l'essentiel, consister à reconstituer et à revégétaliser une partie des sols actuellement stérilisés par des décennies d'utilisation commerciale et artisanale (stérilisation des surfaces vouées au stationnement et à la circulation des véhicules par compactage et/ou revêtements inertes, stérilisation de la partie de terrain appartenant actuellement à la commune qui est dédiée au stockage des posidonies séchées collectées sur les plages).

Les éléments végétaux dignes d'intérêt notamment au niveau des haies du côté du boulevard du Front de mer, seront remis en valeur et complétés pour reconstituer une densité de couvert végétal propice à la création d'habitats, notamment pour les oiseaux.

Par ailleurs, aucune espèce de faune soumise à protection n'a été identifiée sur le site.

Notamment le bâtiment en forme de tour, constitué par l'ancien socle en pierre de la citerne qui alimentait les locomotives et qui sera de toute façon conservé et mis en valeur pour des raisons esthétique et historique, ne sert pas d'habitat pour des espèces faunistiques telles que la chauve-souris.

#### *1/d- La production de déchets*

Les seuls déchets liés au projet seront de trois ordres :

-Les déchets issus de la déconstruction des bâtiments et aménagement existants et si besoin du décapage superficiel du terrain (graviers, déchets de revêtement de sol, le cas échéant terres polluées, ainsi que les déchets constitués par les algues actuellement stockées sur le terrain).

Ces déchets seront sans impact sur l'environnement du site dès lors qu'ils seront enlevés et traités par des opérateurs agréés dans les conditions réglementaires prévues pour chaque catégorie (déchets inertes, déchets industriels banals, terres polluées, déchets d'amiante liée, etc.).

-Les déchets liés au chantier de construction : de ce chef, un protocole de réduction, de tri systématique et de traitement des déchets sera mis en place et imposé aux entreprises chargées du chantier.

Les déchets liés à l'occupation des bâtiments : il s'agira de déchets ménagers lesquels, avant enlèvement par le service public communal seront stockés dans des bacs étanches enterrés permettant le tri sélectif (verre, papiers et cartons, plastiques).

#### **COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



Les occupants et notamment les locataires seront incités aux bonnes pratiques en matière de réduction et de tri des déchets (intégration du livret "geste vert" dans le règlement intérieur de la Résidence).

#### I/e- La pollution et les nuisances

Les risques de pollutions et nuisances en cours de chantier (notamment poussières, bruits), feront également l'objet de prescriptions imposées aux entreprises intervenantes. (Charte "chantier à faible nuisance").

En phase d'exploitation, les matériaux employés, le mode de chauffage prévu, la régulation des eaux pluviales par des bassins de rétention avec séparateur d'hydrocarbures et la gestion des eaux usées par le réseau d'assainissement collectif garantissent la neutralité du projet en termes d'émissions polluantes.

#### I/f- Risques d'accident et ou de catastrophe majeurs en rapport avec le projet concerné ET

#### I/g- Risques pour la santé humaine

Ces rubriques n'ont d'intérêt que pour les projets visés à l'annexe II de la directive 2011/92/UE, observation étant faite que le programme immobilier, compte tenu de sa taille et de sa nature, ne rentre pas dans la rubrique 10b de cette annexe, qui ne vise que les travaux d'aménagements urbains, y compris la construction de centres commerciaux et de parkings.

### **III/ LA LOCALISATION DU PROJET**

L'annexe III paragraphe 2 de la Directive prescrit d'analyser la localisation des projets en fonction de la sensibilité environnementale des zones géographiques susceptibles d'être affectées par ledit projet et en prenant notamment en compte :

- 1)-l'utilisation existante du site du projet,
- 2)-la richesse relative et les ressources naturelles de la zone,
- 3)-la capacité de charge de l'environnement,

et en prêtant une attention particulière :

#### **COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



- aux zones côtières et aux zones humides,
- aux zones faisant l'objet d'une protection particulière,
- aux paysages et sites importants à titre historique culturel ou archéologique.

Le premier et le second critère sont sans objet en l'espèce, puisque s'agissant d'une friche artisanale et ferroviaire, il n'y a pas actuellement de valorisation du site et puisque, par ailleurs, le caractère fortement anthropisé et dégradé du site, exclut toute potentialité de mise en valeur autre que la rénovation urbaine dans l'esprit de la loi SRU qui privilégie la reconquête des espaces urbains dégradés ou délaissés.

Le troisième critère, à savoir la capacité de charge de l'environnement naturel, fait référence à la capacité du milieu à supporter un aménagement nouveau.

La question ne se pose ainsi que lors de l'ouverture à l'urbanisation ou à l'aménagement d'un terrain jusque-là naturel, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

En effet, le terrain n'est pas en lien avec une zone naturelle et est entouré de parcelles urbanisées :

- A l'est un parking public
- Au sud la route du Front de mer puis l'ensemble immobilier dénommé Simone Berriau composé de bâtiments R+1, R+4 et R+10,
- A l'ouest la piste cyclable et au-delà un tissu pavillonnaire ancien,
- Au nord la route des Vieux Salins et au-delà un ensemble d'immeubles collectifs HLM.

Ne subsistent donc que les questions de l'impact paysager et de la sensibilité des zones protégées voisines.

S'agissant de l'impact paysager, l'examen du site n'a pas mis en exergue d'autre vestige historique que le socle de l'ancien réservoir d'alimentation en eau des locomotives qui sera préservé et mis en valeur dans le cadre de l'aménagement paysager de l'ensemble immobilier.

Par ailleurs, s'il n'existe aucune suspicion documentée d'existence de vestiges archéologiques sur le site.

Quant à la perception visuelle de l'ensemble immobilier et à son insertion dans l'environnement, trois observations doivent être faites sur ce point :

**COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



En premier lieu la perception visuelle actuelle est celle d'un environnement particulièrement dégradé avec des hangars abandonnés et des déchets entreposés de façon erratique sur le terrain.

En second lieu du côté du boulevard du Front de mer la perception de face est pour l'essentielle occultée depuis le littoral par le masque visuel constitué par l'ensemble immobilier dénommé Simone Berriau qui fait face au terrain d'assiette du projet, avec des bâtiments d'une hauteur appréciable.

Par ailleurs on ne peut pas envisager une perception visuelle depuis le littoral en diagonale, au-delà de l'ensemble immobilier « Simone Berriau », car divers éléments y font écran à savoir les installations portuaires militaires, les constructions d'un restaurant de plage et la végétation (arbres sur parking et aire de pique-nique).

En troisième lieu, il est prévu d'atténuer l'impact visuel proche des bâtiments par la constitution ou la reconstitution de haies assez denses notamment le long du boulevard du Front de mer.

Il reste à envisager la prise en compte de la sensibilité environnementale des zones répertoriées et protégées situées à proximité du projet.

Concernant en premier lieu l'aire d'adhésion du parc national de Port-Cros, il y a lieu de rappeler qu'en application de l'article L 331-1 du Code de l'Environnement, l'aire d'adhésion d'un parc national est définie comme : *" tout ou partie du territoire des communes qui , ayant vocation à faire partie du parc national, en raison notamment de leur continuité géographique ou de leur solidarité écologique avec le cœur, ont décidé d'adhérer à la charte du parc national et de concourir volontairement à cette protection..."*

En vertu de cette disposition, pourraient donc théoriquement s'appliquer au site du projet, des dispositions contraignantes pertinentes de la charte du parc national de Port-Cros.

Toutefois, l'examen des dispositions de ladite charte montre que celle-ci ne comporte aucune prescription ou interdiction qui viendrait interférer avec les possibilités d'aménagement et de construction que prévoit le Plan Local d'Urbanisme de la commune de HYERES LES PALMIERS concernant la zone urbaine du hameau des Salins, notamment parce qu'il a été tenu compte de ce document dans les travaux d'élaboration du PLU.

S'agissant, en second lieu, de la proximité avec deux zones NATURA 2000, les études réalisées montrent que le terrain d'assiette du projet ne présente pas de liens particuliers avec les zones en question (par exemple relai pour les oiseaux, habitat secondaires pour des espèces protégées, etc.) et ne s'insère pas dans un corridor écologique.



En tout état de cause, il y a lieu d'observer qu'en application des articles L 414-4, R414-19 , R414-21 et R414-22 du Code de l'environnement, l'élaboration du PLU de la commune de HYERES LES PALMIERS a été nécessairement faite, à peine d'irrégularité, en prenant en compte l'incidence de l'existence de ces sites NATURA 2000, ce qui appelle deux observations :

D'une part il serait contraire à l'esprit de la directive 2011/92/ UE que soit rééditée à l'échelle du terrain d'assiette du projet une évaluation d'incidence qui a déjà été faite à l'échelle de toute la partie du territoire hyérois concernée par le voisinage des sites NATURA 2000.

D'autre part, l'exigence de sécurité juridique impose assurément que les choix d'aménagement opérés par la commune au vu d'une analyse des impacts sur l'environnement qui a été effectuée à l'occasion de l'élaboration de son document de planification urbaine, soit créditée d'une fiabilité minimale.

En d'autre termes, soit le PLU est directement contesté au motif que les impacts environnementaux n'ont pas été correctement pris en compte au stade de son élaboration, soit les autorités compétentes en ont approuvé les termes et dans ce cas il fait nécessairement foi de la viabilité environnementale des options d'aménagement qu'il contient.

S'agissant enfin de la proximité de deux ZNIEFF et du site classé de la presqu'île de Giens, de l'étang et des salins des Pesquiers, les ZNIEFF n'ayant pas par elle-même d'effet contraignant et les effets du classement d'un site ne s'étendant pas au-delà du périmètre de ce site, il y aura seulement lieu d'analyser si le programme immobilier envisagé est susceptible de projeter un impact jusque sur ces zones protégées, ce qui est l'objet du paragraphe 3 de l'annexe III de la Directive.

### **III/ LA TYPOLOGIE ET LES CARACTERISTIQUES DES IMPACTS POTENTIELS DU PROJET**

La méthode d'analyse imposée par l'annexe III paragraphe 3 de la Directive pour apprécier la probabilité d'incidence notable qu'un projet pourrait avoir sur l'environnement, repose sur la combinaison des critères pertinents déterminés selon les paragraphes 1 et 2 de l'Annexe et l'examen de leur incidence sur les facteurs de risques énumérés à l'article 3 paragraphe 1 de la directive (et repris *ne varietur* à l'article L122-1 du Code de l'environnement) c'est à dire :

- 1)- les risques sur la population et la santé humaine,
- 2)- les risques relatifs à la biodiversité et aux espèces et habitats protégés,
- 3)-les risques pour la conservation des terres, du sol, de l'eau, de l'air, du climat,
- 4)- les risques pour la conservation du patrimoine culturel et du paysage,

#### **COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



Outre le risque additionnel résultant de l'interaction éventuelle entre les divers facteurs de risques ci-dessus énoncés.

Le paragraphe 3 de l'annexe III prescrit encore :

-la prise en compte de l'ampleur, de l'étendue spatiale, de la nature, de la probabilité de l'impact, et de sa réversibilité,

-son cumul éventuel avec l'impact d'autres projets ce qui est sans intérêt en l'espèce puisqu'il n'existe pas d'autres projets de construction ou d'aménagements dans le voisinage,

-enfin, la prise en compte des possibilités de réduire l'impact de manière efficace.

Il convient donc d'analyser successivement les probabilités d'impact potentielles énumérées à l'article 3-1 de la Directive au vu des caractéristiques et de la localisation du projet ci-dessus évoquées.

1)-Le risque relatif à la population et à la santé humaine, peut, d'emblée, être écarté, d'une part, concernant spécifiquement la santé parce qu'il n'existe pas de risque documenté et reconnu, en termes de santé publique, lié à la mise en service de bâtiments à usage d'habitation, d'autre part parce que le risque lié à l'inondabilité du secteur est déjà pris en charge et géré de façon spécifique par les prescriptions du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) qui se sont traduites dans la conception des bâtiments parties habitables en R+1 et par l'évaluation des impacts du projet sur les eaux superficielles et souterraines qui a été pratiquée dans le cadre du dossier déposé au titre de la Loi sur l'eau.

A titre documentaire, le dossier Loi sur l'eau est produit en annexe.

2)-S'agissant maintenant du risque que le projet serait susceptible de faire peser sur la biodiversité et sur les habitats et espèces protégés, les observations effectuées par les écologues n'ont permis de mettre en évidence aucun enjeu lié à la présence sur le site d'une espèce floristique ou faunistique protégée (Cf. Etude EVEN Conseil ci-jointe).

3)-S'agissant en troisième lieu de l'impact sur les éléments (terres, sol, eau, air et climat), comme précédemment décrit, il n'y a pas d'enjeu lié à la qualité des terres ou ressources naturelles, le site du projet étant un terrain bâti qui a été modifié par l'activité humaine depuis de nombreuses décennies.

Par ailleurs et une fois encore, il n'existe pas de risque documenté et à fortiori encore moins de risque notable lié à la construction à l'existence et à l'exploitation d'un ensemble immobilier à usage d'habitation.

**COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



On ne peut donc redouter ou suspecter aucune pollution diffuse telle qu'émissions atmosphériques, pollution des eaux ou pollution des sols, susceptible de migrer dans le voisinage, y compris dans le périmètre des zones protégées.

4)-S'agissant en quatrième lieu du risque d'impact sur le paysage, les photographies produites en annexe démontrent amplement qu'il n'y aura pas de visibilité directe du bâtiment depuis le littoral.

En effet leur volume et leur hauteur étant inférieure à celui de l'ensemble immobilier « Simone Berriau », il n'y aura pas d'impact visuel sur le front de mer.

Quant à l'impact visuel rapproché, au demeurant dans un quartier sans aucun cachet architectural ou historique particulier, il sera en grande partie effacé par le rideau de végétation qui ceinturera le site.

Par ailleurs il doit être rappelé que l'impact hydraulique est géré de façon spécifique au titre de la Loi sur l'eau.

L'arrêté du 24 Janvier 2017 faisant référence à l'impact potentiel du trafic automobile supplémentaire entraîné par l'occupation des logements, il a été demandé au bureau d'étude EVEN CONSEIL d'envisager l'analyse de cet impact, mais celle-ci se heurte à des problèmes techniques.

En effet il n'existe aucune donnée sur la circulation automobile actuelle dans le quartier des salins et donc faute de "bruit de fond", il est pratiquement impossible de quantifier, même de façon théorique, l'augmentation du trafic automobile par rapport au trafic existant.

Toutefois les projections auxquelles s'est livré le bureau d'étude EVEN CONSEIL, montrent qu'en prenant les hypothèses les plus impactantes, l'accroissement marginal du trafic automobile serait quasiment nul en sorte qu'on ne peut considérer cet impact potentiel comme une probabilité d'impact notable au sens de l'annexe III paragraphe 3 de la Directive.

5)-S'agissant en dernier lieu des possibilités de réduction des impacts, le point h) de l'annexe III paragraphe 3 de la Directive doit être corrélé aux dispositions de l'article R 122-3 du Code de l'environnement qui prévoient que pour apprécier si le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit tenir compte : " *des mesures ou caractéristiques du projet présenté par le maître d'ouvrage et destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables de celui-ci sur l'environnement et la santé humaine*".

Au cas d'espèce, il serait inapproprié d'évoquer des compensations en l'absence d'identification d'effets négatifs potentiels notables.



Toutefois cette réglementation nouvelle orientant l'analyse des impacts vers une forme de bilan coûts/avantages, il paraît donc utile de détailler ci-après l'ensemble des aspects bénéfiques du projet, qu'ils soient directs ou indirectes, puisque l'article L 122-1 du Code de l'environnement prévoit que l'évaluation environnementale, dont l'étude d'impact est le pivot, est destinée à : "apprécier de manière appropriée en fonction de chaque cas particulier les incidences notables directes et indirectes d'un projet..." sur les facteurs susvisés que répertorie le paragraphe III de cet article qui reproduit l'article 3 paragraphe 1 de la Directive.

Concernant les effets directs, on peut répertorier :

- La réhabilitation d'une friche ferroviaire et artisanale et la suppression des facteurs de risques de pollution potentiels que sont les anciennes cuves à fioul aériennes et enterrées, l'ancien poste de transformation électrique de la SNCF, les amas erratiques de déchets (monstres) abandonnés sur le site, les stocks de posidonies séchées fortement imprégnées de sels marins susceptibles de percoler, par l'effet des pluies, dans la nappe phréatique
- La suppression d'éléments de construction potentiellement à risques (amiante liée des toitures et des canalisations)
- La reconstitution et la végétalisation d'une partie importante du terrain au travers desquels pourront à nouveau s'infiltrer les eaux pluviales sans les risques de pollution liés à l'état antérieur,
- La mise en œuvre d'un plan paysager favorisant les espèces floristiques endémiques,
- La reconstitution d'éléments végétaux (haies, arbres de haute fûtée,) propices à la création d'habitats,
- La gestion rigoureuse et la régulation des eaux météoriques (création de bassins de rétention, régulation des débits de fuite (cf. dossier Loi sur l'eau),
- L'amélioration du visuel paysager (qualité architecturale des façades, aménagements des espaces verts).

Au chapitre des effets indirects on peut relever les impacts positifs suivants:

A l'égard de la population :

- l'amélioration sensible des conditions de logements des personnes qui bénéficieront des logements sociaux et des logements intermédiaires prévus dans la Résidence.
- L'amélioration de la mixité sociale par la création de logements sociaux et de logements accessibles aux PMR.

**COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40



L'augmentation et le rajeunissement de la population entrainera en outre le maintien des services publics locaux tels que les écoles et la dynamisation des commerces de proximité.

En termes d'économies d'énergie :

La haute performance des bâtiments à construire en termes de consommation énergétique (certification HQE) va permettre de réduire la consommation d'énergie pour chaque foyer installé dans la résidence

Enfin en termes paysagers :

La substitution d'une occupation résidentielle du terrain à une ancienne occupation artisanale et commerciale, modifie évidemment l'agrément du quartier en termes de nuisance de voisinage en faisant obstacle à toute activité polluante qui pourrait actuellement être exercée en l'état des équipements existants (hangars). Suppression de tous risques d'impacts liés à l'ancienne activité de réparation de bateaux : bruit des ateliers, poussières, vapeurs de peintures et de solvants... et à l'ancienne activité de commerce de combustibles : circulation des camions, risques de pollution du sol.

En conclusion, aucun des critères pertinents recensé dans les conditions prévues par l'annexe III de la Directive, ne permet de conclure à une probabilité d'impact notable qui justifierait la réalisation d'une étude d'impact.



**COGEDIM PROVENCE- AGENCE VAR OUEST**

S.N.C. au capital de 100.000 € - 442 739 413 RCS MARSEILLE – APE 4110 A  
11 rue Racine, 83000 TOULON – T +33 (0)4 28 38 13 40 – F +33 (0)4 28 38 13 40

