



I. Dossier d'enquête préalable à la DUP dans le cadre de la ZAC VARECOPOLE

3 – NOTICE EXPLICATIVE DE LA DUP

SOMMAIRE

Avant-propos.....	1
I. OPPORTUNITÉS DE L'OPÉRATION	6
1. Un nécessaire rééquilibrage habitat emplois pour le territoire.....	7
2. Des atouts territoriaux à mettre en valeur	8
3. Un espace fragmenté par les infrastructures de transport à valoriser	9
II. OBJET DE L'OPÉRATION	10
1. Requalifier un espace peu valorisé à la position géographique stratégique	11
2. Redynamiser l'activité économique du territoire.....	11
3. Mettre en valeur les savoir-faire locaux par la création d'un village de l'artisanat	11
4. Proposer une intégration paysagère au travers de la notion d'écologie urbaine	12
5. S'intégrer au réseau viaire existant.....	13
III. CHOIX DU SITE ET INVARIANTS.....	16
1. Choix du site	17
2. Invariants du projet.....	17
IV. JUSTIFICATION DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE	18
1. Des objectifs économiques et sociaux.....	21
2. La cohérence du projet dans le développement urbain.....	22
V. LA RECHERCHE D'UN PROJET DE MOINDRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL	23
1. La valorisation des espaces paysagers	24
2. La réalisation d'aménagements en faveur des mobilités alternatives.....	24
3. La mise en place de mesures « Eviter-Réduire-Compenser ».....	25
4. La réalisation d'un Cahier des charges dans la continuité des démarches environnementales prévues dans le projet	26
VI. PLAN DE SITUATION	27
DE LA DUP.....	27
VII. ÉTAT D'OCCUPATION DES PARCELLES COMPRISES DANS LE DOSSIER DE DUP	29

Avant-propos

Le site sur lequel se déploie le projet de VARECOPOLE se situe sur la commune du Cannet-des-Maures dans le Var, qui appartient à la Communauté de Communes Cœur du Var.

Le territoire Cœur du Var, du fait de sa situation et de son accessibilité facilitée par les axes de circulation, est sous l'influence des grandes métropoles varoises que sont Toulon, Draguignan, Brignoles, et Fréjus-St Raphaël.

A l'échelle de la Communauté de Communes, les enjeux territoriaux identifiés sont les suivants :

- L'adaptation d'un territoire dont la population a doublé en 30 ans ;
- Le constat inquiétant montrant qu'un actif sur 2 quitte le territoire pour travailler, face à un territoire de plus en plus déficitaire en emplois ;
- Le développement de la formation sachant que les jeunes sont obligés de quitter le territoire pour se former (pas de lycée ni de formation supérieure) et trouver un premier emploi ;
- La réduction des déplacements qui sont le premier vecteur d'émission de gaz à effet de serre (GES) et premier consommateur d'énergie pour Cœur du Var ;
- Un territoire couvert à 70% d'espaces naturels dont 46% au titre de mesures de protection réglementaire ;
- Un territoire couvert à 22% d'espaces agricoles (viticulture).



Localisation du Cannet des Maures

Fort d'un positionnement géostratégique au centre de la région, doté d'un carrefour unique de dessertes et mobilités (Gare SNCF, A57/A8, RND 7), Le Cannet-des-Maures se place comme la porte d'entrée du Cœur du Var et donc comme secteur préférentiel de développement.

La localisation du projet VARECOPOLE émane donc de la position géographique stratégique de la commune du Cannet-des-Maures et des objectifs assignés à ce territoire en termes de développement de l'habitat et de l'activité économique. La réflexion pour le développement de VARECOPOLE a été menée autour des principales orientations suivantes :

- Trouver un positionnement économique porteur de développement sur ce secteur pour le territoire communal et au-delà ;
- Considérer ce secteur comme une extension du centre-ville, un nouveau quartier mixte s'inscrivant dans le maillage existant à renforcer, prendre en compte l'ensemble des composantes environnementales du site ;
- Requalifier la RDN7, renforcer le pôle d'équipements sportifs ;
- Renforcer les pôles de déplacements que sont la gare TER et la sortie d'autoroute ;
- Développer une centralité autour du château Colbert.

A l'entrée de la plaine des Maures, le projet VARECOPOLE permettra de renforcer l'attractivité économique du territoire, local, communautaire, départemental, régional, tout en promouvant une démarche environnementale volontariste.

Le projet VARECOPOLE a pour vocation d'être une technopole de recherche, de développement, d'innovation et de formation, ciblant les entreprises à valeur ajoutée, les centres de recherche et de développement, les établissements de formation.

Au regard des enjeux supra-communaux qui se jouent sur le secteur, et notamment son impact à l'échelle du territoire Cœur du Var, et aux vues des compétences de la Communauté de communes en matière d'aménagement de l'espace et de développement économique, le projet a été déclaré d'intérêt communautaire dans le respect des compétences de chacun par délibération du conseil communautaire en date du 8 mars 2011.

La collectivité a ensuite initié une procédure de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté). La ZAC VARECOPOLE a été créée par délibération de la Communauté de communes Cœur du Var en date du 23 octobre 2018.

Le périmètre total administratif de la ZAC est de 546 677m² soit 54,6 hectares.



Localisation du site du projet

Le périmètre opérationnel de la ZAC, inférieur au périmètre administratif de la ZAC, s'étend sur 409 771m² soit 40,97 hectares et comprend :

- 3 secteurs opérationnels n°1, 2 et 3, avec les surfaces / lots cessibles sur les secteurs 1 et 2, et les surfaces / lots en constructeurs autonomes en secteur 3.
- L'ensemble des surfaces /programme des équipements publics de la ZAC.

Dans le cadre du périmètre opérationnel de la ZAC, il est prévu la création de 23 lots cessibles correspondant à 155 323 m² (15,5ha) de foncier cessible, sur les secteurs 1 et 2 :

- Secteur 1 : 13 lots soit 118 566m² cessibles ;
- Secteur 2 : 10 lots soit 36 757m² cessibles.

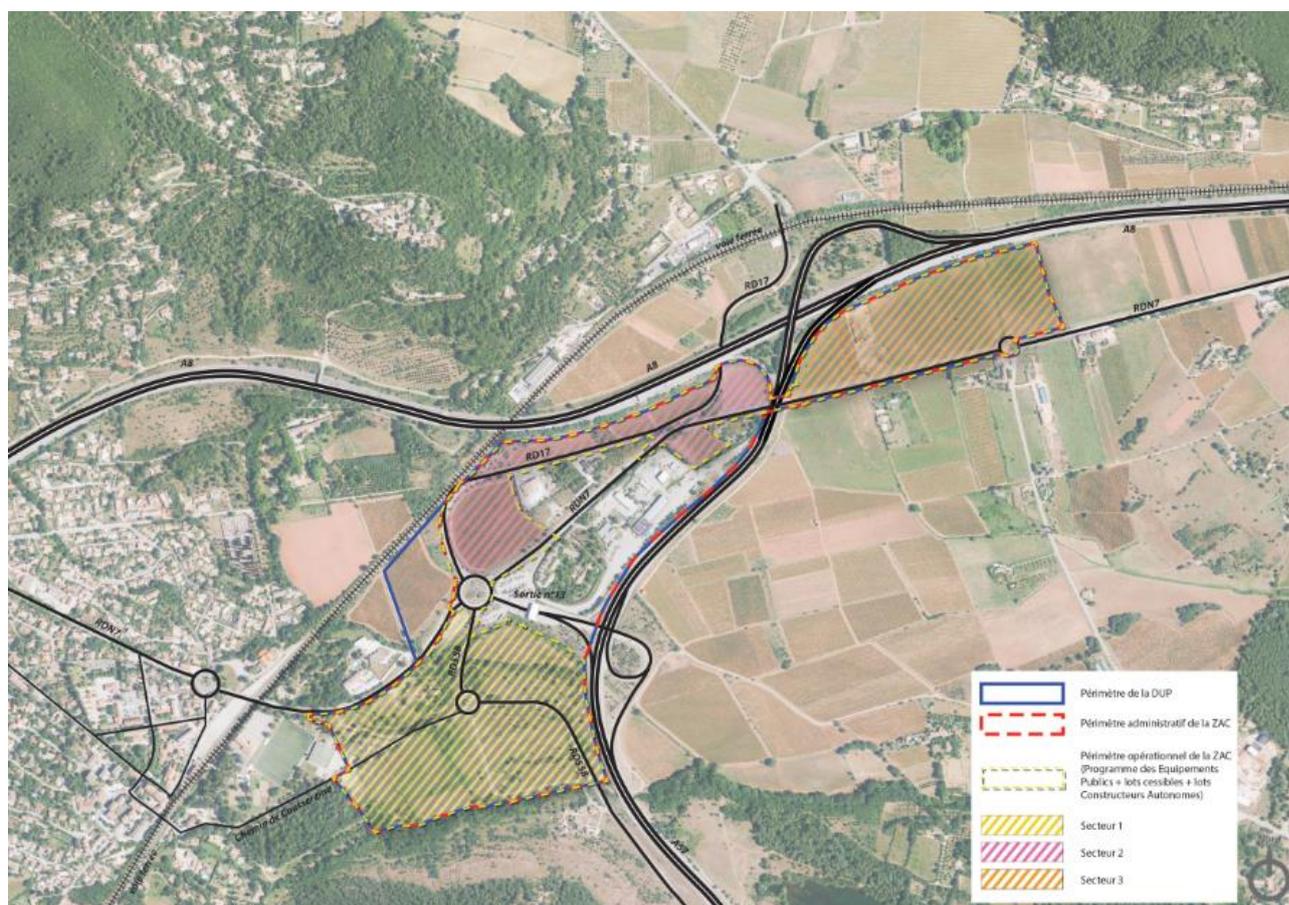
Dans ce même périmètre opérationnel de ZAC, le secteur 3 correspond à un secteur « Constructeurs Autonomes », dans lequel il est prévu la création de 2 lots de 80 671m².

Le périmètre de déclaration d'utilité publique correspond au périmètre administratif de la ZAC, augmenté de la surface nécessaire pour la réalisation d'ouvrages techniques, au niveau du secteur 2 (sur les parcelles F1526, F1527 et F157).

Pour adapter le réseau pluvial existant en lien avec la réalisation des nouveaux aménagements piétons et cyclables le long de la RD 17, il est nécessaire, sur la zone ponctuelle concernée :

- de procéder à un remodelage du terrain comprenant des terrassements,
- de procéder à un reprofilage du talus existant,
- de procéder au busage du caniveau béton existant et à la création d'ouvrages d'entonnement sur les fossés existants.

A noter que **la demande de cessibilité sur les parcelles F1526, F2517 et F157 est partielle, et concerne une zone très ponctuelle en lien avec le giratoire G1 et la RD 17.**



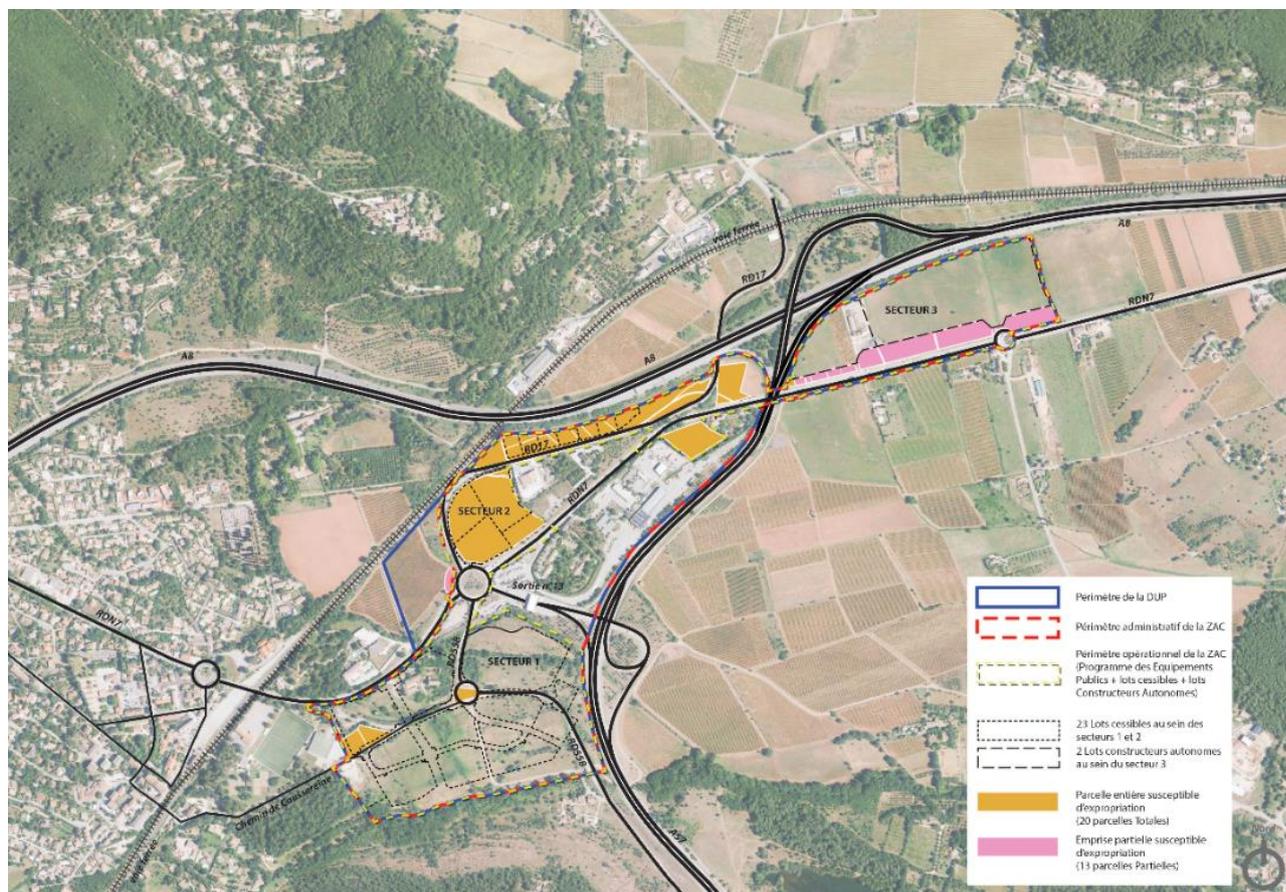
Carte synthétisant les périmètres de ZAC et de DUP

La déclaration d'utilité publique concerne 90 parcelles privées. Le foncier non maîtrisé nécessitant une procédure d'expropriation concerne 33 parcelles :

- Secteur 1 : il se compose de 38 parcelles (162 529 m²), dont 3 parcelles à exproprier avec besoin de l'emprise Totale et 0 parcelles avec besoin d'une emprise Partielle, soit 6006 m².
- Secteur 2 : il se compose de 29 parcelles (109 947 m²), dont 18 parcelles à exproprier : 15 parcelles avec besoin de l'emprise Totale et 3 parcelles avec besoin d'une emprise Partielle, soit 62 217 m².

- Secteur 3 : il se compose de 23 parcelles (99 677 m²), dont 12 parcelles à exproprier : 2 parcelles avec besoin de l'emprise Totale et 10 parcelles avec besoin d'une emprise Partielle, soit 18 500 m².

Au total, la surface du foncier non maîtrisé à exproprier représente un total de 86 723m².



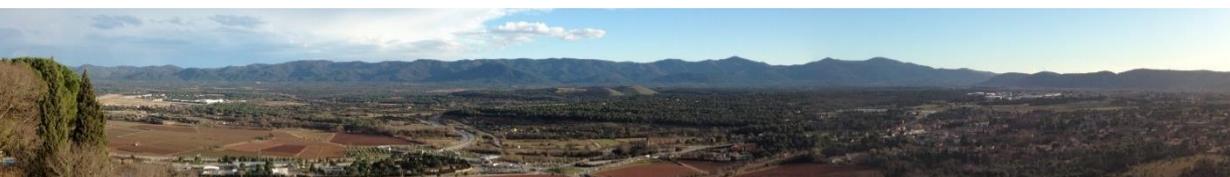
Carte de localisation des parcelles à exproprier

Les travaux mettant en œuvre le Programme des Equipements Publics (réseaux, voiries, espaces publics paysagers, ouvrages hydrauliques...) permettant la viabilisation et l'urbanisation progressive de la ZAC VARECOPOLE **seront échelonnés dans le temps, en adéquation avec le PLU du Cagnet des Maures en vigueur**. Il est prévu le phasage suivant :

1/ en priorité la réalisation des aménagements du secteur 1 (Zone 1AUz1) et du secteur 3 (Zone 1AUz3).

2/ et les aménagements du secteur 2 (zone 2AU), après une modification du PLU.

I. OPPORTUNITÉS DE L'OPÉRATION



VAR
ECOPOLE

1. Un nécessaire rééquilibrage habitat emplois pour le territoire

Le territoire de Cœur du Var compte en 2019, 19 149 actifs dont 16 223 ayant un emploi.

Le territoire de Cœur du Var montre alors un taux de chômage relativement élevé : 15,9% (contre 12,9% en France).

POIDS DES CHÔMEURS DANS LA POPULATION ACTIVE (15-64 ANS)

	2013	2019			
	SCoT Cœur du Var	SCoT Cœur du Var	Var	PACA	France
Ensemble	15,9%	15,2%	14,3%	14,1%	12,9%
Hommes	13,4%	13,1%	13,2%	13,3%	12,3%
Femmes	18,7%	17,4%	15,5%	15,1%	13,6%
15-24 ans	35,8%	30,4%	30,3%	28,9%	26,4%
25-54 ans	13,3%	13,3%	12,8%	12,9%	11,6%
55-64 ans	14,7%	14,3%	11,7%	11,4%	10,7%

source : Insee recensements de la population (expl.princ.)

De plus, le territoire compte seulement 11 533 emplois, il y a donc un rééquilibrage et une création d'emplois sur le territoire à engager et à renforcer.

Les déplacements domicile travail sont importants et se font majoritairement en voiture (85,5% sur la CC contre 78,4% dans le Var).

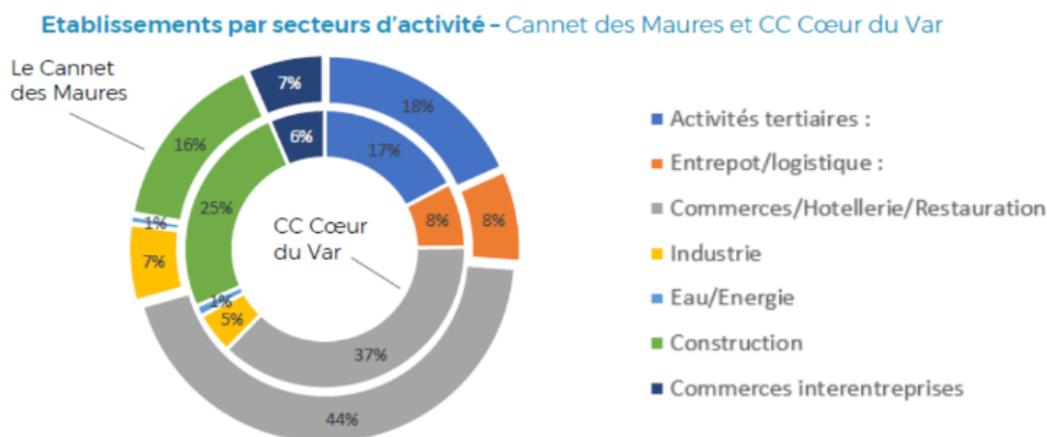
Le projet doit permettre de répondre aux besoins de création d'emplois pour la Communauté de communes Cœur du Var afin de rééquilibrer Actifs/Emplois mais aussi permettre le développement des emplois à proximité d'une gare pour envisager un report modal des salariés.

Sur la commune du Cannet des Maures, le tissu économique est composé à près de 45% par des établissements des commerces et restauration et à 18% par des activités tertiaires.

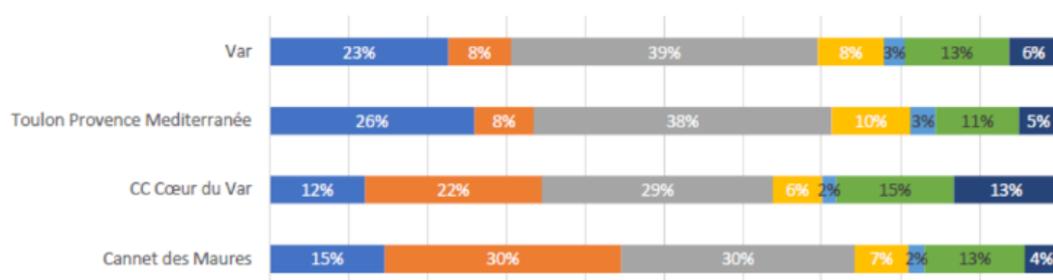
La part du secteur de l'industrie est plus importante sur la commune du Cannet des Maures qu'à l'échelle de la CC Cœur du Var (7% contre 5%), alors que les établissements de la construction sont plus présents (en part) sur la CC.

L'analyse des effectifs par secteurs d'activités montre que sur la commune et sa collectivité, bien que la part d'établissement de logistique ne représentent que 8%, il est cependant porteur de 30% des emplois de la commune et 22% des emplois de la CC.

Le reste des emplois sont fortement portés par le secteur commercial, les activités tertiaires représentant moins de 15% des emplois.



Effectifs salariés par secteurs d'activité



Le Cannet des Maures porte 20% des établissements de la Communauté de communes Cœur du Var, pour 23% des postes salariés. À noter que 84% des établissements de la commune appartiennent à la sphère présenteielle, moins génératrice d'emplois.

Le taux de création d'entreprises approche les 15% sur Le Cannet des Maures, soit 2 pts de moins que sur la Communauté de communes, dont la dynamique est également portée par la commune du Luc, ou encore Gonfaron.

Au regard de la situation géographique de la ZAC et de son importance stratégique, le potentiel de développement se porte plutôt vers des entreprises à forte valeur ajoutée type activités productives et activités techno-tertiaire.

2. Des atouts territoriaux à mettre en valeur

Le territoire de Cœur du Var est couvert à 70% par des espaces naturels dont 46% au titre de mesures de protection réglementaire et à 22% par des espaces agricoles et notamment la viticulture.

Le projet VARECOPOLE propose de développer, en partie, un pôle d'activités et de production liés à la filière locale : la viticulture. Il s'agit de valoriser l'activité locale et notamment l'artisanat et renforcer l'image du territoire de Cœur du Var.

Parallèlement, fort de l'influence des espaces naturels sur le territoire élargi, le projet propose une intégration paysagère travaillée définie d'écologie urbaine. Cela permettra également d'aménager des espaces propices à la biodiversité par la création d'espaces dédiés et de traitements paysagers spécifiques.

3. Un espace fragmenté par les infrastructures de transport à valoriser

L'espace de développement VARECOPOLE est enserré dans un réseau d'infrastructures de transports qui fragmente fortement l'espace. Ce système viarie impacte fortement les connexions écologiques qui sont globalement restreintes, fragilisées et dans un état de conservation jugé dégradé. Le site est de fait caractérisé comme peu qualitatif en termes de biodiversité et de pérennité de l'activité agricole.

De plus, les terrains ciblés par l'aménagement sont actuellement partiellement occupés et font pour certains l'objet de friches ou encore de décharge sauvage de BTP. Le caractère dégradé de ces terrains est donc à souligner, d'autant que les espaces à haute valeur écologique ont fait l'objet d'une démarche de protection forte avec l'instauration de la réserve Naturelle de la Plaine des Maures sur une large partie du territoire communal.



Localisation du site par rapport aux voies de circulation

Le site de VARECOPOLE représente alors une opportunité de requalification en faveur du développement et de la revalorisation de son territoire.

II. OBJET DE L'OPÉRATION



1. Requalifier un espace peu valorisé à la position géographique stratégique

Pour rappel, le site sur lequel s'inscrit le projet de VARECOPOLE présente un état jugé dégradé et à faible intérêt écologique par la fragmentation due aux infrastructures de transport. Le site représente alors une opportunité de requalification en faveur du développement économique du territoire.

D'une part, le site de l'opération VARECOPOLE possède une position multiscalair advantageuse :

- A l'échelle de la région, la commune du Cagnet-des-Maures se situe à l'intersection de l'A8 et de l'A57 ainsi que de part et d'autre de la RDN7 ;
- A l'échelle départementale, la commune est sous-influence des grandes métropoles varoises que sont Toulon, Draguignan, Brignoles et Fréjus-Saint Raphaël ;
- A l'échelle communale, le site de l'opération se situe à proximité immédiate du centre-ville et s'inscrit comme une extension

Cette situation lui confère alors une position géostratégique en termes d'accessibilité, de rayonnement et de développement en proposant des fonctions nouvelles et complémentaires au sein du territoire et au-delà.

2. Redynamiser l'activité économique du territoire

Un des objectifs du projet VARECOPOLE est de se positionner sur un fort développement économique renforçant l'image Cœur du Var. Pour cela le projet propose une programmation mixte au sein de la ZAC à dominante économique :

- **Développer l'attractivité par la création d'emplois**

L'opération sera préférentiellement tournée sur des activités à haute valeur ajoutée dans le domaine des écotechnologies. Il est prévu qu'elles représentent 70% des surfaces cessibles.

- **Structurer un pôle de formations et de recherche-développement**

Rechercher la faisabilité de structurer un pôle de formations et de recherche-développement sur VARECOPOLE : Les principales activités cibles sont les écotechnologies, les énergies renouvelables, la mobilité, la domotique et la silver économie.

Cette programmation mixte, en cohérence avec le PLU en vigueur du Cagnet des Maures, prévoit notamment les vocations suivantes : tertiaire, artisanat, activité productive, industrie, formation... la vocation des futurs lots cessibles est indiquée dans les plans du chapitre 4_Plan des travaux.

3. Mettre en valeur les savoir-faire locaux par la création d'un village de l'artisanat

Le projet vise à mettre en valeur l'artisanat et notamment la filière locale agricole : la viticulture. L'opération prévoit également la réalisation d'une cité de l'artisanat : 30% des surfaces seront affectées à cette activité locale / artisanat.

Ces activités dédiées à l'artisanat se retrouvent dans l'ensemble des secteurs. Dans le secteur 3 est envisagé des activités en lien avec la vigne (embouteillage, commerces de détails /services en lien, exploitation agricole).

4. Proposer une intégration paysagère au travers de la notion d'écologie urbaine

➤ **Le projet paysager du quartier**

Le site s'inscrit à la jonction de différents paysages : la plaine agricole du Cannet-des-Maures, les différentes réserves naturelles identifiées sur les vallons (Natura 2000, ZNIEFF) et le paysage du centre-ville à l'Ouest du site. Le parti d'aménagement accompagne ces trois types de paysages tout en apportant une identité paysagère forte dans les aménagements globaux. L'opération VARECOPOLE porte aussi une ambition écologique que les aménagements paysagers soutiennent à différentes échelles. Selon le positionnement des secteurs, différents types d'ambiances et d'aménagements sont à prendre en compte.

Afin d'accompagner les voiries et les espaces de déambulation, un travail sur le repérage d'espèces endémiques et adaptées au climat est entrepris sur l'ensemble de la ZAC. La palette végétale est adaptée en fonction du parti paysager de chaque équipement dans le but de répondre à trois objectifs concomitants :

- Participer et améliorer les écosystèmes en présence et prévenir les îlots de chaleur ;
- Envisager un parti d'aménagement harmonieux et durable sur l'ensemble de la ZAC ;
- Proposer des séquences paysagères en fonction des secteurs et sous-secteurs en faveur des aménités du quartier.

➤ **Les franges paysagères**

Afin de préserver le paysage en présence, deux types de franges paysagères doivent être mises en œuvre au sein de l'opération :

- De larges franges paysagères cernent les secteurs en proposant une transition végétale avec l'environnement direct de l'opération. Elles participent également à l'insertion des futures constructions dans le paysage lointain.
- Sur l'ensemble des secteurs et entre les lots, des coupures paysagères doivent être installées en fonction des implantations prévues dans les prescriptions particulières des fiches de lots. Elles permettent d'accompagner les constructions de manière harmonieuse et faire écho au patrimoine des bocages agricoles.

Sur le secteur 1 une ceinture verte doit être implantée afin de compléter la trame écologique du Réal Martin et proposer un corridor de transition entre les réserves naturelles au sud et au nord du site de l'opération.

Sur les secteurs 2 et 3 en interface avec la RDN7 des reculs paysagers importants permettent de maintenir une perception végétalisée sur l'ensemble du parcours de cette voie qui traverse, vers l'est, la plaine agricole.

➤ **L'intégration paysagère de la gestion des eaux pluviales**

De la même manière, sur l'ensemble du site et afin de participer aux continuités écologiques et hydrauliques, des noues de transit sont implantées. Il conviendra d'en respecter les positions selon les prescriptions particulières affectées sur chaque secteur.

La gestion des eaux pluviales est établie de manière à anticiper la temporalité de l'opération.

Un ensemble de 12 **bassins de rétention** seront créés de telle manière qu'ils répondent à toutes les contraintes hydrauliques induites par le projet de ZAC conformément au Dossier Loi sur l'Eau, et qu'ils s'insèrent qualitativement dans le projet paysager du quartier.

La gestion des eaux pluviales est établie de manière à anticiper la temporalité de l'opération.

Ainsi sur chacun des secteurs sont prévus des bassins de rétention, à charge de l'aménageur de la ZAC, en compensation de l'imperméabilisation des ouvrages publics créés et des futures constructions et aménagements au sein des futurs lots cessibles et en constructeurs autonomes.

Il conviendra à chaque opération de respecter le Dossier Loi sur l'Eau, et l'implantations de rejets prévus à ce titre.

Ainsi dans le Secteur 1, un ensemble de 4 bassins (BR1, BR1bis, BR2 et BR3) paysagers sont implantés en limite Sud de la ZAC, harmonieusement intégrés dans le projet paysager global en accompagnement de la promenade douce du Parc paysager linéaire du Réal Martin.

A l'Est du Secteur 1, en interface avec l'autoroute A57, 3 bassins techniques (BR4, BR5 et BR6) sont prévus afin de participer à la gestion hydraulique envisagée sur le secteur 1 au titre du Dossier Loi sur l'Eau.

Le Secteur 2 dispose de trois bassins paysagers (BR7, BR8 et BR9) ; l'un situé le long de la RDN7 au Sud, et les deux autres de part et d'autre du futur giratoire G3 intégrés au sein des aménagements paysagers.

Un bassin d'écroulement de crue (BR10) est aménagé à l'Est du secteur.

Dans le Secteur 3 sont prévus deux bassins de rétention (BR 11 et BR12) présentant tous un projet de paysagement global en lien avec les accompagnements paysagers et la voie verte de la RDN7.

Ces bassins à ciel ouvert feront l'objet d'une végétalisation.

5. S'intégrer au réseau viaire existant

Le parti d'aménagement intégrant les infrastructures existantes s'appuie sur 4 éléments principaux :

- La structuration du schéma de desserte en accroche sur le réseau existant (bien dimensionné) ;
- Le développement des modes doux en lien avec l'existant et le projet ;

- Un schéma de desserte rationalisé ;
- Le développement de l'intermodalité en lien avec la gare du Cannet des Maures.

Pour cela, le projet propose d'abord une restructuration globale du réseau viaire existant. L'ensemble des propositions d'intervention sur le réseau viaire existant et notamment les interventions qui concernent les Routes Départementales ont fait l'objet de nombreux échanges avec les Services voirie du Département et de la commune du Cannet des Maures. L'ensemble des profils projetés proposés et les éventuels élargissements sont soumis à validation définitive des Services en retour de lecture du présent dossier – phase PRO en cours.

Les équipements de desserte s'appuient sur une restructuration globale du réseau viaire existant, en vue d'assurer l'évolution du trafic :

- Le **giratoire existant dit G1**, implanté au débouché de l'échangeur n°13 prévoit à partir de son emprise actuelle le rajout d'une voie d'évitement au Sud du giratoire permettant de relier la partie Ouest de la RDN7 à la partie Nord de la RD558 sans emprunter le giratoire.
- Le **giratoire existant dit G2**, au croisement de l'actuelle RD558 et du chemin de la Causseraine est requalifié pour permettre la création du nouveau tronçon de la RD558.
- La **création d'un nouveau giratoire dit G3** à la confluence de la RD17 et de la RDN7 est envisagée entre les secteurs 2 et 3.
- La **RDN7** est requalifiée ponctuellement au niveau des amorces des giratoires existant G1 et à venir G3, et de manière à accueillir les modes actifs, et en totalité dans le secteur 3 notamment pour intégrer en accompagnement une voie douce.
- La **RD17** Ouest est requalifiée de telle sorte à desservir exclusivement les lots créés par la ZAC, en intégrant les modes actifs, et en réadaptant le tracé pour se raccorder au nouveau giratoire G3 / RDN 7. La partie Nord vers le Thoronet est restructurée également du fait du nouveau giratoire G3.
- La **RD558** nécessite une double intervention. La section entre les giratoires G1 et G2 est requalifiée de manière à intégrer les modes actifs. La section actuelle SUD devient partiellement une voie de desserte interne de la ZAC ; ainsi, un nouveau tronçon de la RD558 depuis le giratoire G2 est nécessaire pour se raccorder à la RD558 venant de la Garde Freinet, en limite Sud – Est de la ZAC.
- Le **chemin de Causseraine** sera requalifié sur tout le tronçon traversant la ZAC pour intégrer les modes doux et les noues plantées.

L'ensemble des voies créées ou requalifiées dans la ZAC comportent des profils sécurisés et dédiés aux cheminements doux.

SYNTHESE de cette partie voirie : Les secteurs de projet débouchant sur les voies départementales fréquentées, les études du réseau viaire ont été menées en concertation avec le Conseil Départemental afin d'étudier des possibilités d'accès et de débouchés sur les routes départementales. Il a donc été prévu la création d'un giratoire permettant ainsi l'accès au secteur 3 avec une liaison la plus qualitative avec les secteurs 1 et 2, ainsi que le réaménagement des giratoires existants sur le secteur pour permettre la desserte des lots en toute sécurité.

III. CHOIX DU SITE ET INVARIANTS



1. Choix du site

Le projet VARECOPOLE a pour ambition de développer un parc d'activités économiques accompagné de services et de formation sur le thème de l'environnement et du développement durable à rayonnements départemental et régional avec des aménagements et des bâtiments exemplaires.

Le site, qui s'appuie sur une assiette foncière de plus de 54.6 ha, a été choisi pour plusieurs raisons :

- Il se situe à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier, favorisant sa visibilité et facilitant son accessibilité à l'échelle régionale et départementale. L'échangeur permet d'accéder à l'A8 qui relie Aix-En-Provence à la Côte d'Azur et à l'A57 qui relie le Cannet-des-Maures à Toulon ;
- Il se situe aussi en limite Est du centre-ville ce qui lui confère une accessibilité facile en faveur de la réduction des déplacements ;
- Il se situe également à proximité de la voie ferrée (frange Ouest) ;
- Il est traversé par l'ancienne route nationale 7, la RDN7 d'Est en Ouest ;
- Il traduit la volonté d'accompagner et de valoriser les « interstices » entre les différentes infrastructures (A8, A57, RDN7 et voie ferrée), ce qui se traduit par une configuration très allongée.

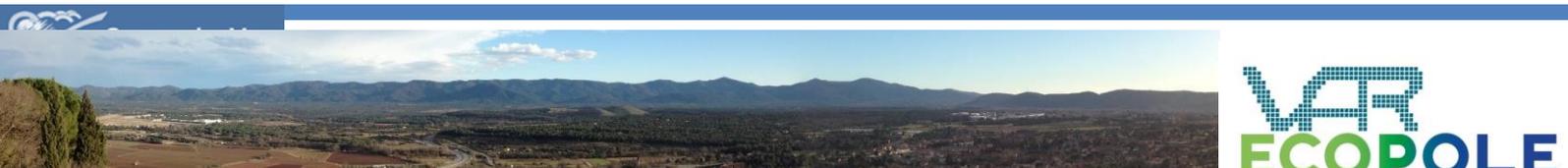
2. Invariants du projet

Le projet est découpé en trois secteurs, chacun incarnant une identité urbaine et paysagère qui lui est propre.

Cependant, trois **invariants** sont définis à l'échelle du projet :

- Le positionnement et dimensionnement du centre de vie ;
- La diversité fonctionnelle pour chaque secteur de projet en vue du développement de l'opération par phases ;
- L'intégration du réseau primaire permettant de structurer le réseau viaire adjacent, et de fluidifier les flux internes et extérieurs à l'opération.

IV. JUSTIFICATION DU CARACTÈRE D'UTILITÉ PUBLIQUE



L'objet de l'opération décrit au chapitre 2 de la présente notice, justifie en lui-même de l'utilité publique du projet.

Pour rappel, le projet « VARECOPOLE » est un parc d'activités tertiaires, de services et de formation sur le thème de l'environnement et du développement durable à rayonnements départemental et régional avec des aménagements et des bâtiments exemplaires, situé au voisinage immédiat de l'échangeur autoroutier.

Les objectifs de ce projet sont multiples :

- Se positionner sur un fort développement économique renforçant l'image Cœur du Var ;
- Valoriser les atouts Cœur du Var tout en assurant son développement durable ;
- Favoriser l'équilibre habitat / emploi ;
- Réduire les déplacements et améliorer la desserte en transport en commun.

Le projet consiste à mettre en œuvre un parc d'activités à forte valeur ajoutée dans les domaines de l'environnement. Ainsi, il est prévu des implantations d'entreprises, des centres de recherche et développement ainsi que des établissements de formation.

À l'entrée de la plaine des Maures, VARECOPOLE permet de renforcer l'attractivité économique du territoire, local, communautaire, départemental, régional, tout en préservant une démarche environnementale volontariste.



La localisation du projet VARECOPOLE émane de la position géographique stratégique de la commune du Cagnet-des-Maures et des objectifs assignés à ce territoire (Cœur du Var) en termes de développement de l'habitat et de l'activité économique. Dans ce cadre, le SCoT approuvé cible le projet VARECOPOLE à différentes reprises et le présente comme le projet économique phare du territoire :

- **VARECOPOLE au Cagnet des Maures, la création d'un parc d'activités locomotive de la transition économique vers la modernité** : Le SCoT souhaite la création d'un espace d'activités, vitrine et locomotive du territoire, de rayonnement départemental voire régional compte tenu de sa desserte exceptionnelle et de sa situation stratégique autour de l'échangeur autoroutier au Cagnet des Maures : VARECOPOLE. Les espaces nécessaires à ce projet seront réservés.
- Rechercher la faisabilité de structurer un pôle de formations et de recherche-développement sur VARECOPOLE : Les principales activités cibles sont les écotecnologies, les énergies renouvelables, la mobilité, la domotique et la silver économie.
- VARECOPOLE au Cagnet des Maures, la création d'un parc d'activités locomotive de la transition économique vers la modernité.

La localisation du projet répond à deux enjeux complémentaires :

- Une accessibilité remarquable pour le développement d'un pôle d'activités (Gare, routes, Autoroutes).
- Un espace aujourd'hui peu qualitatif en termes de biodiversité et de pérennité de l'activité agricole: l'espace de développement VARECOPOLE est enserré dans un réseau d'infrastructures de transports qui fragmente fortement l'espace et qui présente à ce jour des connections écologiques globalement restreinte, fragilisés et dans un état de conservation jugé dégradé. D'autant que les espaces à haute valeur écologique ont fait l'objet d'une démarche de protection forte avec l'instauration de la réserve Naturelle de la Plaine des Maures sur une large partie du territoire communal.

Outre les différentes études portées par le SCoT et par le PLU permettant de démontrer la nécessité de la création d'un espace d'activités d'envergure départementale, la localisation de VARECOPOLE en porte d'entrée du territoire depuis deux autoroutes permet aussi de répondre à la demande en emplois locaux de la communauté de communes et offrir un espace de formation et filières qualitatives d'emplois.

Par ailleurs, le projet VARECOPOLE s'inscrit dans le cadre du CRET (Contrat Régional d'Équilibre Territorial).

Les études pré-opérationnelles menées dans le cadre du projet ont permis de dégager deux échelles d'intervention pour répondre à deux besoins complémentaires sur un même site :

- Échelle intercommunale = Développement économique
 - Développer une zone d'activités à haute valeur ajoutée positionnée sur les filières du développement durable / agriculture, véritable vitrine du territoire Cœur du Var;
 - Créer un cadre urbain et paysager de qualité garantissant l'attractivité du secteur (services, formation...);
 - Accueillir un équipement agricole de premier plan : centre du rosé ;
- Échelle Communale = Intégration urbaine, paysagère, fonctionnelle
 - Développer un nouveau quartier intégré dans son environnement ;
 - Urbain-proximité centre-ville, complémentarité des fonctions ;
 - Paysager-entrée de ville, interface avec les espaces naturels et agricole ;

- Fonctionnel–accessibilité et desserte depuis le pôle d'échanges / gare–mobilités douces.

Le projet retenu se décompose en 3 secteurs opérationnels, visant à intégrer progressivement le projet, en continuité du tissu urbain du centre-ville du Cannet des Maures et en cohérence avec les contraintes écologiques et environnementales mises en évidence dans l'état initial de l'environnement :

- Secteur 1 : foncier qui sera maîtrisé en quasi-totalité : cet espace constitue le cœur de la ZAC, en interface urbaine avec le pôle sportif du Recoux, la Gare SNCF et le cœur de ville du Cannet des Maures (greffe renforcée par la passerelle de l'Avenir).
- Secteur 2 : foncier non maîtrisé : cette zone aura un rôle de transition avec le secteur 1. Elle sera moins dense, son accessibilité et son attractivité lui permettront de développer en ce lieu des activités complémentaires. Elle sera à terme la porte d'entrée EST du Territoire de Cœur de Var, depuis l'échangeur n°13/A57.
- Secteur 3 : foncier non maîtrisé dont les projets feront l'objet d'une convention au titre de constructeurs autonomes. Cet espace s'inscrit en interface avec la plaine agricole

D'un point de vue global, le projet prévoit la réalisation d'un espace dynamique et attractif à haute valeur ajoutée, créant des emplois, des espaces de production, une plus-value économique pour ce territoire et aussi une requalification d'espaces naturels, agricoles principalement, partiellement dégradés, isolés et dont la valeur écologique s'amenuise au cours du temps.

Bien que les trois secteurs soient indépendants et ne présentent pas d'interactions physiques significatives entre eux, le projet prévoit d'intégrer une trame viaire optimale afin de desservir chaque espace au plus près. Le réseau existant sera utilisé comme base et prolongé afin de créer des accès privilégiés depuis l'autoroute, ou depuis la gare ferroviaire. Le but de ce projet est aussi de créer un point de convergence de ces modes de transports afin de centraliser les nouveaux emplois et donc, le dynamisme de ce projet, sans pour cela impacter physiquement les espaces préservés environnants. A une large échelle ce projet prévoit de se développer dans un secteur sensible environnementalement et écologiquement. Cependant, la zone de projet a été étudiée afin de s'implanter sur des espaces enclavés et principalement déconnectés du réseau écologique, global et fonctionnel. De ce fait, les investissements seront tout aussi importants au niveau de l'intégration paysagère à travers la mise en valeur du concept de « nature en ville ».

Ainsi, les raisons justifiant l'utilité publique du projet se synthétisent selon les deux axes suivants :

1. Des objectifs économiques et sociaux

La zone « VARECOPOLE » vise à créer une économie de production de biens et de services ayant un effet favorable pour le développement de l'emploi. Compte tenu de la richesse naturelle des lieux (proximité de la réserve nationale de la Plaine des Maures) et de la vocation recherchée pour ce site d'activités, la réalisation de ce projet s'attachera à s'inscrire dans la politique départementale de

labellisation des zones d'activités économiques. Des prescriptions environnementales renforcées seront mises en œuvre par le maître d'ouvrage avec notamment des constructions basses consommations.

Étant donné la proximité de cette zone d'activité à la gare SNCF du Cannet des Maures, la réalisation d'un pôle multimodal constituera le complément indispensable au développement du projet VARECOPOLE.

2. La cohérence du projet dans le développement urbain

Les axes majeurs nord-sud (RDN7, A8, A57, RD97) qui traversent la Commune positionnent la ville à 30 min des principaux pôles administratifs, économiques et touristiques : Toulon, Draguignan, Fréjus, Saint-Tropez, Brignoles et à 1 heure d'Aix-en-Provence, Nice et Marseille. Ainsi la position stratégique de la Commune est déterminante dans l'optimisation des transports publics et l'amélioration de l'offre en matière de déplacements.

Par conséquent, construire une offre multimodale pertinente permettrait à la Commune du Cannet des Maures d'être un centre d'échanges cohérents entre les transports routiers, ferroviaires, autoroutiers, etc.

De plus, la pratique des modes doux pour les déplacements pendulaires est quasi inexistante en Cœur du Var. En effet, il semble que les distances à parcourir entre le domicile et le travail des actifs soient trop importantes pour la pratique de la marche à pied et du vélo. Les voies dédiées aux modes doux sont ainsi peu développées en Cœur du Var hormis dans les centres villageois ou sous la forme de circuits touristiques, ces modes de déplacements pourraient donc être développés pour les mouvements pendulaires internes à Cœur du Var.

Étant donné la proximité du projet VARECOPOLE avec la gare SNCF du Cannet des Maures, et les lignes de bus, le projet présente une opportunité de développement des modes doux intéressante et non négligeable. Cela représente une motivation importante pour le projet, afin de lui apporter un intérêt supplémentaire, une attractivité et une plus-value.

Pour l'ensemble de ces raisons, le projet VARECOPOLE s'inscrit dans une réelle démarche d'utilité publique.

V. LA RECHERCHE D'UN PROJET DE MOINDRE IMPACT ENVIRONNEMENTAL



1. La valorisation des espaces paysagers

Comme vu précédemment, le projet propose un traitement paysager réfléchi en s'appuyant sur deux objectifs :

- Mettre en valeur le contexte paysager existant (paysages naturels, agricoles et architecturaux) ;
- Proposer une série de dispositifs et d'aménagements favorisant et restructurant les continuités écologiques :
 - ✓ Traitement paysager de qualité – franges, accompagnement des voies et des constructions, séparation des lots (vocabulaire de la haie) ;
 - ✓ Des espaces laissés libres favorisant la biodiversité (palette végétale adaptée) ;
 - ✓ Des plantations linéaires corridors écologiques ;
 - ✓ Une gestion des eaux pluviales en faveur de la biodiversité. Les aménagements dédiés à la gestion des eaux pluviales ont été un volet important dans la réflexion générale en termes d'intégration et de traitement paysager. Un dossier Loi sur l'Eau est en cours d'instruction (Dossier AEU), et prévoit une gestion des eaux pluviales maîtrisée et qualitative, avec la mise en place de noues et fossés pluviaux plantés, ainsi que de bassins de rétention à ciel ouverts.
 - ✓ La mise en place de panneaux de sensibilisation liés à la biodiversité.

2. La réalisation d'aménagements en faveur des mobilités alternatives

➤ Une accessibilité développée

Le projet souhaite réduire les déplacements liés à la voiture individuelle, représentant une grande part des émissions de GES sur le territoire de Cœur Du Var. Pour ce faire, il propose plusieurs axes :

- Le premier s'appuie sur sa localisation : proposer une zone d'emplois, d'activités, de recherches au sein de la commune du Cannet-des-Maures pour réduire les distances. De plus, le site se situe à proximité immédiatement du centre-ville favorisant le recourt aux mobilités alternatives pour les habitants.
- Le second s'appuie sur son insertion aux réseaux viaires existants : notamment par sa proximité avec la gare du Cannet-des-Maures et donc l'accès au train, ainsi qu'à l'adaptation de la desserte en transport en commun.
- Le troisième et dernier axe s'appuie sur le développement des modes doux en lien avec l'existant. Il s'agit notamment de la création d'une voie verte le long du Réal Martin. Elle sera constituée par un cheminement doux de 4m de largeur, accompagnée par une diversité d'essences d'arbres en faveur d'écosystèmes présents dans le vallon. Par ailleurs, les bassins paysagers (BR1 jusqu'à BR3) viennent s'insérer harmonieusement avec le travail paysager mis en œuvre dans ce parc linéaire.

➤ **Des espaces de déambulation**

L'ensemble des voies créées dans la ZAC comportent des profils sécurisés et dédiés aux cheminements doux.

Le Secteur 1 concentrant une mixité fonctionnelle importante présente le projet d'un espace public généreux de type mail planté permettant de franchir la déclivité générale du site à travers des espaces de belvédères plantés successifs liés par des rampes et des emmarchements.

Cet espace de déambulation paysager et fonctionnel présente une largeur de 20m et se décline en quatre grandes séquences urbaines et paysagères.

- Au Nord un premier espace urbain constitué d'une place en lien direct avec la RDN7 se veut comme une espace d'entrée de quartier. Un travail sur les alignements d'arbres et une déclinaison de jardins en gradins permettent de signifier le caractère urbain de cet espace pouvant recevoir des interfaces de flux piétons avec les lots voisins.
- Entre le chemin de Causseraine et la voie de desserte interne du sous-secteur La Plaine 1c, sont développés une série de jardins en cascade liés par des rampes et des emmarchements. Ces jardins se veulent comme des espaces de pause successifs et ombragés.
- La troisième séquence présente une déclivité moins forte et peut ainsi profiter d'une rampe continue en stabilisé renforcé, accompagnée d'un boisement plus dense, en amorce avec le vallon du Réal Martin.
- Enfin, la dernière séquence est constituée par un espace de transition avec le Parc Paysager du Réal Martin, présentant des aires de jeux, un parcours santé et un cheminement doux agrémenté d'aires de pique-nique.

3. La mise en place de mesures « Eviter-Réduire-Compenser »

L'étude d'impact annexée fait référence de manière exhaustive à l'ensemble des mesures ERC proposées pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du projet. Ces précautions et ces actions mesurent les incidences sur les domaines suivants du projet :

- **Son milieu physique**
- **Le paysage et le patrimoine**
- **Les milieux écologiques**
- **L'eau (extrait Dossier Loi sur l'Eau)**
- **La santé, l'hygiène, la salubrité et les nuisances**
- **L'énergie et les déchets**
- **Les déplacements**
- **La dimension économique et sociale**

4. La réalisation d'un Cahier des charges dans la continuité des démarches environnementales prévues dans le projet

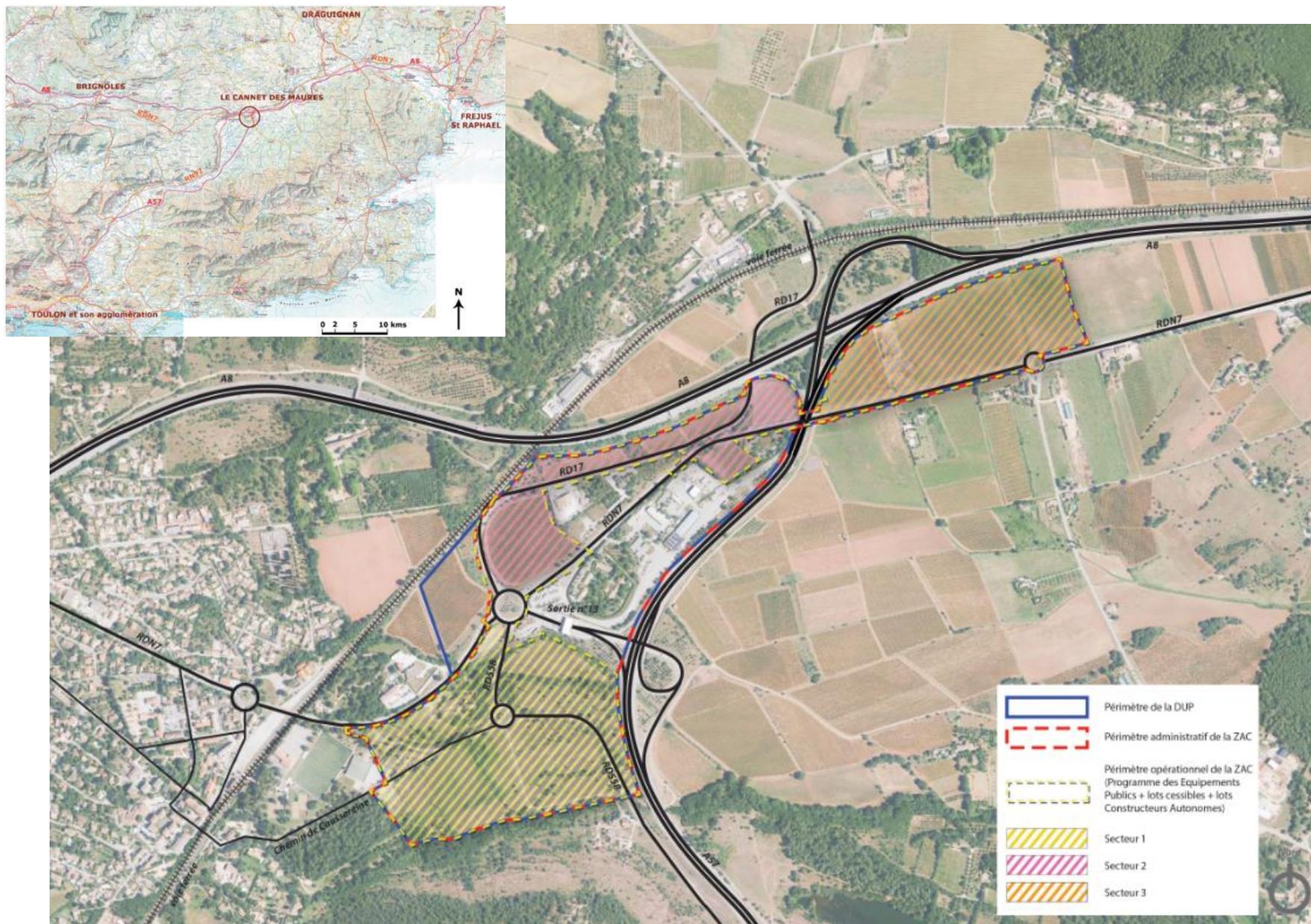
Le projet favorise une urbanisation soutenable tant par sa conception (matériaux, création d'énergie propre...) que par l'élaboration d'un quartier propice aux modes de vie respectueux de l'environnement.

Concernant les bâtiments, le Cahier des charges de cession de terrain (suite à la réalisation de la ZAC) permettra notamment de :

- Proposer de manière pérenne des dispositifs paysagers en faveur de l'intégration des projets de construction ;
- Proposer des dispositifs d'accompagnement des ouvrages de rétention favorables aux milieux écologiques ;
- Mettre l'accent sur les bâtiments économe en énergie ;
- Etudier la création d'énergies renouvelables ;
- Intégrer les problématiques de gestion / tri des déchets.

VI. PLAN DE SITUATION DE LA DUP

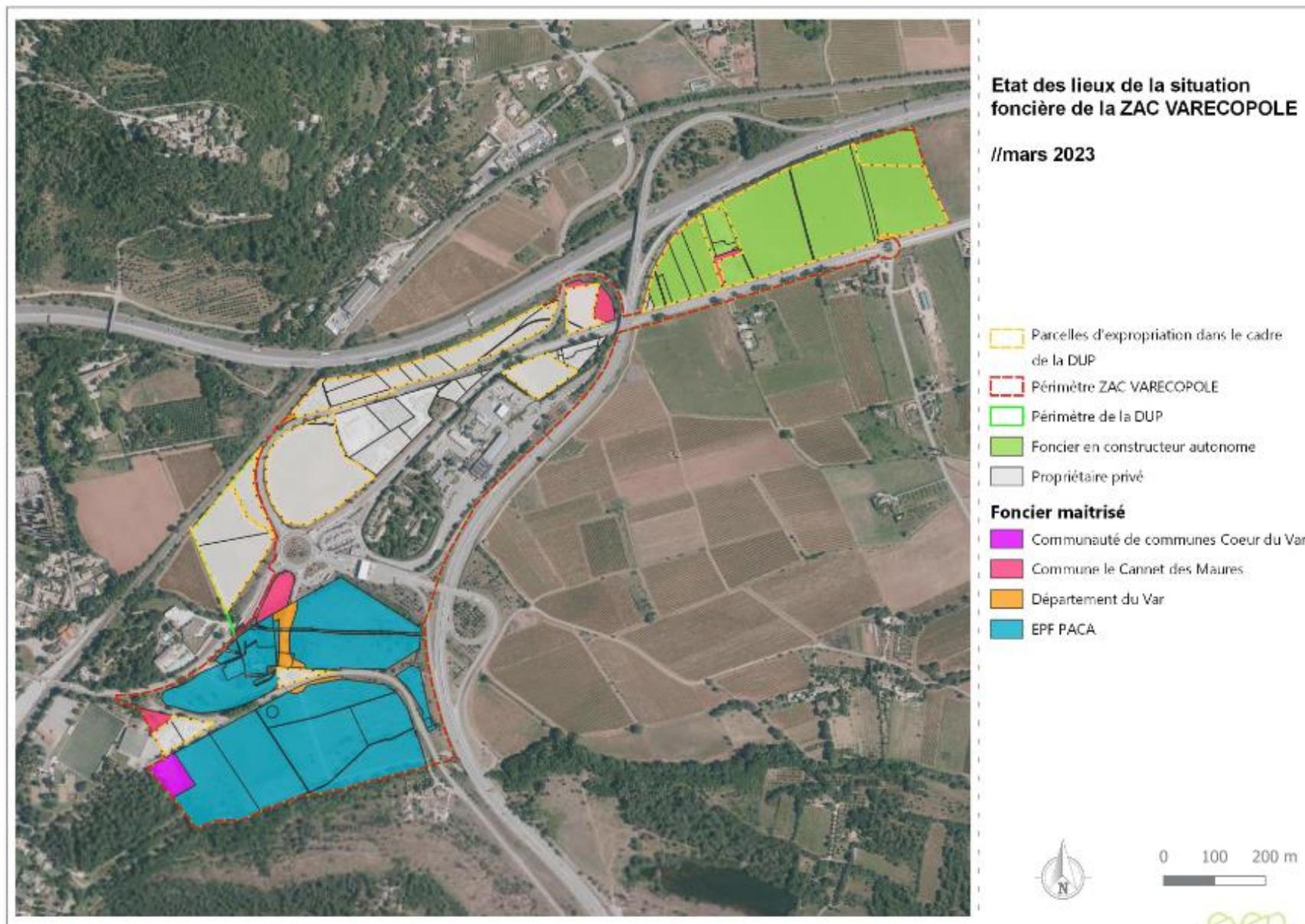




VII. ÉTAT D'OCCUPATION DES PARCELLES COMPRISES DANS LE DOSSIER DE DUP



VAR
ECOPOLE



opsia méditerranée

Travaux de 04 02 00 00
 04 02 00 00
 Société de Conseil en Urbanisme
 www.opsia.com

Département du Var
 Commune de Cannes-la-Mitonne
 ZAC VARECOPOLE

Etat des lieux des emprises des propriétés publiques concernées par le projet de la ZAC VARECOPOLE

Commune
 ZAC VARECOPOLE

TYPE DE DOCUMENT	REPERES TOPOGRAPHIQUES, ALTIMÉTRIQUES ET D'EAU	COULÉE D'EAU
ROULE	MAJUSCULE	COULEE
IMPERMEABLE	MINUSCULE	PERMEABLE



LEGENDE - PROPRIETES

	PUBLIC	PRIVE
FONCIER DEPARTEMENT DU VAR	[Blue solid]	[Blue diagonal lines]
FONCIER CC Cœur du Var	[Blue diagonal lines]	[Purple diagonal lines]
FONCIER R Commune de Cannes-la-Mitonne	[Yellow solid]	[Yellow diagonal lines]
FONCIER DPAC (Domaine Public Autoritaire Concédé)	[Pink solid]	[Pink diagonal lines]
FONCIER EPF PACA	[Brown solid]	[Brown diagonal lines]

LEGENDE TOPOGRAPHIQUE

- ROULE
- MAJUSCULE
- MINUSCULE
- COULÉE D'EAU
- PERMEABLE
- IMPERMEABLE

LEGENDE D'AMÉNAGEMENT

- PERMETTRE DE LA ZAC
- LOTS CESSIBLES DE LA ZAC
- LOTS EN CONSTRUCTEURS AUTONOMES

VALUEUR DU DOCUMENT

NOTICE D'ÉTAT DES LIEUX DES EMPRISES DES PROPRIÉTÉS PUBLIQUES CONCERNÉES PAR LE PROJET DE LA ZAC VARECOPOLE

ÉLABORÉ PAR OPSIA MÉDITERRANÉE

OPSIA