



Étude d'impact de la ZAC VARECOPOLE/ Version mise à jour pour le dossier de DUP / Phase travaux

Résumé Non Technique de l'Etude d'Impact (RNT)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES CŒUR DU VAR

Version Octobre 2023



RESUME NON-TECHNIQUE

LOCALISATION

Le site de projet se situe sur la commune du Cannet-des-Maures, à l'intersection des autoroutes A57 et A8 et à proximité de la gare SNCF le site de projet bénéficie d'une desserte optimisée, véritable atout pour l'aménagement du site.



1. MILIEU HUMAIN

En 2013, la commune du Cannet des Maures comptait 4 373 habitants pour un territoire de 7 364 ha, soit une densité de 59 habitants au km². Depuis 1962, la population est passée de 1 063 habitants à 4 187 habitants, soit un effectif multiplié par un peu plus de 3,9. Depuis 1999, la variation annuelle de la population tend à augmenter avec un taux de 1,7%/an entre 2009 et 2014, alors qu'il était de 1,2%/an entre 1990 et 1999.

Si la bonne représentativité de la tranche d'âge des moins de 20 ans est signe d'un bon équilibre démographique, l'importance des plus de 60 ans (28%) transcrit un net vieillissement de la population et l'augmentation de l'espérance de vie.

Le nombre total de logements s'élève à 2 058 en 2014 dont 86,6% sont des résidences principales. Le Cannet des Maures est en position de porte d'entrée vers la Plaine des Maures et du Cœur du Var et de carrefour régional (RDN7, A8, A57). À ce titre, il existe une forte demande en foncier d'entreprise.

2. MILIEU PHYSIQUE

Le secteur de projet est localisé à l'interface entre le village du Cannet des Maures et la plaine cultivée, le site de projet est accessible car traversé par de nombreuses infrastructures de transports. La partie Est est occupée principalement par des parcelles agricoles en friche. Seule une parcelle est en partie artificialisée. Elle est occupée par un bâtiment d'entreprise et des dépôts de matériaux et de gravats.

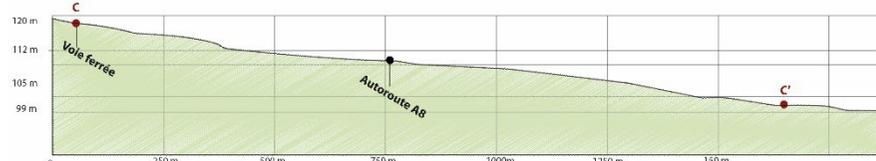
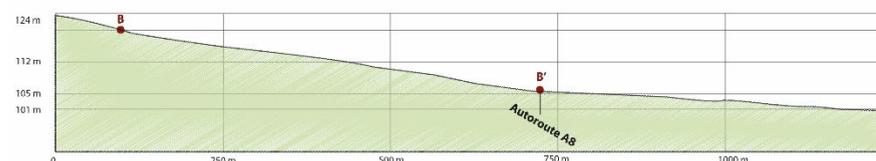
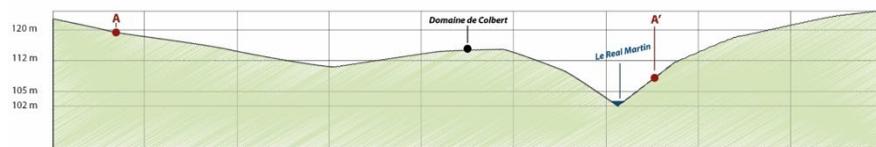
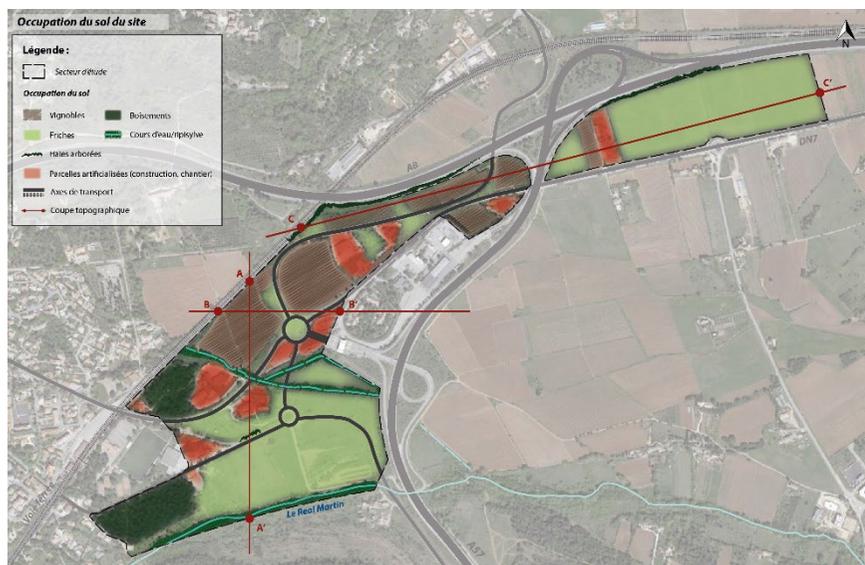
Installé dans la plaine du Cannet des Maures, le site de projet bénéficie d'un relief doux, oscillant entre 102 mètres (point le plus bas marqué par le cours d'eau du Réal Martin) et 120 mètres au niveau de la voie ferrée. D'un point de vue géologique, le site de projet est situé à l'interface des Alluvions, colluvions, dépôts marins récents et l'entité du permien (argilites, arkoses).

Plusieurs cours d'eau interfèrent avec la zone d'étude :

- Réal Martin
- Vallon de Vienne
- Ruisseau 1 de Pedeban (passe en pied du remblai de la bretelle autoroutière)
- Ruisseau 2 (passe en pied du remblai de la bretelle autoroutière)
- Ruisseau 3 de Mouresse (traverse le secteur 7 du projet. Ce ruisseau a été dévié et recalibré)

Le site se situe sur la masse d'eau souterraine « Formation gréseuses et marno-calcaires de l'avant-Pays provençal » (FRDG520)

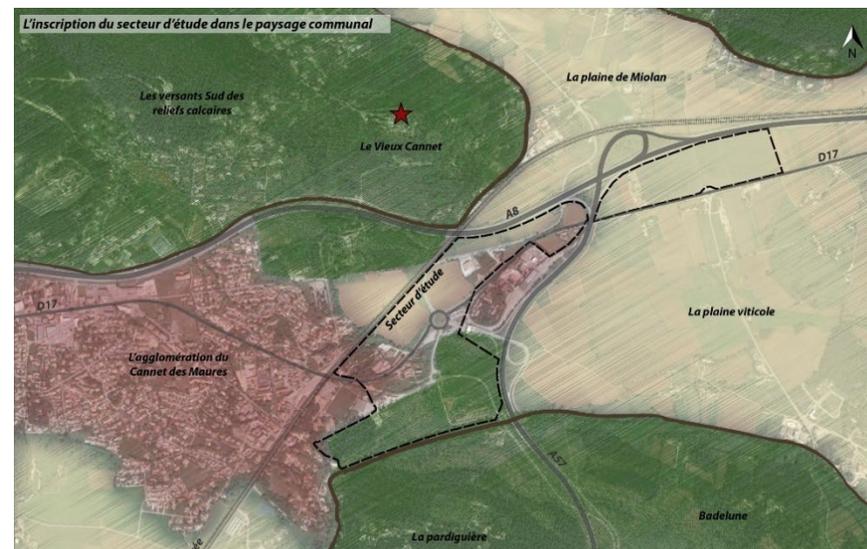
Le climat de la commune Le Cannet-des-Maures est de type méditerranéen à influence continentale caractéristique du moyen Var. Il est caractérisé par de faibles pluies annuelles concentrées aux intersaisons (printemps et automne) et un taux d'ensoleillement maximal intéressant pour la valorisation de l'énergie solaire.



3. PAYSAGE

Les unités paysagères identifiées sur le territoire du Cannet des Maures sont regroupées selon les quatre entités géomorphologiques de la commune, à savoir :

- les collines calcaires au Nord
- la plaine cultivée
- la plaine des Maures
- le massif siliceux des Maures



La topographie de la commune engendre une forte visibilité du site depuis les points hauts alentour. Les visibilités du site depuis l'environnement proche sont multiples. En effet, la commune du Cannet des Maures étant au croisement de voies de communications majeures, celles-ci constituent des points de perceptions paysagères très importantes.

Le secteur d'étude est situé en dehors des périmètres de protection des monuments historiques. Le site de projet est cependant concerné par la présence d'un élément du patrimoine archéologique datant du Néolithique.

4. PRESSIONS EXERCÉES SUR L'ENVIRONNEMENT

La ressource en eau potable de la commune est assurée par trois ressources :

- un forage situé au lieu-dit «Méren» qui puise l'eau dans la nappe et dont la gestion est communale ;

- un puits amont qui se trouve aux lieudits des «Moulières» et dont la gestion est également communale ;
- un forage présent au lieudit «d'Entraygues», sur la commune de Vidauban, dont la gestion est intercommunale (Syndicat d'Entraygues).

Au total, la production en eau potable destinée à la commune de Le Cannet des Maures pour l'année 2011 était de 490 587 m3. La zone de projet est en dehors de tout périmètre de protection de captage en eau potable.

Le réseau d'assainissement collectif s'est développé depuis le centre ancien dans la plaine, le long de la RN7 jusqu'aux quartiers d'habitation récents au Sud-Est et vers l'Est entre l'autoroute A8, la voie SNCF et plus largement l'autoroute A57. Aujourd'hui, le réseau de collecte des eaux usées couvre la quasi-totalité des besoins sur l'agglomération. la construction de la nouvelle station d'épuration permet de porter sa capacité à 6500 EQ/hab.

En termes d'eaux pluviales, le réseau communal fait état de certains raccordements abusifs sur le réseau des eaux usées. Ainsi, lors d'événements pluvieux, le réseau est surchargé. Les projets de réhabilitation du réseau prescrits dans le cadre de la révision du schéma directeur d'assainissement, devraient résorber ce point noir dommageable sur le fonctionnement de la station d'épuration.

La commune accueille sur son territoire, depuis 1974, le plus grand site départemental de stockage d'ordures ménagères « le Balançon ». Elle se compose de trois sites, sur 19 hectares où sont stockés 5 millions de tonnes d'ordures en plein cœur de la Réserve Naturelle Nationale de la Plaine des Maures. 123 communes du Var déversent les ordures ménagères sur ce site. Depuis 2007, une déchetterie intercommunale est ouverte sur la commune, sa gestion relève de la compétence de la communauté de communes «Coeur du Var». Elle est ouverte du lundi au samedi pour les particuliers et les professionnels.

5. GESTION DE L'ÉNERGIE

L'énergie primaire consommée par la commune du Cannet-des-Maures était de 23 166 tep/an en 2013. La part du secteur transports occupe la majeure partie de la consommation en énergie finale avec 14763,13 tep (63,7%). Le secteur résidentiel est le

deuxième poste consommateur d'énergie à hauteur de 18% de la consommation totale de la ville.

Le site, comme l'ensemble du territoire communal présente un fort potentiel de développement des énergies renouvelables, notamment solaire.

6. BIODIVERSITE, MILIEU NATUREL

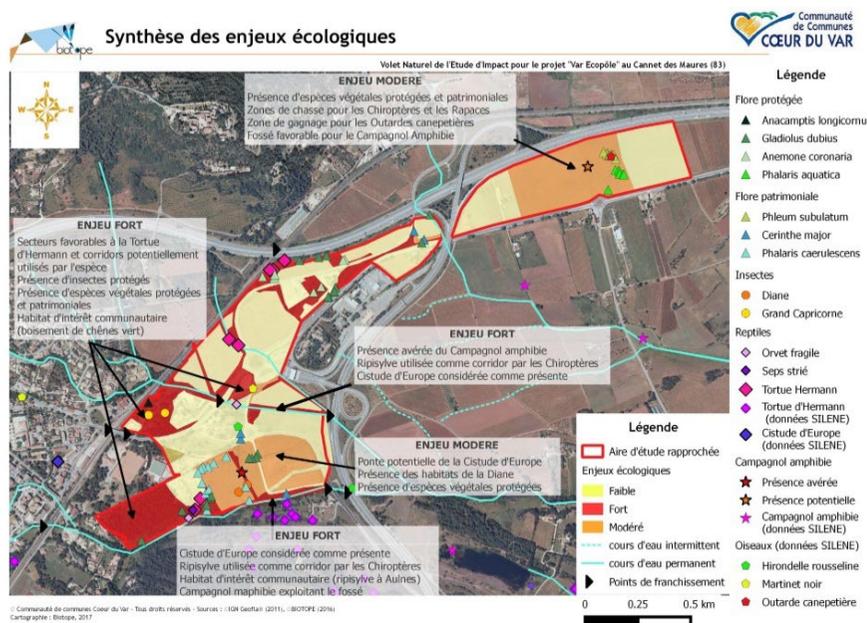
De nombreux périmètres de protection réglementaire et des inventaires patrimoniaux sur la commune :

- 2 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB)
- 1 Réserve Naturelle Nationale (RNN)
- 3 sites Natura 2000 :
- Terrains du Conservatoire d'Espaces Naturels
- Zone du Plan National d'Action Tortue d'Hermann
- Projet d'Intérêt Général
- 7 Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

Le secteur d'étude est localisé en partie dans le Périmètre du PIG, néanmoins il s'agit d'un périmètre temporaire qui doit permettre d'adapter le PLU communal. L'étude Faune-flore a permis de délimiter les secteurs à enjeux écologiques. Le site se situe aussi à moins de 2km du site Natura 2000 le plus proche.

Le secteur d'étude est concerné par le plan national d'Actions en faveur de la tortue d'Hermann. Les parcelles à l'extrême sud-ouest du secteur d'étude sont concernées par une sensibilité majeure. Suite à cela une étude spécifique a été menée sur le site.

Les prospections de terrains ne mettent en évidence divers enjeux faunistiques et floristique au sein de l'aire d'étude.



7. LES RISQUES ET NUISANCES

La commune du Cagnet des Maures possède un Atlas des Zones Inondables AZI mais pas de PPR Inondation. L'AZI apporte une connaissance sur l'emprise maximale de la zone inondable. C'est un document informatif qui n'a pas de valeur réglementaire directe, contrairement à un PPRI.

Néanmoins l'AZI est pris en compte dans les décisions d'urbanisme notamment via l'article R.111-2 du code de l'urbanisme ("Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations").

La contrainte hydraulique est forte pour le projet compte tenu des zones inondables définies par l'AZI. La présente analyse hydraulique établit une cartographie de la zone inondable 100 ans sur la zone d'étude, basée sur une modélisation pour le Réal Martin et

le Vallon de Vienne. Pour les 3 petits ruisseaux un franc bord de 5 m est appliqué de part et d'autre des berges.

Le Cagnet-des-Maures comporte de nombreux espaces boisés et reste exposé à l'aléa feux de forêt. Les points sensibles sont : les maisons individuelles, les fermes et les décharges. La commune dispose d'une carte d'aléa feux de forêt.

La Commune est concernée par une zone de déformation de versant ancienne, de type éboulement de terrain présente au Nord du Vieux Cagnet. Des risques de mouvements de terrain anthropiques sont générés par d'anciennes exploitations minières de bauxite au Nord de la commune ; de plomb et de fluorite au Sud-Est, sans doute les plus anciennes du département du Var (massif du Pic Martin, lieu-dit St-Daumas, quartier Les Mines). Quelques zones de ravinement existent dans les roches dures du Pic-Martin.

L'ensemble la commune est aussi concerné par l'aléa retrait gonflement d'argiles faible et moyen. Le site de projet est soumis à un aléa faible.

La commune est située en zone 2 du zonage sismique national (sismicité faible).

La commune est soumise au risque de rupture de barrage. Bien que faible sur la commune, il est généré par la retenue des Escarcets située à 8 km du Village.

Le risque est généré par un flux de transit peu important de transport de matières dangereuses sur le territoire de la commune. Les axes principalement concernés sont les autoroutes A8 et A57, la RN7, la D558 ainsi que la voie ferrée Marseille/Vintimille.

La commune est traversée par la canalisation de transport de gaz naturel haute pression ANTENNE DU CANNET-DES-MAURES laquelle a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 12 février 2003.

Sur Le Cagnet des Maures, les infrastructures de transport classées «voies bruyantes terrestres» par les services de l'État sont :

- les autoroutes A8 et A57
- la voie ferrée (catégorie 1)
- Les RDN7, D17 et D558

Le site de projet est affecté par ces voies de circulation.

L'inventaire Basias recense 21 sites présentant ou ayant présentés une activité susceptible de provoquer des pollutions de sols. Il s'agit principalement de stations-services, four à chaux, mine de plomb, argent, etc... Le secteur de l'étude d'impact n'inclue aucun site de la base de données Basol et Basias.

8. DEPLACEMENTS ET ACCESSIBILITE

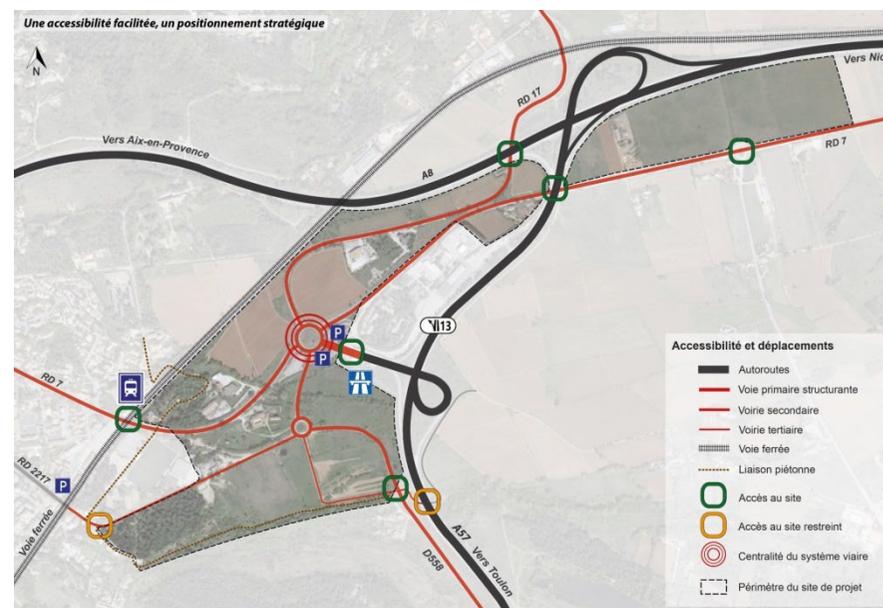
La commune du Cannet des Maures et plus particulièrement le site de projet bénéficie d'une accessibilité aisée, liée à :

- La présence d'axes majeurs (A8, A57, RD97, RDN7) qui traversent le site et 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 Marseille.
- La proximité avec la gare SNCF du Cannet des Maures, véritable atout pour le développement du projet Varecopôle.
- Un maillage viaire déjà existant sur le site, avec des voies déjà bien dimensionnées

Toujours en activité aujourd'hui, la voie ferrée permet la liaison Marseille-Nice-Vintimille grâce à deux lignes du Train Express Régional (TER) : «Marseille-Toulon-Les Arcs/Draguignan» et «Les Arcs/Draguignan-Saint Raphael-Nice-Vintimille».

Pour les transports en communs, notons l'existence de la ligne **LER 36** reliant la Gare du Cannet à Aix TGV et à l'aéroport Marseille-Provence et la ligne LER 20 reliant les villes de Nice – Aix en Provence et Marseille

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.



DESCRIPTION DU PROJET

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 rayonnement 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.
- Ajouter une plus-value au projet et mettant en avant le respect environnementale et de la biodiversité liée.

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.

À noter que la première orientation du SCoT Cœur du Var est : **Un territoire qui trouve son équilibre avec un développement économique ambitieux : créateur de richesses et d'emplois pour ses habitants. Avec un positionnement économique qui allie « modernité et terroir »**. Le Cannet des Maures présente au SCOT un « *Espace d'Activités stratégiques des pôles piliers de l'armature urbaine* ».

L'ambition du ce projet, vis-à-vis du respect environnemental, sera retranscrit par l'optimisation de la fonctionnalité écologique, à travers la mise en valeurs des berges du Réal Martin, du leur renforcement, de mesures d'évitement, réduction et de compensation vis à vis des espèces à enjeux, et de la mise en place d'un aménagement paysager, favorable à l'enrichissement du site en espèces.

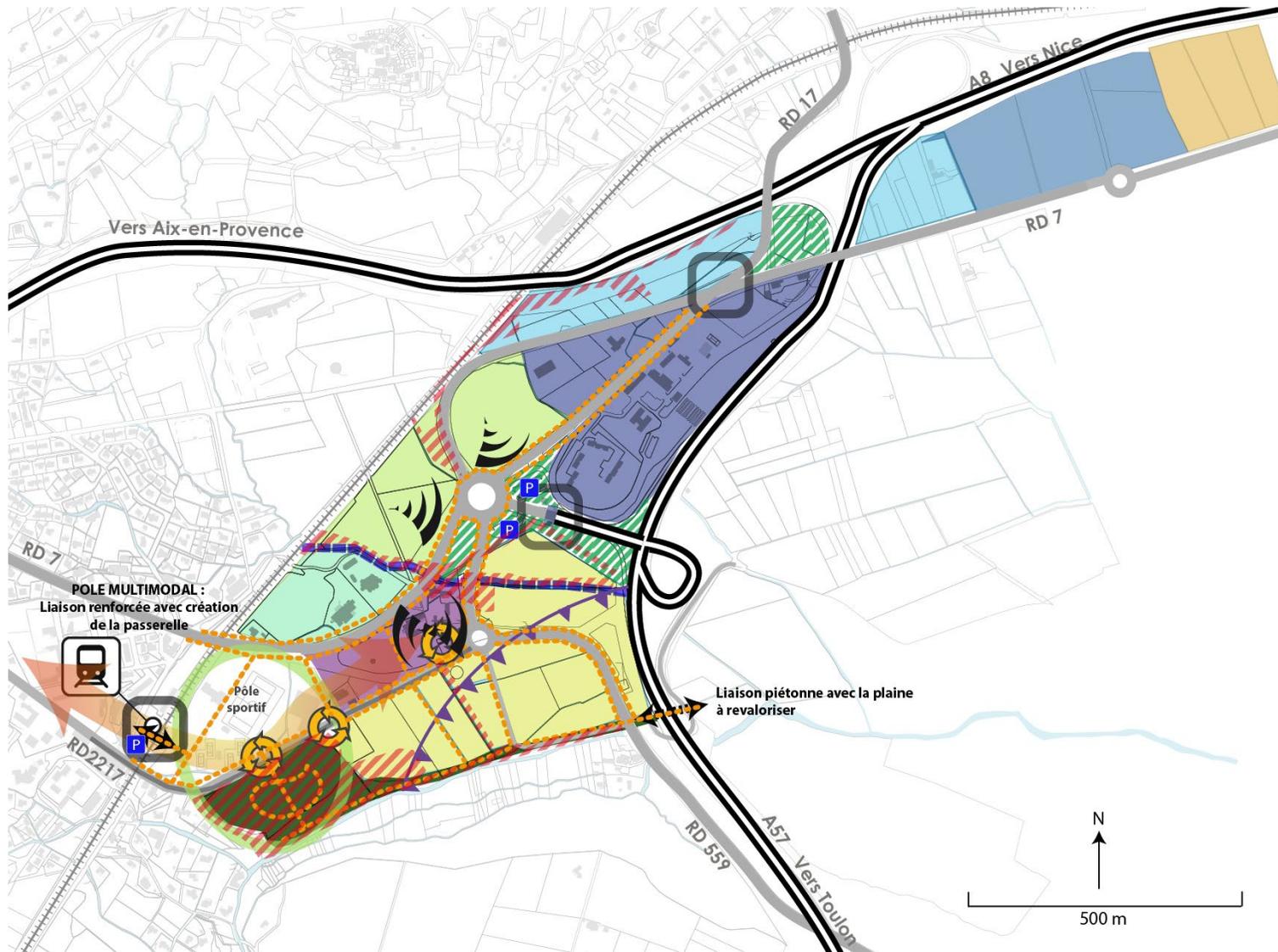


Présentation du projet (modélisation)

SYNTHESE ET HIERARCHISATION DES ENJEUX

CIBLES	OBJECTIFS/ENJEUX	HIÉRARCHISATION DES ENJEUX					
		CONTEXTE (SENSIBILITÉ)	TRANSVERSALITÉ DE L'ENJEU	VOLONTÉ POLITIQUE	MARGE DE MANŒUVRE	TOTAL	PRIORISATION DES ENJEUX
Contexte physique et climatique	Concevoir les espaces publics et les constructions en relation avec l'environnement climatique et physique	2	2	2	2	8	Important
	Prendre en compte les contraintes de sols pour la localisation et le choix des techniques de construction et de gestion des eaux pluviales	1	1	2	2	6	Standard
Paysage	Greffer le projet d'aménagement en continuité avec l'agglomération du Cannet	3	3	3	2	11	Prioritaire
	Développer une qualité architecturale, urbaine et paysagère vecteur de cohérence, d'image et d'identité urbaine de quartier	2	2	2	2	11	Prioritaire
	Créer un véritable espace public d'accès à la gare dans le cadre du projet de pôle multimodal	2	3	3	3	11	Prioritaire
	Travailler un traitement paysager sur l'ensemble du site et notamment aux abords des voies de transports majeurs	3	3	2	2	10	Important
Trame verte et bleue	Créer les conditions de mise en place d'un projet urbain et d'un chantier exemplaire du point de vue écologique, préserver le Réal Martin et sa ripisylve	2	3	3	3	11	Prioritaire
	Conserver les espaces à forte sensibilités écologiques identifiées dans l'étude faune-flore	3	2	2	3	10	Important
	Favoriser l'intégration de la nature en ville dans la composition du projet urbain	2	2	2	2	8	Important
La gestion des flux et des déplacements	Créer des connexions multiples au contexte environnant par l'intermédiaire de véritables accroches urbaines.	3	3	3	2	11	Prioritaire
	Instaurer une réelle centralité urbaine autour de la gare du Cannet	3	3	3	2	11	Prioritaire
	Créer un véritable réseau de mobilité douce qui vient connecter les arrêts de transports en commun, la gare et les futurs ilots afin de favoriser l'usage de ces modes alternatifs à la voiture	2	3	2	2	9	Important
	Développer une offre de stationnement adaptée à la multi-modalité souhaitée.	3	2	2	2	9	Important

La gestion de l'eau	Assurer une gestion des eaux pluviales adaptée au contexte (réseaux, dispositif de récupération/réutilisation des eaux pluviales...) et privilégier la mise en œuvre d'aménagements paysagers qui participent à l'infiltration de l'eau pluviale et à la qualité globale du secteur.	3	3	3	2	11	Prioritaire
	Assurer une gestion des eaux usées adaptée à l'évolution du quartier	3	2	2	2	9	Important
Desserte et performance énergétique	Valoriser les réseaux existants et tirer parti de la capitalisation d'expériences régionales en termes d'études et de développement des énergies renouvelables	2	3	2	2	9	Important
	Utiliser la 5ème façade comme support de développement des énergies renouvelables (solaire, etc.)	3	2	2	2	9	Important
Gestion des déchets	Renforcer les initiatives pour réduire les déchets à la source (sensibilisation...) et promouvoir la mutualisation pour le transport des déchets	3	2	3	2	10	Important
L'environnement sonore	Développer une morphologie urbaine en faveur de la réduction des nuisances et des risques	2	2	2	2	8	Important
Gestion des risques et des nuisances	Prendre en compte dans le choix de procédés de construction les risques naturels	2	2	2	2	8	Important
	Développer une morphologie urbaine en faveur de la réduction des nuisances et des risques	2	3	2	1	8	Important



Emprises mobilisables

- La plaine
- Le promontoire
- Porte d'entrée du territoire
- Les coteaux
- Espaces verts de loisirs ou équipement
- Requalification
- Projet Pyxis
- Projet Agropole

Emprises à préserver

- Espace à potentiel écologique à préserver
- Traitement végétal des interfaces à favoriser pour intégration
- Espace de prise en compte des enjeux environnementaux

Contraintes

- Busage potentiel à étudier

Articulations

- Couture / Greffe urbaine avec le centre-ville
- Pole de loisirs à conforter et à développer
- Centralité entre secteurs à créer
- Liaisons piétonnes à créer ou à renforcer
- Espace "vitrine"
- Limite de visibilité depuis l'autoroute

EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES POUR COMPENSER REDUIRE OU SUPPRIMER LES IMPACTS DU PROJETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Incidences négatives	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation	Coût de la mesure	Modalité de suivi
Milieu physique					
Terrassement pour la construction + Réalisation des fondations + Création de bassins de rétentions		Afin de réduire le tonnage de matériaux excavés à gérer ex-situ, leur utilisation pour remblayer d'autres parties du secteur est préconisée		Pas de coût supplémentaire	Suivi des déchets de chantier (mise en œuvre de la charte)
Imperméabilisation des sols et Potentielle formation d'îlot de chaleur	Dans tous les espaces publics plantés, assurer une diversité végétale permettant notamment un ensoleillement en hiver et un ombragement en été	Végétalisation des espaces publics et privés de la ZAC		Pas de coût supplémentaire	Sans objet
Paysage et patrimoine					
Construction de bâtiments d'activités sur un espace aujourd'hui vierge	Intégration des hauteurs Qualité urbaine et architecturale mise en œuvre au sein du projet Mise en valeur des points de vue Intégration d'espaces publics	Effectuer une palette végétale adaptée au milieu méditerranéen et pouvant répondre aux objectifs climatiques locaux et de maintien de la biodiversité		Pas de coût supplémentaire	
Détérioration ponctuelle du paysage en phase chantier		Conservation d'un maximum d'arbres existants		Pas de coût supplémentaire	Suivi de chantier
Modification des perceptions visuelles depuis l'autoroute et depuis le vieux village du Cannet des Maures			Le projet prévoit la mise en valeur d'une porte d'entrée de territoire afin de donner une image dynamique de l'activité et de l'emploi dans Cœur du Var	Pas de coût supplémentaire	
Milieus naturels et biodiversité					
Destruction ou dégradation d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces	Évitement de certains secteurs à enjeux	Application des bonnes pratiques de chantier (Balisage des espèces végétales protégées, Éviter l'utilisation des produits	3 mesures de compensation mises en place : Acquisition, restauration et financement CEN PACA Mesures d'accompagnement et	Pas de coût supplémentaire	Assistance à maîtrise d'ouvrage (suivi écologique de chantier)

Incidences négatives	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation	Coût de la mesure	Modalité de suivi
		phytosanitaires	de suivie mise en place.		
Potentielle atteinte au milieu naturel	Interdiction d'utiliser des produits phytosanitaires			Pas de coût supplémentaire	Assistance à maîtrise d'ouvrage (suivi écologique de chantier)
Dérangement des espèces en phase travaux	Evitement des périodes sensibles de reproduction pour la faune	Plan de sauvetage de la population de Tortue d'Hermann		Pas de coût supplémentaire	Assistance à maîtrise d'ouvrage (suivi écologique de chantier)
Risque de pollutions accidentelles	Application des bonnes pratiques de chantier (Prévention des pollutions accidentelles et des déchets éventuels)				
Ressource en eau					
Impact potentiel sur la pollution des sols en phase chantier	Les engins de chantier devront être en conformité avec les normes actuelles et en bon état d'entretien. Les aires de stationnement des engins seront aménagées pour permettre de capturer une éventuelle fuite d'hydrocarbures. Lise en place d'une charte chantier à faibles nuisances			Pas de coût supplémentaire	
Impact sur le ruissellement et la gestion des eaux pluviales	Renaturation du site, mise en place d'espaces verts de pleine terre Évitement de la zone inondable	Mise en place de bassin de rétention et renforcement du réseau d'eau pluviale		Coûts supplémentaires inclus dans les équipements publics de la ZAC	
Augmentation des besoins en eau potable et assainissement	Généraliser les dispositifs d'économie d'eau potable dans l'ensemble des constructions			Pas de coût supplémentaire	Consommation d'eau potable Nombre de m3 d'eaux usées absorbés par le

Incidences négatives	Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Mesures de compensation	Coût de la mesure	Modalité de suivi
					réseau d'assainissement
Santé, l'hygiène, la salubrité et les nuisances					
Augmentation locale des sources d'émissions dues à la nouvelle fréquentation du site	Généralisation des bâtiments performants (évitement de certaines émissions)	Mise en place d'un réseau de transports collectifs et modes doux et d'un pôle multimodal		Pas de coûts supplémentaires	
Exposition des futurs usagers du site à des nuisances sonores	Importante végétalisation du site et densification des alignements d'arbres	Conformément à la réglementation en vigueur, les bâtiments devront faire l'objet d'un isolement acoustique.		Pas de coût supplémentaire	
Nuisances sonores et olfactives en phase chantier	Respect d'une charte chantier à faibles nuisances	Un arrosage régulier du chantier pourra être effectué pour limiter le soulèvement de poussière.		Pas de coût supplémentaire	
Energie, déchets et déplacements					
Augmentation des besoins énergétiques	Mise en œuvre d'une ZAC à haute performance environnementale			Coût d'une certification éventuelle	
Augmentation potentielle des déplacements motorisés	Mise en place d'une mixité fonctionnelle Création d'itinéraires modes doux	Utilisation des infrastructures existantes pour la configuration de la zone		Pas de coût supplémentaire	Nombre de stationnement vélos mis en place dans le quartier Fréquentation des TC
Augmentation de la production de déchets sur la zone en phase chantier et en phase exploitation	Réduction à la source par la sensibilisation des usagers du secteur Respect d'une charte chantier à faibles nuisances	Déchets de chantier traités conformément aux normes en vigueur.		Pas de coût supplémentaire	