



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de ZAC Varecopole sur la commune du Cannet-
des-Maures (83) - 2ème avis

N° MRAe
2024APPACA7/3626

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 8 février 2024 sur le projet de ZAC Varecopole sur la commune du Cannet-des-Maures (83) - 2ème avis

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 8 février 2024, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet de ZAC Varecopole sur la commune du Cannet-des-Maures (83) - 2ème avis.

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté par Philippe Guillard, Sandrine Arbizzi, Jean-François Desbouis, Jean-Michel Palette, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet, membres de la MRAe.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet du Var, pour avis de la MRAe sur le projet de ZAC Varecopole sur la commune du Cannet-des-Maures (83) - 2ème avis. Le maître d'ouvrage du projet est la société publique locale (SPL) SAGEP. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement (octobre 2023) incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- deux dossiers de demande d'autorisation (DUP et autorisation environnementale).

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 14 décembre 2023. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 18 décembre 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 24 janvier 2024 ;
- par courriel du 18 décembre 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 16 janvier 2024.

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

Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le secteur d'aménagement Varecopole se situe dans le département du Var, en partie est de l'agglomération du Cannet-des-Maures, en continuité de l'urbanisation existante.

Le projet a pour objectif la création d'un parc d'activités tertiaires sur un périmètre opérationnel de 41 ha, comprenant 23 lots cessibles pour bureaux, artisanat, activités et logement, un système de voiries internes et de déplacements actifs, des espaces verts paysagers, un dispositif de gestion des eaux pluviales (noues de transit et bassins à ciel ouvert).

La MRAe constate que la réalisation du projet d'aménagement Varecopole porte atteinte à un vaste espace péri-urbain globalement peu artificialisé, qui assure des fonctions environnementales et écologiques importantes caractéristiques de la plaine des Maures et en lien avec la trame humide du Réal Martin et de ses affluents.

L'espace agricole périurbain est fortement affecté par le projet, avec des effets négatifs connexes importants en termes d'altération de l'ambiance paysagère patrimoniale et emblématique, sur un secteur de plaine particulièrement exposé à des covisibilités avec des points d'appel remarquables, comme le village perché du Vieux Cannet. La MRAe recommande de détailler l'évaluation environnementale du projet concernant ses effets sur le paysage.

La biodiversité et les continuités écologiques sont impactées sur plusieurs secteurs écologiquement sensibles, notamment par la perte de territoire vital et de possibilités de déplacement pour la Tortue d'Hermann, les oiseaux et les chiroptères. La MRAe recommande notamment de consolider le dispositif d'évitement et de réduction des impacts pour l'ensemble des habitats et espèces à enjeu présents sur le périmètre de projet, notamment pour les oiseaux.

L'imperméabilisation des sols consécutive à la réalisation du projet est susceptible d'augmenter le ruissellement des eaux pluviales sur le bassin versant ainsi que le risque d'inondation par débordement du Réal Martin.

Le projet, encadré par plusieurs infrastructures routières structurantes, est de nature à renforcer l'exposition à un niveau de bruit et de pollution atmosphérique peu compatible avec le cadre de vie et la santé des futurs utilisateurs du nouvel espace urbain. La MRAe recommande, comme le soulignaient déjà ses observations formulées dans son premier avis, d'approfondir l'évaluation environnementale concernant la qualité de l'air au regard de l'importance des enjeux concernés.

L'existence d'impacts résiduels non négligeables sur plusieurs enjeux environnementaux importants nécessite une réflexion approfondie sur le périmètre du projet. La MRAe recommande de préciser les modalités de préservation de l'espace agricole à l'échelle du territoire communal et d'évaluer l'impact du secteur 3 sur le foncier viticole. Elle recommande de rechercher et d'analyser un scénario prenant en compte l'abandon de l'aménagement du secteur 3, le plus excentré par rapport à l'urbanisation existante, qui a pour effet d'accentuer la rupture entre la plaine des Maures et les massifs situés au nord et de déployer le projet entre des infrastructures majeures, exposant la population à leurs effets.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	5
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées</i>	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix et solutions de substitution envisagées.....	8
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	9
2.1. Consommation d'espace naturels, agricoles et forestiers.....	9
2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	9
2.2.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	9
2.2.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	13
2.3. Paysage.....	13
2.4. Préservation des ressources en eau et des milieux récepteurs.....	14
2.4.1. <i>Eaux superficielles</i>	14
2.4.2. <i>Eaux souterraines</i>	15
2.5. Risque d'inondation.....	15
2.6. Changement climatique.....	15
2.6.1. <i>Vulnérabilité du projet au changement climatique</i>	15
2.6.2. <i>Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre</i>	16
2.7. Cadre de vie et santé humaine.....	16
2.7.1. <i>Mobilités et déplacements</i>	16
2.7.2. <i>Bruit</i>	17
2.7.3. <i>Qualité de l'air</i>	18

AVIS

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

1.1. Contexte et nature du projet

La commune du Cannet-des-Maures, à caractère majoritairement rural, est située en partie centrale du département du Var (83), dans la plaine des Maures. Drainée par l'Aille et ses affluents, cette dernière est encadrée par des reliefs calcaires au nord et le massif cristallin des Maures au sud. Elle compte 4 325 habitants (INSEE 2020), sur une superficie de 7 364 ha. La commune fait partie de la communauté de communes Cœur du Var-Plaine des Maures¹ ; elle est couverte par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Cœur du Var approuvé le 12 avril 2016 et par le plan local d'urbanisme (PLU) du Cannet-des-Maures approuvé le 5 février 2013, actuellement en cours de révision générale.

Le secteur du projet d'aménagement Varecopole est localisé à l'est de l'agglomération du Cannet-des-Maures, en continuité de l'urbanisation existante, sur des terrains essentiellement agricoles, au sein du paysage remarquable constitué par la plaine et le massif des Maures. Il est proche du Real-Martin, sous-affluent du fleuve côtier Argens par l'intermédiaire du Riaufort et de l'Aille. Il est encadré par plusieurs infrastructures majeures de transport (autoroutes A8 et A57, RDN7, ligne ferroviaire Marseille-Vintimille).



Figure 1: localisation du secteur de projet Varecopole (entouré en bleu sur la figure) - Source : étude d'impact

1 La communauté de communes Cœur du Var-Plaine des Maures, créée en janvier 2002, regroupe 11 communes à savoir : Besse sur Issole, Cabasse sur Issole, Flassans sur Issole, Gonfaron, Le Luc en Provence, les Mayons, Pignans, Le Thoronet, Carnoules, Puget-ville et le Cannet des Maures.

1.2. Description et périmètre du projet

Selon le dossier, le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) Varecopole a pour but, dans le cadre du renforcement de l'attractivité économique du territoire (local, communautaire, départemental et régional) de créer un parc d'activités tertiaires, de services et de formation sur le thème de l'environnement et du développement durable, dans un emplacement bénéficiant d'une desserte routière et ferroviaire bien adaptée (A8, A57 RDN7, RD97, gare SNCF).

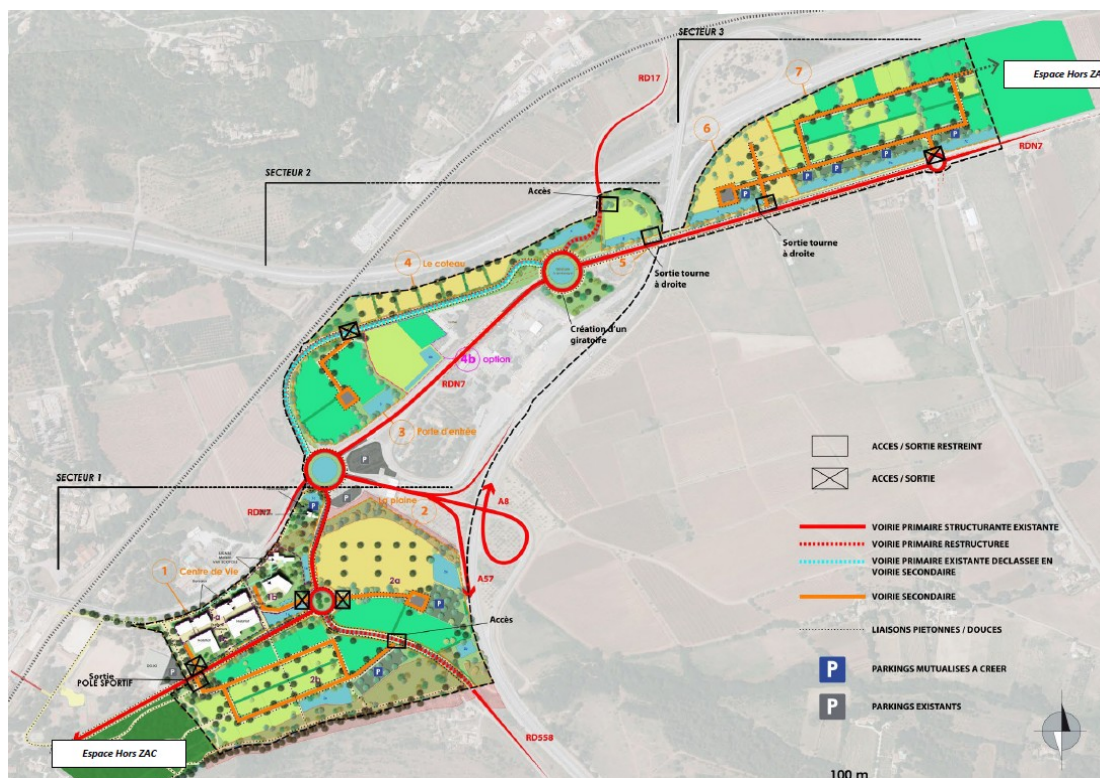


Figure 2: parti d'aménagement retenu - Source : étude d'impact .

Le schéma général de composition du secteur Varecopole prévoit, sur un périmètre opérationnel de 41 ha :

- la création de 23 lots cessibles (sur secteurs 1 et 2) pour bureaux, artisanat, activités et logement, pour une surface totale de plancher de 136 209 m² ;
- la mise en place d'une voirie de desserte à partir du réseau routier et autoroutier existant, dont la création et l'aménagement de giratoires ;
- le développement des modes de déplacement actif en lien avec l'existant ;
- des espaces verts paysagers : franges en accompagnement des voies et des constructions, séparation des lots, espaces libres favorables à la biodiversité (palette végétale adaptée) ;
- un dispositif de gestion des eaux pluviales comportant des noues de transit et des bassins à ciel ouvert.

Le projet retenu comporte trois secteurs opérationnels, indépendants fonctionnellement (fig. 2), « *visant à intégrer progressivement le projet, en continuité du tissu urbain, et en cohérence avec les contraintes écologiques et environnementales mises en évidence dans l'état initial de l'environnement* ». L'articulation avec le futur pôle d'échange multimodal autour de la gare est également un élément déterminant du projet Varecopole.

Le périmètre de projet² pris en compte dans le dossier est celui du périmètre administratif de la ZAC Varecopole, d'une surface totale de 56 ha, ce qui répond correctement aux attentes du Code de l'environnement (CE). Il est indiqué que des précisions (surfaces, architecture, aménagements paysagers...) seront apportées ultérieurement, dans le dossier de réalisation de la ZAC. D'une façon générale, au vu des informations fournies par l'étude d'impact, la MRAe note que la consistance du projet manque de clarté notamment au niveau du secteur 3 « *zone AU qui est hors opération mais qui est tout de même intégrée dans la programmation globale, afin de présenter un projet cohérent et globalement fonctionnel* » (Cf § 2.1 et 2.3 infra).

La MRAe recommande de préciser, dès le stade de création de la ZAC, le contenu de l'aménagement Varecopole.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet d'aménagement de la ZAC Varecopole sur la commune du Cannet-des-Maures, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du Code de l'environnement.

Déposé le 1^{er} décembre 2022 au titre d'une demande d'autorisation environnementale et le 10 mai 2023 au titre d'une procédure de déclaration d'utilité publique, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 39° du tableau annexe de l'article R122-2 en vigueur depuis le 5 juillet 2020 qui soumet à étude d'impact les projets de « *Travaux et constructions qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 ha* ».

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées

D'après le dossier, le projet relève des deux procédures d'autorisation suivantes :

- une procédure d'autorisation environnementale intégrant une autorisation loi sur l'eau au titre de quatre rubriques 1.1.1.0, 2.1.5.0 (rejet d'eaux pluviales), 3.1.2.0 et 3.1.3.0 de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement, une demande d'autorisation de défrichement et une demande de dérogation à la législation sur la protection des espèces ;
- une procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux et parcellaire conjointe, sur la base du dossier déposé le 10 mai 2023 en préfecture du Var.

2 Le Code de l'environnement (article L 122-1) définit la notion de projet : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».

La MRAe rappelle que les dossiers de création et de réalisation d'une ZAC constituent eux aussi des demandes d'autorisation au sens de l'article L122-1-I CE.

Le dossier de création de la ZAC Varecopole a fait l'objet d'un premier [avis de l'autorité environnementale du 10 juillet 2018](#). L'étude d'impact sur laquelle est saisie la MRAe constitue donc une actualisation de la version de 2018 en application de l'article L122-1-1-III CE. Toute nouvelle actualisation de l'étude d'impact dans le cadre d'une demande autorisation ultérieure devra être soumise à avis de la MRAe.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

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

- la limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- la préservation de la biodiversité, des continuités écologiques, des sites Natura 2000 et du paysage ;
- la préservation des ressources en eau et des milieux récepteurs ;
- la prise en compte du risque d'inondation ;
- la limitation du bruit et de la pollution de l'air ;
- l'atténuation des effets du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation du territoire.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Formellement l'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'une évaluation environnementale prévus par le Code de l'environnement. Des compléments substantiels ont été apportés à l'étude d'impact de 2018. La présence de plusieurs études techniques thématiques renforce l'analyse des incidences du projet. L'évaluation environnementale reste toutefois insuffisamment détaillée sur le paysage et la qualité de l'air au regard de l'importance des enjeux concernés, comme le soulignaient déjà les observations du premier avis de la MRAe.

1.6. Justification des choix et solutions de substitution envisagées

Selon l'étude d'impact, la localisation du projet Varecopole repose sur « *la position géographique stratégique de la commune du Cannet-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 une zone dotée d'une accessibilité remarquable pour le développement d'un pôle d'activités* ». Il est indiqué que le SCoT approuvé identifie cette opération comme « *le projet économique phare du territoire* ».

Au vu des explications fournies dans l'étude d'impact, l'étude comparative des deux scénarios d'aménagement envisagés s'avère difficile à appréhender, tant pour la délimitation des deux périmètres de projet concernés, que pour l'analyse multicritère censée mettre en évidence le gain environnemental du scénario 2 retenu.

La MRAe considère qu'il serait opportun d'examiner un scénario prenant en compte l'abandon du secteur 3.

La MRAe recommande de clarifier l'analyse comparative des deux scénarios d'aménagement envisagés pour le projet Varecopole, et d'examiner un scénario prenant en compte l'abandon de l'aménagement du secteur 3.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Consommation d'espace naturels, agricoles et forestiers

La maîtrise de la consommation d'espace agricole constitue un enjeu important du projet de ZAC Varecopole, sur un territoire historiquement marqué par l'agriculture.

La réalisation de la ZAC Varecopole, située à l'interface entre le village et la plaine cultivée, a pour conséquence la consommation d'environ 20 ha de terres agricoles actuellement en cultures viticoles ou en friche. Tout en reconnaissant les incidences négatives certaines du projet sur la consommation d'espace agricole, l'étude d'impact s'appuie essentiellement sur les choix opérés au niveau du SCoT Cœur du Var pour minimiser la portée des effets dommageables. Il est souligné que l'emplacement du projet Varecopole retenu par le SCoT permet un compromis entre développement économique, bonne desserte par les transports (route et fer, dont les transports en commun) et protection de l'espace agricole.

Selon la MRAe, cette analyse ne saurait s'appliquer au secteur n°3 dit « plaine viticole », en partie est du site. L'actuelle déstructuration du site de projet par les infrastructures de transport (réseau routier, voie SNCF) ne concerne que les secteurs 1 et 2, le secteur 3 ayant gardé l'essentiel de sa cohérence spatiale. Les friches y sont le fruit de l'anticipation foncière du projet de ZAC, et peuvent être facilement remobilisées par la viticulture pour compenser les 20 ha supprimés, dans un « *contexte économique très favorable* » rappelé par l'étude d'impact. L'artificialisation du secteur 3 amorcerait la consommation de la plaine agricole par l'urbanisation, jusqu'alors contenue à l'ouest des autoroutes. L'argumentation du SCoT, selon laquelle « *l'agriculture est respectée et valorisée en (...) installant l'Agropôle³* », paraît déconnectée de la réalité des conséquences du projet Varecopole sur l'environnement. Le caractère « *hors opération* » du site de l'Agropôle (à l'est du secteur 3) souligné par l'étude d'impact, renforce l'intérêt de ré-examiner la nécessité d'inclure dans le périmètre de la ZAC ce secteur excentré, difficilement accessible aux réseaux d'assainissement, et source d'incidences significatives sur la consommation de terres agricoles, sur la biodiversité (espèces protégées, continuités écologiques) et sur le paysage.

La proximité immédiate (700 m) d'un autre projet de ZAC « *Ecoquartier de Saint-Andrieux* » sur une surface d'environ 20 ha, induit une perte cumulée d'environ 80 ha de milieux naturels et agricoles sur la même commune.

La MRAe recommande de préciser les modalités de préservation de l'espace agricole à l'échelle du territoire communal, d'évaluer l'impact du secteur 3 sur le foncier viticole et d'analyser un scénario alternatif en reconsidérant l'inclusion du secteur 3 dans le périmètre du projet.

2.2. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.2.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

3 Ce projet, actuellement encore au stade des réflexions, concerne l'implantation d'un [centre mondial de recherche et d'expérimentation sur le vin rosé](#).

2.2.1.1. Etat initial

La zone d'étude s'inscrit, malgré son caractère péri-urbain, dans l'environnement écologique sensible de la plaine des Maures « *haut lieu reconnu pour le patrimoine écologique très fort qu'il héberge* ». Le périmètre de la ZAC Varecopole recoupe physiquement le projet d'intérêt général de la Plaine des Maures⁴ et le zonage du plan national d'action pour la Tortue d'Hermann (zones de sensibilité majeure et très faible). Plusieurs autres périmètres d'intérêt écologique⁵ sont présents dans l'aire d'étude éloignée (rayon de 5 km) autour du secteur de projet, certains à seulement quelques centaines de mètres du projet.

La sensibilité écologique du secteur de projet est examinée sur la base du VNEI⁶ de 2013-2015, actualisé par plusieurs visites de terrain réalisées au cours de l'année 2020, sur une « *aire d'étude rapprochée* » de 59 ha correspondant à « *la zone potentiellement affectée par les effets du projet d'aménagement et des travaux annexes* ». L'analyse de l'état initial met en évidence un « *enjeu aire d'étude* » modéré à très fort pour plusieurs types d'habitat et espèces de flore et de faune⁷, dont l'emblématique Tortue d'Hermann (enjeu très fort).

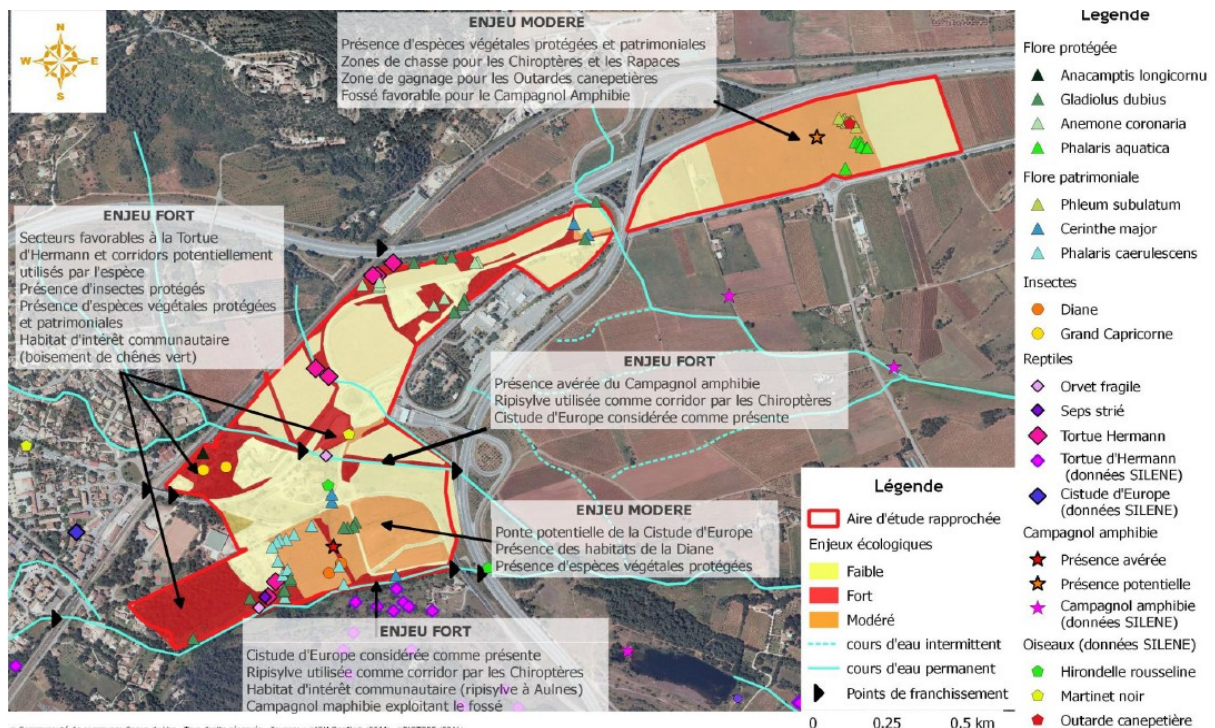


Figure 3: Synthèse des enjeux relatifs à la flore et à la faune - Source : étude d'impact

La carte de synthèse de la sensibilité écologique globale montre que la quasi-totalité de l'aire d'étude rapprochée est concernée par un enjeu écologique modéré à très fort (voir figure 3). Outre plusieurs emplacements ponctuels (stations de flore, tronçons de ripisylves...), trois zones sensibles et de large étendue (boisements et milieux ouverts) sont présentes en parties est et ouest (secteurs 1 et 3) de l'emprise du projet. Cette carte de synthèse ne semble pas avoir été actualisée à l'issue des inventaires

4 PIG créé par arrêté préfectoral du 6 mai 1997.

5 3 sites Natura 2000, 2 arrêtés de protection du biotope, 6 zones d'intérêt écologique floristique et faunistique (dont 5 de type II), 1 réserve naturelle nationale, 2 terrains du conservatoire d'espaces naturels.

6 Volet naturel de l'étude d'impact.

7 3 types d'habitat, 7 espèces floristiques, 3 espèces d'insectes, 3 espèces de reptiles, 5 espèces d'oiseaux, 7 espèces de chiroptères et le campagnol amphibie (mammifère terrestre).

complémentaires de 2020. Elle ne reflète pas pleinement l'enjeu concernant les oiseaux, évalué à fort dans l'étude d'impact en raison des habitats de nidification (haies, ripisylves et boisements) ou d'alimentation (espaces ouverts) offerts par le secteur de projet.

La MRAe recommande de compléter la carte de synthèse de la sensibilité écologique du secteur de projet en intégrant les habitats de l'avifaune.

Malgré son imbrication dans le réseau routier et autoroutier existant, le site de projet constitue une entité naturelle encore peu artificialisée, adossée à un vaste ensemble naturel et agricole avec lequel des échanges sont possibles. Le site de projet, structuré par la trame hydrographique du Réal Martin s'intercale dans un couloir agricole nord-sud entre deux massifs boisés encadrant la dépression permienne des Maures. L'emprise du projet, de forme très étirée en direction ouest-est sur l'espace agricole, est de nature à renforcer la barrière écologique occasionnée par le réseau de transport existant (routier et ferré). Il en ressort que la non aggravation du cloisonnement écologique du site est une composante essentielle du projet de ZAC à intégrer le plus en amont possible dès la phase de conception du projet.

Pour autant, la thématique des continuités écologiques est insuffisamment abordée dans le dossier de création de la ZAC, comme la MRAe l'avait déjà souligné dans son précédent avis. A l'échelle du site, le SRADDET⁸ et le SCoT Cœur du Var identifient la ripisylve du Réal Martin comme continuité à préserver et à restaurer, ainsi que les friches agricoles du secteur. Les continuités de l'aire d'étude ne sont que partiellement cartographiées et peu explicitées en termes de fonctionnement écologique local, en dehors de la mention sommaire de « nombreuses haies, ripisylves et buses permettant le déplacement des chiroptères entre la Provence cristalline et la plaine des Maures ».

La MRAe recommande d'identifier et de cartographier plus précisément l'ensemble du réseau de continuités écologiques présentes sur le site de projet, en explicitant les fonctionnalités.

2.2.1.2. Impacts bruts

Les impacts bruts⁹ (en phases travaux et exploitation) sur l'état de conservation de chaque habitat, espèce et fonctionnalité écologique sont dans l'ensemble identifiés, mais pas quantifiés, notamment pour ce qui concerne la « destruction d'habitats occupés par des espèces animales et de stations d'espèces végétales protégées et patrimoniales (IP2) ». L'analyse des impacts ne fait pas référence explicitement à l'Orchis à éperon ni à l'Hirondelle rousseline, pourtant qualifiées respectivement comme étant un enjeu très fort et fort. L'impact brut sur le boisement de chênes verts (enjeu modéré) est jugé fort au titre de la destruction ou de la dégradation d'habitats naturels ou d'habitats d'espèces à enjeux.

D'une façon générale, le mode de caractérisation et surtout de spatialisation des impacts tel que présenté dans l'étude d'impact n'est pas aisé à appréhender, faute notamment de carte de superposition entre les futurs aménagements de la ZAC, par ailleurs réputés comme non encore connus précisément (Cf § 1.2.1 supra), et les secteurs écologiques sensibles du site de projet. Il en résulte que l'analyse produite présente un caractère trop général, insuffisamment ciblé sur les habitats et espèces à enjeux concernés.

La MRAe recommande de quantifier précisément les impacts bruts du projet sur chacune des espèces à enjeux et leurs habitats identifiés dans l'analyse de l'état initial du secteur de projet qui reste à compléter .

8 Le SRADDET PACA approuvé le 15 octobre 2019 intègre le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

9 Avant application des mesures d'évitement et de réduction d'impact.

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

Le dispositif d'évitement et de réduction proposé dans l'étude d'impact, outre des dispositions classiques relatives à l'organisation du chantier, porte principalement sur « *l'évitement des stations d'Orchis à long éperon, de la ripisylve du réal Martin et d'habitats occupés par le Campagnol amphibie, la Tortue d'Hermann et la Cistude d'Europe* » (mesure ME1).

La MRAe considère que l'efficacité de cette mesure est discutable pour plusieurs raisons :

- elle n'apparaît pas totalement adaptée à la modération de la perte de territoire vital pour les oiseaux, en particulier pour l'Hirondelle rousseline dont les zones de nidification se situent en dehors des secteurs protégés ;
- sa mise en œuvre conduit à un morcellement des habitats de certaines espèces, notamment la Tortue d'Hermann, qui peut s'avérer préjudiciable au bon déroulement de leur cycle de vie ;
- les quatre secteurs évités concernent uniquement la partie ouest du périmètre de projet alors que d'autres zones sensibles (enjeu modéré à fort) sont identifiées en partie est du site (secteurs 2 et 3) ;
- la pérennité des secteurs évités n'est pas assurée en raison des multiples pressions anthropiques (fréquentation du public, prédation par les animaux domestiques) qui pèseront sur les secteurs mis en défens en phase fonctionnement du projet.

En conséquence, l'impact résiduel, qui est jugé faible à modéré dans l'étude d'impact pour la plupart des habitats et espèces à enjeu, apparaît très largement sous-estimé, à l'exception des deux boisements de chêne vert qui font partie des secteurs évités.

La MRAe recommande de consolider le dispositif d'évitement et de réduction d'impact pour l'ensemble des habitats et espèces à enjeu présents sur le périmètre de projet, notamment pour les oiseaux.

Des impacts significatifs sur la Tortue d'Hermann et le Campagnol amphibie demeurant à l'issue des séquences éviter et réduire, l'étude d'impact comporte trois mesures de compensation réputées remplir les critères d'équivalence écologique requis pour ces espèces (ratio de compensation, absence de perte nette de biodiversité). Le dispositif compensatoire, validé par le CNPN¹⁰ dans son [avis favorable sous conditions du 09 août 2023](#), devrait être repris dans sa totalité avec les détails de chaque mesure dans l'étude d'impact.

Malgré les recommandations émises dans son avis de 2018, la MRAe constate que les incidences du projet de ZAC sur les continuités écologiques restent peu analysées. Les mesures d'évitement et de réduction d'impact, portant essentiellement sur « *l'évitement des stations d'Orchis à long éperon, de la ripisylve du Réal Martin et d'habitats occupés par le Campagnol amphibie, la Tortue d'Hermann et la Cistude d'Europe* » (ME01), sont insuffisantes pour assurer la protection des continuités écologiques du secteur de projet dans la mesure où elles portent uniquement sur les ripisylves, sans prise en compte du « *réseau de haies, haut lieu de transit pour les chiroptères entre la Provence cristalline et la Plaine des Maures* ». Les modalités de restauration de la ripisylve pour reconnecter la continuité écologique altérée par le projet, ne sont pas présentées. La démarche de conservation et de plantation de haies ou bosquets, adaptée à la faune ubiquiste, doit être précisée pour la faune plus exigeante et patrimoniale potentiellement présente dans le secteur.

10 Conseil national de protection de la nature.

La MRAe relève que les continuités écologiques sur l'emprise du projet ne prennent pas en compte la trame noire correspondant à l'ensemble des corridors écologiques caractérisés par la nécessité d'une certaine obscurité et empruntés par les espèces nocturnes lucifuges, notamment les chiroptères.

La MRAe considère que les mesures présentées, d'une portée limitée, ne sont pas à la hauteur de l'enjeu majeur de préservation de la continuité écologique nord-sud sur cette partie du territoire de la plaine des Maures.

La MRAe recommande d'analyser de façon plus détaillée les incidences du projet sur les continuités écologiques du secteur de projet, afin d'assurer, à l'aide de mesures appropriées, le maintien ou le renforcement de tous les corridors écologiques potentiellement affectés, y compris la trame noire.

2.2.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences Natura 2000 a été réalisée, sur la base d'un formulaire d'évaluation simplifiée pour trois sites Natura 2000¹¹ situés à une distance comprise entre 1,2 km et 4 km de la zone de projet. L'étude, basée sur l'inventaire écologique (voir supra 2.2.1), analyse les incidences du projet sur les habitats (ripisylves, chênes verts) et les espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites concernés (Cistude d'Europe, Tortue d'Hermann, Grand Capricorne, oiseaux, chiroptères).

L'évaluation conclut à une incidence non significative sur les trois sites précités au vu notamment de l'extériorité du secteur de projet par rapport à ceux-ci et des « *mesures proposées dans le volet milieux naturels de l'étude d'impact permettent de réduire fortement le risque de destruction d'individus d'espèces d'intérêt communautaire* ». La MRAe considère que cette appréciation n'est pas garantie dans l'état actuel du dossier, compte tenu des compléments attendus concernant l'inventaire écologique (oiseaux notamment) et les continuités écologiques.

La MRAe recommande de compléter le diagnostic concernant les oiseaux et les continuités écologiques puis sur cette base, de ré-évaluer les impacts du projet sur Natura 2000.

2.3. Paysage

Le site de projet entretient des vues vers le sud et vers le nord avec les hauteurs boisées environnantes, notamment celles toute proches du vieux Cannet, et avec la plaine agricole largement ouverte en direction de l'est. Les axes routiers très circulés qui traversent l'aire d'étude constituent également des points de vue privilégiés. La zone d'étude n'est concernée par aucun site inscrit ou classé, ni par aucun périmètre de monument historique. Le diagnostic paysager initial se réfère aux enjeux définis dans l'atlas des paysages du Var illustrés et spatialisés sur l'aire d'étude par une étude de terrain appropriée.

Selon l'étude d'impact, l'urbanisation de la plaine agricole consécutive au projet engendre un impact significatif sur le paysage local et sur les perceptions visuelles depuis l'autoroute, les axes de communication secondaires et le vieux village du Cannet.

Malgré ce constat, la MRAe relève que l'intégration paysagère de la ZAC est abordée sommairement. En particulier, les modalités de prise en compte de la trame agricole pré-existante (éléments bâtis, canaux, haies, alignements d'arbres remarquables...) ne sont pas précisées. Les mesures paysagères évoquées sont peu explicitées. L'étude d'impact ne comporte pas non plus de documents graphiques

11 ZSC FR 9301622 « La Plaine et le Massif des Maures », ZPS 9310110 « *Plaine des Maures* », et ZSC 9301626 « *Val d'Argens* ».

(montages photos, coupes, schémas d'ambiance...) permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement paysager. Les incidences sur les perspectives proches et lointaines et sur le traitement de l'entrée de ville est du Cannet-des-Maures ne sont pas analysées. La problématique paysagère concerne, avec une acuité toute particulière, le secteur 3 du périmètre Varecopole en prise directe avec les paysages proches (plaine viticole et naturelle des Maures) et lointains (massif des Maures), et fortement visible à partir du réseau routier et du vieux Cannet. La localisation et la topographie de ce secteur ainsi que le type d'aménagement prévu compromettent fortement l'efficacité de toute mesure de réduction des incidences paysagères.

La mise en place d'un dispositif de collecte des eaux pluviales à ciel ouvert (fossés, noues et bassins de rétention), orienté suivant le dévers naturel du site selon le bassin versant, aurait pu constituer le support d'une composition paysagère favorisant de larges ouvertures visuelles en direction de l'espace agricole et forestier environnant. Les ouvrages de rétention des eaux pluviales en partie basse du site pourraient se prêter en complément de leur fonction strictement technique, à d'autres usages pour l'agrément des futurs habitants. Cette possibilité est évoquée pour un bassin d'écrêtement dans la partie 4.4 de l'étude d'impact consacré au risque d'inondation, « *ce bassin sera aménagé en parc paysager* ». La MRAe regrette que ce principe ne soit pas élargi à la totalité des bassins projetés.

La MRAe recommande de fournir une étude paysagère détaillée comportant tous les éléments relatifs à l'insertion paysagère du projet, notamment au niveau du secteur 3 particulièrement impactant sur le plan paysager, et de reconsidérer le cas échéant le choix d'aménager ce secteur.

2.4. Préservation des ressources en eau et des milieux récepteurs

2.4.1. Eaux superficielles

La zone d'étude, concernée par plusieurs cours d'eau à caractère permanent et temporaire, est située dans le bassin versant du Réal Martin. Selon l'étude d'impact, « *la qualité globale des cours d'eau qui composent le bassin versant de l'Argens est bonne et répond aux objectifs de la directive cadre qui précise les objectifs de qualité que devront atteindre les masses d'eau d'ici 2027* ». Le Réal Martin, pour lequel on ne dispose pas de suffisamment de données pour permettre de déterminer son état chimique et écologique, constitue néanmoins un réservoir biologique¹² identifié par le SDAGE.

Selon l'étude d'impact, la station d'épuration du Cannet-des-Maures, d'une capacité de 5 000 équivalent-habitant (EH) en 2019, est en mesure d'absorber les 1 870 EH d'effluents supplémentaires engendrés par le projet Varecopole. Toutefois, il est indiqué que le secteur de projet n'est actuellement pas raccordé au réseau d'assainissement eaux usées.

Les eaux de ruissellement pluvial chargées en polluants essentiellement d'origine routière, collectées par des fossés à ciel ouvert en bordure de voirie, seront traitées à l'aide d'un dispositif de rétention et de décantation adapté avant rejet dans le milieu naturel (notamment le Réal Martin). Le dispositif de gestion des eaux pluviales n'est pas cartographié dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de préciser les modalités de raccordement au réseau public d'eaux usées, qui constitue un préalable indispensable à la réalisation du projet.

¹² Un réservoir biologique est une zone comprenant tous les habitats naturels utiles à l'accomplissement du cycle biologique d'une espèce (reproduction, refuge, croissance, alimentation) (source étude d'impact).

2.4.2. Eaux souterraines

Le secteur de projet est concerné par la masse d'eau souterraine « *Formation gréseuses et marno-calcaires de l'avant-Pays provençal* » (FRDG520). Selon l'étude d'impact, les futurs aménagements de la zone et les ouvrages hydrauliques prévus ne sont pas de nature à impacter sensiblement cet aquifère, par ailleurs non concerné par des captages d'eau potable et d'un intérêt économique jugé limité.

La MRAe note toutefois que le faible niveau d'infiltrations polluantes, mis en avant par l'étude d'impact, repose sur l'hypothèse insuffisamment étayée que les sols ont une faible perméabilité et, surtout, sur un dispositif technique performant empêchant l'infiltration des matières polluantes au niveau des bassins de rétention.

La MRAe recommande de préciser la perméabilité des sols pour mieux caractériser le risque de pollution de la nappe et de définir les modalités techniques complémentaires de prévention des infiltrations au niveau des ouvrages de collecte et de traitement des eaux pluviales.

2.5. Risque d'inondation

Le projet est implanté dans une zone de plaine en contrebas de plusieurs massifs, et exposé au risque de débordement du Réal Martin et de ses affluents, potentiellement renforcé par le ruissellement des eaux pluviales sur les terres artificialisées existantes ou qui seront créées par la ZAC. La commune ne dispose pas de plan de prévention du risque d'inondation. Selon l'atlas des zones inondables (décembre 2008), la zone de projet se situe dans le lit majeur ordinaire du Réal Martin et du vallon de Vienne. Une étude hydraulique spécifique a permis la caractérisation et la cartographie de l'aléa dans le secteur d'étude. Sur cette base, l'étude d'impact précise que « *les lots et les bassins de rétentions projetés seront situés hors de l'enveloppe de crue centennale* ».

Selon le dossier, l'imperméabilisation des sols consécutive à la réalisation du projet entraîne une augmentation significative des apports en eau à l'exutoire de chacun des trois secteurs de projet (Réal Martin, Vallon de Vienne et réseau pluvial de la RDN7). Compte tenu du dispositif hydraulique de compensation envisagé (écrêtement des apports amont et aménagement de bassins de rétention en aval), les simulations effectuées montrent un impact hydraulique « *positif* » du projet, selon les études, vis-à-vis du ruissellement et sur les écoulements du ruisseau Réal Martin, du Vallon de Vienne ou du réseau pluvial public actuel, quelle que soit l'occurrence du phénomène pluvial considéré.

Cette analyse n'appelle pas d'observation particulière de la part de la MRAe.

2.6. Changement climatique

2.6.1. Vulnérabilité du projet au changement climatique

Au vu du contenu de l'étude d'impact, il apparaît que les effets potentiels du changement climatique sur le renforcement d'événements météorologiques extrêmes, notamment liés au risque d'inondation, ont été peu intégrés dans les réflexions concernant le projet d'aménagement urbain du secteur Varecopole, par exemple par la prise en compte d'une marge de sécurité dans le calcul des débits des eaux pluviales générés par le bassin versant drainé par la zone à aménager.

L'importance des espaces verts, outre la limitation du ruissellement liée à l'imperméabilisation des sols, constitue un moyen d'action efficace de lutte contre les îlots de chaleur. À ce propos, l'évaluation environnementale du projet pourra utilement se reporter à la méthodologie développée dans le guide

du CEREMA de mars 2022 « *Vers une cartographie des îlots de chaleur urbain dans la Métropole de Nice* ».

La MRAe recommande de prendre en compte les effets du changement climatique, par une marge de sécurité dans le calcul des débits générés par le bassin versant drainé par la zone à aménager.

2.6.2. Impact du projet sur le changement climatique : émissions de gaz à effet de serre

L'étude d'impact ne mentionne pas les progrès attendus en matière de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de la réalisation du projet (trafic routier, chauffage des bâtiments).

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables prévue à l'article L128-4 du Code de l'urbanisme est jointe en annexe à l'étude d'impact. Pour la MRAe les principales dispositions en matière de maîtrise de la consommation d'énergie et de mobilisation des énergies renouvelables, présentées dans le cadre de trois scénarios énergétiques, devront être affinées lors des phases ultérieures de conception du projet de ZAC et ont vocation à faire l'objet d'une insertion dans un cahier des charges à destination des promoteurs. Il est attendu que cette étude propose une conclusion claire et opérationnelle sur la pertinence technique et économique des scénarios envisagés, qu'elle apporte des éléments d'aide à la décision et des préconisations pour la réalisation de l'aménagement. Ce travail doit se faire en amont de la conception du projet, afin de cadrer les aménagements ultérieurs.

La MRAe recommande de préciser les effets attendus au niveau du projet, des dispositions de maîtrise des consommations et de mobilisation des ENR en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre.

2.7. Cadre de vie et santé humaine

2.7.1. Mobilités et déplacements

L'articulation de la future ZAC avec son environnement urbain constitue un enjeu majeur du projet. Le site Varecopole bénéficie actuellement d'une bonne desserte par le réseau ferroviaire (gare SNCF du Cannel-des-Maures), routier structurant (RDN7, autoroutes A8 et A57), départemental secondaire (D17 et D558), et desserte locale (chemin de Causseraine). L'étude de mobilités réalisée en 2020 met en évidence un trafic qui, malgré un niveau élevé notamment aux heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), présente des réserves de capacité convenables sur l'ensemble des axes routiers et des giratoires proches du secteur d'étude, y compris le giratoire stratégique de la Paix assurant en sortie du diffuseur n°13 de l'A57 l'articulation avec la DN7 la D558 et la D17. Selon l'étude d'impact, la desserte du site par les transports en commun est assurée par neuf lignes de bus en lien avec la gare SNCF. L'accessibilité piétonne n'est possible que pour le secteur 1. Les aménagements cyclables sont quasi-inexistants.

Selon l'étude d'impact « *le projet de ZAC Varecopole devrait générer un trafic (tous types de véhicules confondus) compris en moyenne entre 1 200 véhicules/heure en HPS et 1 540 véhicules/heure en HPM (soit 1 220 à 1 580 uvp/heure)* ». Les simulations de trafic effectuées montrent une situation future globalement satisfaisante sur le réseau routier « *sous réserve d'une géométrie optimisée des giratoires* ».

La MRAe note toutefois que l'analyse présentée dans l'étude d'impact paraît incomplète dans la mesure où elle ne prend pas en compte l'hypothèse de réalisation du pôle multimodal mentionnée dans le dossier. Par ailleurs, l'horizon des simulations effectuées n'est pas précisé.

La MRAe recommande de préciser l'horizon temporel des simulations effectuées et les incidences de la réalisation du pôle multimodal sur l'évolution du trafic routier dans le voisinage de la ZAC.

2.7.2. Bruit

Selon l'étude acoustique réalisée, comportant notamment une campagne de mesures de terrain en octobre 2020, la totalité du secteur de projet Varecopole est caractérisée par un fond sonore relativement élevé (compris entre 50 dBA et 60 dBA). Les niveaux les plus importants ont été relevés aux abords des principaux axes routiers (A8, A7, DN7, RD558, RD17), tous classés voies bruyantes (catégorie 1 à 4)¹³. La voie ferrée Marseille-Vintimille (bien que classée en catégorie 1) exerce une influence plus modérée.

La MRAe considère que les éléments fournis par l'étude d'impact, sur la base de données chiffrées et récentes, illustrés par une carte de bruit, permettent une évaluation correcte de l'ambiance sonore du site de projet en situation initiale.

D'après les simulations acoustiques réalisées, l'ambiance sonore du site en situation future n'est pas dégradée de façon significative par l'accroissement de trafic engendré par la mise en service du projet, tant pour les constructions existantes que pour celles prévues dans le cadre des futurs aménagements de la ZAC, au vu d'une situation initiale déjà fortement problématique. Il n'en demeure pas moins, quelle que soit l'augmentation du niveau sonore dû au projet, que les futurs utilisateurs de la ZAC seront exposés à un niveau sonore peu compatible avec une bonne qualité de leur cadre de vie.

Les principales mesures de réduction d'incidences envisagées dans l'étude d'impact portent essentiellement sur la prise en compte des règles d'isolation acoustique dans les bandes affectées par le bruit de part et d'autre des axes, assorties de quelques « *simples règles de bon sens* » portant sur l'orientation et l'aménagement intérieur des bâtiments.

Pour la MRAe, les dispositions proposées relèvent d'un dispositif préventif *a minima*, standardisé et relativement contraignant, qui peut s'avérer inadapté au maintien d'une bonne qualité de vie des futurs utilisateurs des installations du site (permanents ou occasionnels). L'existence d'impacts bruts significatifs doit conduire à un ré-examen en profondeur de la configuration de l'aménagement projeté dans un cadre plus large prenant également en compte les possibilités d'apaisement du trafic routier sur les axes routiers proches de la ZAC à l'aide de dispositifs techniques appropriés. Le dispositif préventif revêt une importance toute particulière en cas d'implantation éventuelle d'établissements destinés à l'accueil de populations sensibles.

La MRAe recommande de préciser l'analyse des incidences du projet sur l'ambiance sonore dans le cadre d'une approche globale prenant en compte la réduction des nuisances à la source.

13 Selon l'arrêté préfectoral portant approbation de la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre des routes départementales du Var approuvé le 1er août 2014.

2.7.3. Qualité de l'air

L'étude d'impact se limite à des considérations générales concernant la réglementation et les principaux polluants atmosphériques, insuffisantes pour permettre une caractérisation pertinente de la qualité de l'air sur l'aire d'étude en situation initiale.

L'analyse des incidences du projet est abordée de façon extrêmement sommaire, sans aucune simulation permettant d'évaluer la nature, la concentration et la répartition des polluants présents, ainsi que le risque d'exposition des populations concernées. La seule mesure de réduction proposée porte sur la localisation du programme de logement dans le secteur le plus éloigné des autoroutes et axes routiers principaux de la ZAC.

Le cumul des incidences d'une mauvaise qualité de l'air avec les nuisances engendrées par le bruit peut conduire à une altération significative de la santé et du cadre de vie pour les futurs utilisateurs de la ZAC notamment au niveau du secteur d'habitat, qui n'est pas analysée de façon suffisamment détaillée dans l'étude d'impact.

La MRAe recommande de compléter substantiellement l'analyse des incidences du projet sur la qualité de l'air en vue d'apprécier le risque d'exposition des populations et de définir les mesures appropriées de réduction d'impact sur la santé.