



## ANNEXE 7 : Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine

L'aménagement de ce secteur (OAP du secteur du Vabre) se fera selon les préconisations environnementales précisées dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme de la Commune, à savoir :

- La protection et la valorisation de la trame verte et bleue ;
- La préservation des ressources en eau et l'amélioration des performances environnementales pour toute opération d'aménagement ;
- Les bâtiments seront conçus de façon à profiter au maximum de la lumière naturelle ;
- Les matériaux écologiques de type bois seront privilégiés en façade ;
- L'implantation de l'ensemble des bâtis devra s'effectuer en dehors d'une bande inconstructible de 30 m de part et d'autre du ruisseau du Caramy (Porter à connaissance avec cartes de l'aléa inondation de 2015) ;
- Le maillage viaire sera complété par des dessertes internes. Des cheminements sécurisés dédiés aux piétons et cyclistes, et séparés des voies véhicules seront aménagés en lien avec les voies communales situées en périphérie du site ;
- Des bassins de rétention et de compensation seront créés afin de limiter cet aléa et le ruissellement urbain induit par les surfaces imperméabilisées ;
- L'aménagement paysager sera complété par la réalisation d'une promenade verte dédiée aux cheminements doux et des parkings végétalisés.

En plus de ces préconisations définies dans le PLU, il est prévu de mettre en place les mesures compensatoires suivantes, notamment afin de limiter les incidences sur les masses d'eau concernées par le projet.

### 1. MESURES COMPENSATOIRES EN PHASE CHANTIER

---

Pour limiter les incidences durant les travaux, quelques règles à adopter sont données ci-dessous :

- Le stationnement et le stockage des matériaux se feront hors zones d'écoulement (site non concerné par une zone inondable),
- L'entretien des engins, la manipulation ou le stockage d'hydrocarbures et de produits toxiques se feront hors sites sensibles ou sur une aire de rétention étanche prévue à cet effet.

### 2. MESURES COMPENSATOIRES EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION CHRONIQUE ET DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE

---

Le projet est destiné à accueillir une activité commerciale en plus des locaux tertiaires, sociaux et des réserves ou bien des véhicules transportant des matières polluantes.

Par conséquent, l'abattement de la pollution dans les eaux de ruissellement pluviales se fera par :

- Une cuve de 30 m<sup>3</sup>, fixe, étanche et obturable (vannes avec dispositif de by-pass), destinée à confiner une éventuelle pollution accidentelle et positionnée en amont du bassin de rétention pluviale (conformément aux prescriptions de la DDTM83),



## ANNEXE 7 : Mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine

- Une décantation dans le dispositif de rétention et dans une fosse en amont de la vidange du bassin,
- Un dégrillage et une cloison siphonide afin de retenir les éventuels objets solides et flottants.

### Principe de la décantation :

L'épuration des eaux se fait par décantation des particules les plus facilement décantables ( $d > 100 \mu\text{m}$ ) qui entraîne l'immobilisation en profondeur, grâce à un temps de séjour suffisant, des polluants adsorbés à leur surface.

Les bassins de rétention ont un rôle épuratoire non négligeable, notamment vis-à-vis des MES, DCO et DBO5. Aux matières en suspension (représentant 80% des particules accumulées sur les chaussées) sont associées de l'ordre de 30% de la DCO et 70% des métaux lourds, la décantation des particules entraîne donc la décantation des éléments polluants.

La décantation se faisant dans le bassin de rétention, suivie du passage des eaux par le système de dégrillage et la cloison siphonide permettra de réduire considérablement la pollution des eaux avant rejet au fossé pluvial existant.

### **3. MESURES COMPENSATOIRES EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ACCIDENTELLE**

---

Compte tenu des usages attendus de la voirie au sein de l'opération, et des faibles vitesses de circulation, le risque de pollution accidentel est très faible voire nul, et se limite au déversement éventuel de quelques dizaines de litres de carburant.

Néanmoins, compte tenu qu'une partie des locaux concerne une activité commerciale, conformément aux prescriptions de la DDTM83, une cuve de 30 m<sup>3</sup> sera positionnée en amont du bassin de rétention pluvial et permettra de retenir une éventuelle pollution accidentelle. Cette cuve sera fixe, étanche et obturable (vannes et système de by-pass).

### **4. MESURES COMPENSATOIRES EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION SAISONNIERE**

---

Les incidences du projet en matière de pollution saisonnière sont très faibles voire nulles et ne nécessitent donc pas la mise en place d'un dispositif permettant la dilution des eaux salées liées au déglacage des voiries.

**Annexe 8 : Extrait du dossier  
d'autorisation d'exploitation  
commerciale pour la CDAC**

## **CHAPITRE 5**

# **EFFETS DU PROJET EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

## A. LE TERRAIN DU PROJET

Le projet a son assise sur les parcelles cadastrales AT 16, 17, 195 Commune de BRIGNOLES (Var), lieudit "Route du Luc". Le total des parcelles représente 14 691 m<sup>2</sup>.

Le Projet est en zone OAP concernant le Vabre : La commune de Brignoles a défini une OAP sur le quartier du Vabre en entrée Est de la commune. L'objectif est d'encadrer l'ouverture à l'urbanisation des zones UC, 1AUc et 1AUm issues de la transformation de la zone 2AUm du Plan Local d'urbanisme (PLU).

Conformément aux enjeux mis en évidence dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), l'OAP poursuivra les objectifs suivants :

- La protection et la valorisation de la trame verte et bleue, dont notamment les ripisylves du ruisseau de Pourraque ;
- La préservation des ressources en eau et l'amélioration des performances environnementales pour toute opération d'aménagement ;
- Le développement d'équipements de proximité dans les quartiers résidentiels excentrés ;
- La dynamisation des activités économiques.

Le secteur du Vabre soumis à la présente OAP est situé entre le centre dense de Brignoles (à moins d'1 km du noyau villageois) et les zones pavillonnaires implantées en entrée de ville. Le site est délimité et accessible par la rocade RDN7 à l'Est, la route de Nice au Sud et le chemin du Vabre à l'Ouest (source Mairie de Brignoles).

Les principaux enjeux concerne l'ouverture à l'urbanisation du secteur doit permettre d'assurer :

- L'équilibre de l'offre commerciale sur la commune ;
- La réalisation d'un programme d'aménagement mixte ;
- La préservation et la mise en valeur de la trame verte et bleue.

A ce titre le Projet entre en droite ligne de l'OAP, le Projet étant mixte et avec la volonté de s'inscrire dans l'équilibre de l'offre diversifiée de la commune.

Le terrain est en zone constructible d'activités selon le PLU. La révision du SCOT Provence Verte Verdon. La délibération n°32-2019 du Comité Syndical du 15 juillet 2019 apporte un bilan de concertation. Le SCOT de 2014 est en vigueur dans l'attente de la révision. Le projet de SCOT a été arrêté le 15 juillet 2019.

Le Projet entre dans la démarché de la Ville et du Scot en tant qu'ensemble de proximité qui apportera du confort aux habitants et plus particulièrement à ceux des quartiers proches à l'Est de Brignoles.

## **B. CONTRIBUTION A L'ANIMATION DES PRINCIPAUX SECTEURS EXISTANTS**

Le Projet est en entrée de ville de Brignoles, il est un signal identitaire, d'image et de proximité. En termes de contribution à l'animation des principaux secteurs existants le Projet s'inscrit en complémentarité de l'existant et en apport de diversification de l'offre de commerces et de services.

Le Projet mixte revitalisera les quartiers Les Capucins, La Dime, Chêne vert ainsi que toute la partie Est de la Ville notamment les lotissements Chemin du Pin et autres voies autour. La zone de chalandise a été élargie considérant que des habitants de la zone de chalandise peuvent avoir un intérêt à mutualiser des démarches et des achats à Brignoles. Le taux de pénétration sur St Maximin la Ste Baume sera faible et plus on s'éloigne sur les pourtours de la zone de chalandise plus l'évasion commerciale est forte. Brignoles renforce son armature commerciale et de fait le Projet contribue en qualité d'agent fixateur à renforcer les commerces existants. Quand on regarde la puissance de l'offre commerciale de ville comme Aix en Provence, Toulon et Hyères on ne peut que constater la nécessité de renforcer l'armature commerciale de Brignoles. Le Projet s'attachera à diversifier l'offre en apportant de nouvelles enseignes de commerces et de services.

Le Projet pourrait être qualifié quasiment de cœur de ville compte tenu de la position au sein de la ville le long de la Route du Luc. Les trottoirs sont tout le long des voies entre le centre-ville et le Projet c'est dire la proximité entre le centre-ville et le Projet.

## **B . PRISE EN COMPTE DE L'OBJECTIF DE COMPACTE DES BATIMENTS ET AIRES DE STATIONNEMENT**

### **EFFETS SUR LA GESTION DE L'ESPACE**

Le projet mixte comprend à l'étage des bureaux et en rez-de-chaussée des commerces et des services. Les parkings ont été calculés au juste nécessaire pour le Projet mixte.

Le calcul des parkings et son mode de fonctionnement sont présentés par les plans des pages 93 à 96 du dossier ainsi que la description du fonctionnement pages 109 à 112 de ce dossier.

## C.EVALUATION DES FLUX JOURNALIERS DE CIRCULATION DES VEHICULES GENERES PAR LE PROJET

### **EFFETS DU PROJET SUR LES FLUX DE DÉPLACEMENT (TOUS MODES DE TRANSPORT), NOTAMMENT SUR LA LIMITATION DES DÉPLACEMENTS MOTORISES DES CONSOMMATEURS**

La moyenne du nombre de clients par jour sera de 750 clients par jour en moyenne annuelle soit 94 clients/heure. Le taux moyen d'occupation du parking sera de 69% pour l'ensemble des activités du Projet mixte. 27 places de parking sont dédiées au personnel des activités, sachant qu'il sera recommandé aux activités de stimuler le personnel à se déplacer par les voies mode doux et les transports en commun ainsi que le covoiturage. L'estimation de la fréquentation est faite à partir d'un référentiel de programme identique dans un contexte similaire.

L'entrée au Projet se fera par un "tourne à droite" et il en sera de même pour la sortie. Pour les usagers venant de Brignoles ils devront emprunter le giratoire de la route du Luc et de la voie de contournement nord de Brignoles, puis revenir vers le Projet. Il n'y aura pas de "tourne à gauche" en venant de Brignoles. L'objectif est de ne pas couper la circulation de la route du Luc et ainsi faciliter la fluidité de la circulation. On estime à moins de 30' le temps d'insertion dans la file en sortie du Projet (1.56 véhicules à la minute).

Des places pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables seront à disposition de la clientèle. Des places pour les cycles et cycles rechargeables seront disposés proches des entrées des activités.

L'organisation du parking permet une entrée sans file d'attente, les "peignes" de parking étant perpendiculaires aux axes de circulation du parking.

## D. EVALUATION DES FLUX JOURNALIERS DE CIRCULATION DES VEHICULES DE LIVRAISON GÉNÉRÉS PAR LE PROJET

L'organisation du flux des camions de livraison est étudiée pour ne pas gêner le flux des véhicules des clients. Généralement les livraisons des commerces et des services sont faites avant l'heure d'ouverture au public. Compte tenu des activités du Projet les livraisons ne seront pas de nature à perturber la circulation de la route du Luc.

Compte tenu des activités du Projet le nombre de camions de livraison restera limité à la taille de ces activités. Le nombre de camions de livraison sera de :

	Nombre
Semi-remorque	1 mois
Porteur	5 /jour
Camionnette	7/jour

Traitement des déchets : Les papiers et les cartons seront ramassés par une société spécialisée en vue d'une gestion écologique industrielle pour le recyclage. Une benne sera dédiée aux commerces et services à l'arrière du Projet.

Dans le cadre de la gestion de l'ensemble mixte des corbeilles pour les papiers et les plastiques seront disposés proches des entrées du Projet.

## E. INDICATION DE LA DISTANCE DU PROJET PAR RAPPORT AUX ARRETS DE MOYENS DE TRANSPORTS COLLECTIFS, DE LA FREQUENCE ET DE L'AMPLITUDE HORAIRE DE LA DESSERTE DE CES ARRETS.

La distance du Projet par rapport aux arrêts des transports collectifs et les horaires sont pages 46 à 49 du dossier ainsi qu'un plan page 99. Il est prévu un arrêt de cars en face du projet.

## F. ANALYSE PREVISIONNELLE DES FLUX DE DEPLACEMENT DANS LA ZONE DE CHALANDISE TOUS MODES CONFONDUS

La prévision des flux tous modes confondus est la suivante :

Mode de transport	%
Véhicules automobiles	95
Transports en commun	2
Piétons	2
Cycles	1
Tous modes confondus	100

## G. DOCUMENT GARANTISSANT LE FINANCEMENT D'AMENAGEMENT DE LA DESSERTE

Les aménagements dans l'emprise du Projet sont réalisés par le Pétitionnaire. Il est prévu un arrêt de cars devant le Projet, celui-ci ne générera pas de frais pour la Collectivité Publique compte tenu que les cars passent actuellement devant le Projet. Les usagers des cars bénéficieront de cet arrêt sans engendrer d'investissement supplémentaire, cet arrêt permettra de mieux répartir les flux des usagers des transports en commun et apporter ainsi plus de confort.



## H. COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT

La révision du SCOT a été engagée en octobre 2014 par suite de l'extension du périmètre du SCOT approuvé en janvier 2014. Le projet de SCOT révisé a été arrêté le 15 juillet 2019 par la délibération n° 32/2019 (source Pays de la Provence Verte Verdon).

Le Projet s'inscrit dans la démarche du SCOT pour les raisons suivantes :

- Le projet développe la proximité des habitants de la Ville de Brignoles notamment des quartiers Est de la ville
- Le Projet Mixte comprend des activités de bureaux, des commerces et des services et ainsi il diversifie l'offre de proximité
- La volonté du SCOT est de préserver les centres-villes et à ce titre le Projet contribue au renforcement de l'armature commerciale de Brignoles par un Projet proche du centre-ville. Les clients de ce Projet pourront se déplacer par les voies modes doux pour aller du Projet au centre-ville et de l'ensemble des quartiers proches au Projet. Quand on regarde la puissante attraction des équipements commerciaux d'Aix en Provence, d'Hyères et Toulon on ne peut que se rendre à l'évidence de la nécessité de renforcer l'armature commerciale de Brignoles.
- Il ne s'agit pas d'un centre commercial péri-urbain mais bien d'un ensemble mixte de bureaux / Commerces / Services de proximité de la ville.

## **CHAPITRE 6**

# **EFFETS DU PROJET EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

## **A. PRESENTATION DES MESURES AUTRES QUE CELLES D'OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES DESTINEES A REDUIRE LA CONSOMMATION D'ENERGIE DU BATIMENT**

### **RESPECTER L'ENVIRONNEMENT**

L'installation des panneaux photovoltaïques (1.930 m<sup>2</sup>) procurera la production d'autoconsommation de l'ensemble mixte ainsi que l'éclairage extérieur. L'objectif est de réduire la facture énergétique tant pour la protection de l'environnement que pour les exploitants dont le budget énergie reste un poste important. Nous présentons page 93 le plan de la Société Arkolia qui travaille sur le Projet pour l'alimentation en énergie solaire.

Outre l'installation de panneaux photovoltaïques, le projet prend le parti-pris de l'isolation forte de la coque du bâtiment pour les économies d'énergie. La construction comprendra des ruptures de pont thermique à l'assemblage, aux vitrages, les portes et issues divers, pour les prises de courant et d'allumage. Des détecteurs de présence seront installés dans les locaux sociaux des activités. Une horloge crépusculaire régulera l'allumage des enseignes afin que celles-ci soient éteintes après 20h.