



Plan Local d'Urbanisme

7

Etude au titre de l'Art.
L111-1-4 du C.U.

Plan Local d'Urbanisme prescrit le 3 juin 2010
Plan Local d'Urbanisme arrêté le 31 mai 2012
Plan Local d'Urbanisme approuvé le 21 décembre 2012

DEPARTEMENT DU VAR -
Commune de la Crau

 CITADIA

Sommaire

I.	Objet de l'étude	3
1.	Rappel réglementaire	3
2.	Les secteurs concernés par la présente étude	4
II.	Présentation du secteur Gavary	7
1.	Localisation à l'échelle de la commune	7
2.	Etat Initial du site.....	8
3.	Enjeux de développement de ce secteur	11
4.	Le projet d'aménagement sur le secteur.....	12
5.	Les servitudes d'utilité publique s'imposant au secteur Gavary	13
III.	Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-1-4	14
1.	Justifications au regard des nuisances	14
2.	Justifications au regard de la sécurité	15
3.	Justifications au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme.....	16
4.	Justifications au regard de la qualité des paysages	16

I. Objet de l'étude

1. Rappel réglementaire

Extrait de l'Article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de l'article L. 122-1-5 [Routes mentionnées expressément dans le DOO du SCoT opposable].

Elle ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

2. Les secteurs concernés par la présente étude

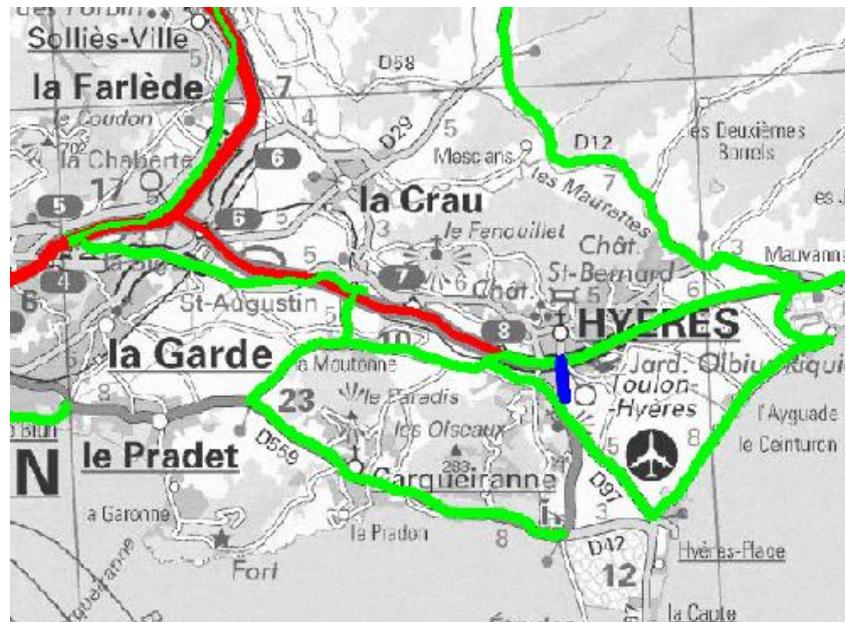
La commune de La Crau est traversée par les voies suivantes :

- L'autoroute **A570**, induisant une interdiction des constructions et installations nouvelles dans une bande de 100m de part et d'autre de son tracé.
- Les routes départementales **RD 98** (route de Chemin Long) et **RD 76**, classées comme voie à grande circulation par le Décret n° 2010-578 du 31 mai 2010, induisant une interdiction des constructions et installations nouvelles dans une bande de 75m de part et d'autre de leur tracé.

Extrait de la liste des autres routes classées routes à grande circulation (Annexe du Décret n° 2010-578)

DÉPARTEMENT	ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
83	D 276	D 76	LA CRAU	D 559	HYERES
83	D 76	D 98	LA CRAU	D 559	CARQUEIRANNE
83	D 98	Giratoire la Bigue RD 97	LA VALETTE-DU-VAR	D 76	LA CRAU

Extrait de la carte des Zones tampons des Grandes Infrastructures Routières susceptibles d'être concernées par l'Article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme



- Autoroutes (100m / axe)
- Déviations des voies à grandes circulation (recul 100m / axe)
- Voies à grandes circulation (recul 75m / axe)

Sources : Sigvar.org / DDTM83

A l'échelle de la commune, plusieurs secteurs situés en zones constructibles non urbanisées du Plan Local d'Urbanisme de la commune de La Crau sont concernés par ces bandes d'inconstructibilité. Cependant, **seul un secteur spécifique**, situé à l'intersection entre les bandes d'inconstructibilité et la zone 1AUa du PLU fait l'objet de cette étude : il s'agit du secteur Gavary.

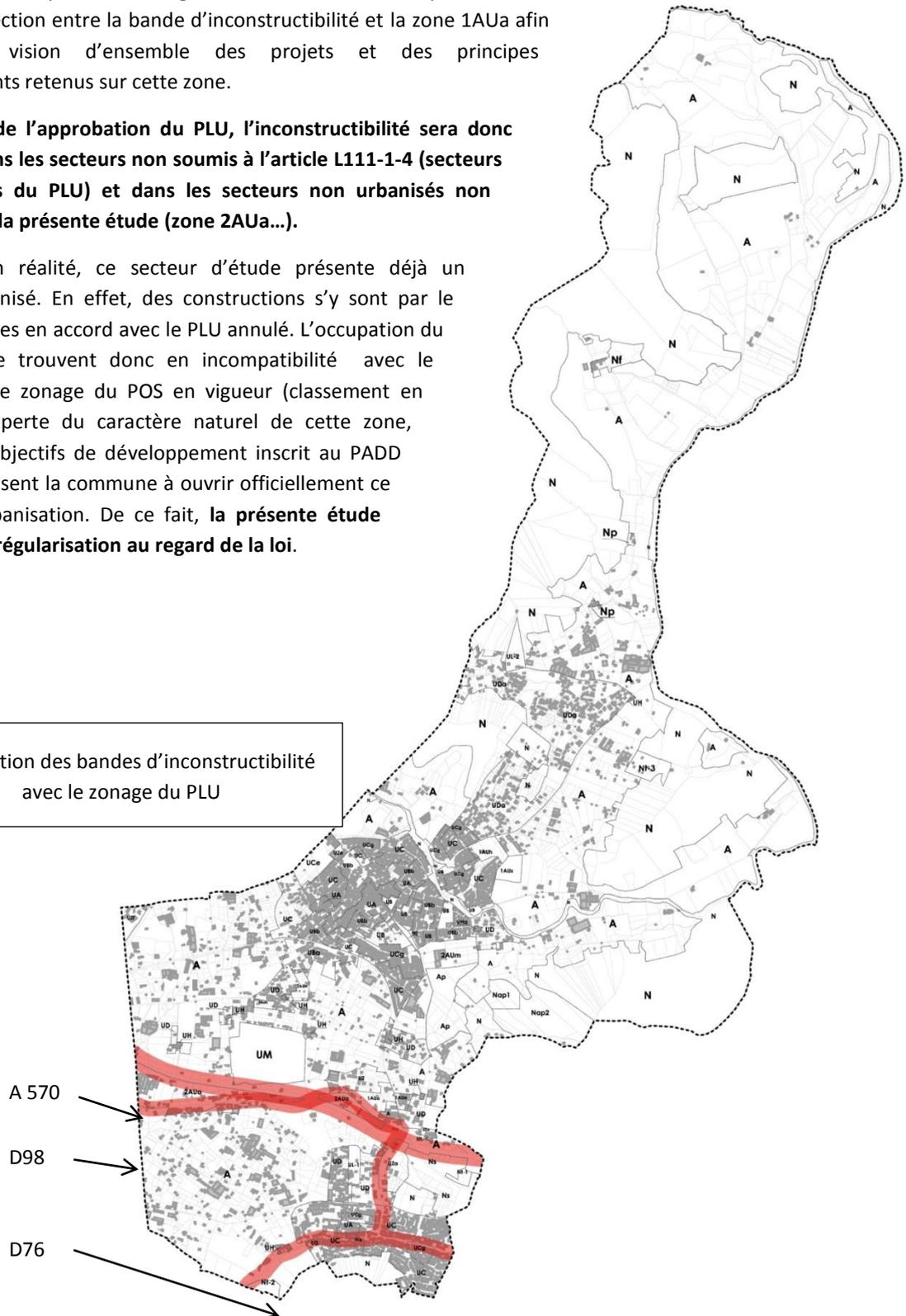
Cette étude vise à analyser et à justifier que les règles d'implantation du secteur Gavary sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

L'étude porte sur le périmètre élargi de la zone 1AUa ; il n'est pas restreint à la seule intersection entre la bande d'inconstructibilité et la zone 1AUa afin d'avoir une vision d'ensemble des projets et des principes d'aménagements retenus sur cette zone.

Sous réserve de l'approbation du PLU, l'inconstructibilité sera donc maintenue dans les secteurs non soumis à l'article L111-1-4 (secteurs déjà urbanisés du PLU) et dans les secteurs non urbanisés non concernés par la présente étude (zone 2AUa...).

Remarque : En réalité, ce secteur d'étude présente déjà un caractère urbanisé. En effet, des constructions s'y sont par le passé implantées en accord avec le PLU annulé. L'occupation du sol actuelle se trouvent donc en incompatibilité avec le règlement et le zonage du POS en vigueur (classement en zone NC). La perte du caractère naturel de cette zone, associée aux objectifs de développement inscrit au PADD du PLU, conduisent la commune à ouvrir officiellement ce secteur à l'urbanisation. De ce fait, **la présente étude constitue une régularisation au regard de la loi.**

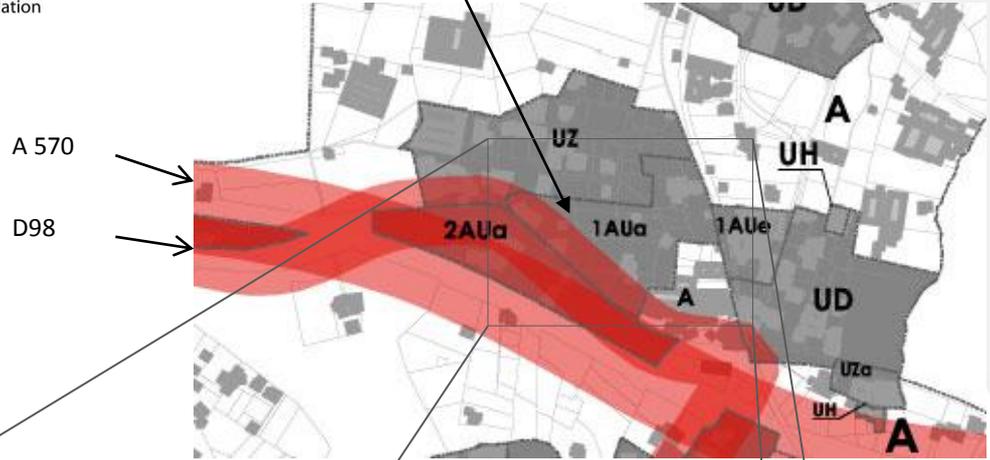
Intersection des bandes d'inconstructibilité avec le zonage du PLU



Intersection des bandes d'inconstructibilité avec le zonage du PLU
Zoom sur le secteur d'étude de Gavary

- Zonage du PLU
- Bande d'inconstructibilité autour de l'A570 et des voies classées à grande circulation au titre de l'article L.111-1-4 du CU
- Zones constructibles du PLU

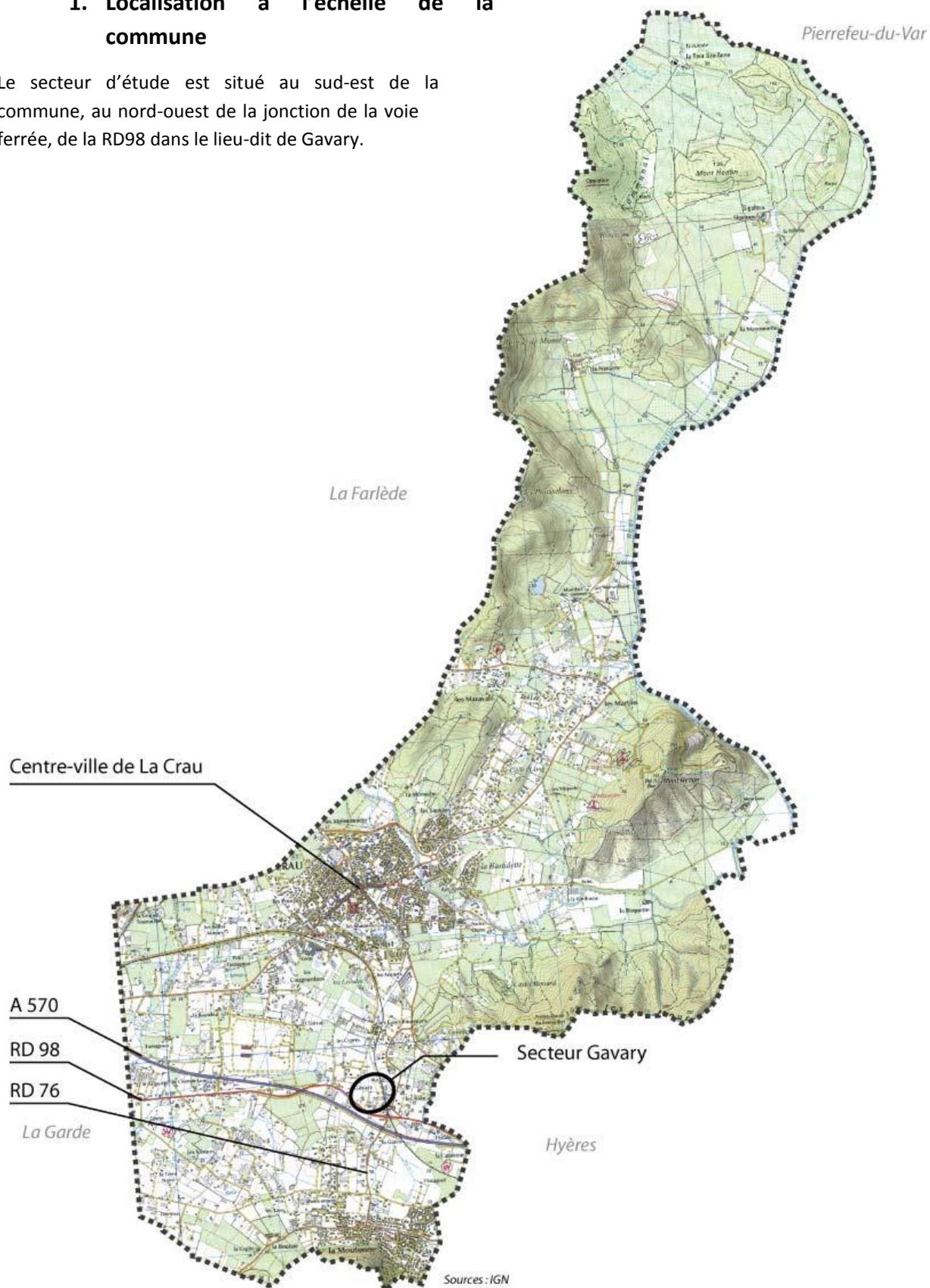
Secteur Gavary



II. Présentation du secteur Gavary

1. Localisation à l'échelle de la commune

Le secteur d'étude est situé au sud-est de la commune, au nord-ouest de la jonction de la voie ferrée, de la RD98 dans le lieu-dit de Gavary.



2. Etat Initial du site

Localisation

Le premier secteur d'étude est situé à proximité immédiate de l'actuelle zone d'activité de Gavary, dans le lieu-dit éponyme.



Bâtiments de la ZAC existante de Gavary au Nord du secteur

Etat initial du site

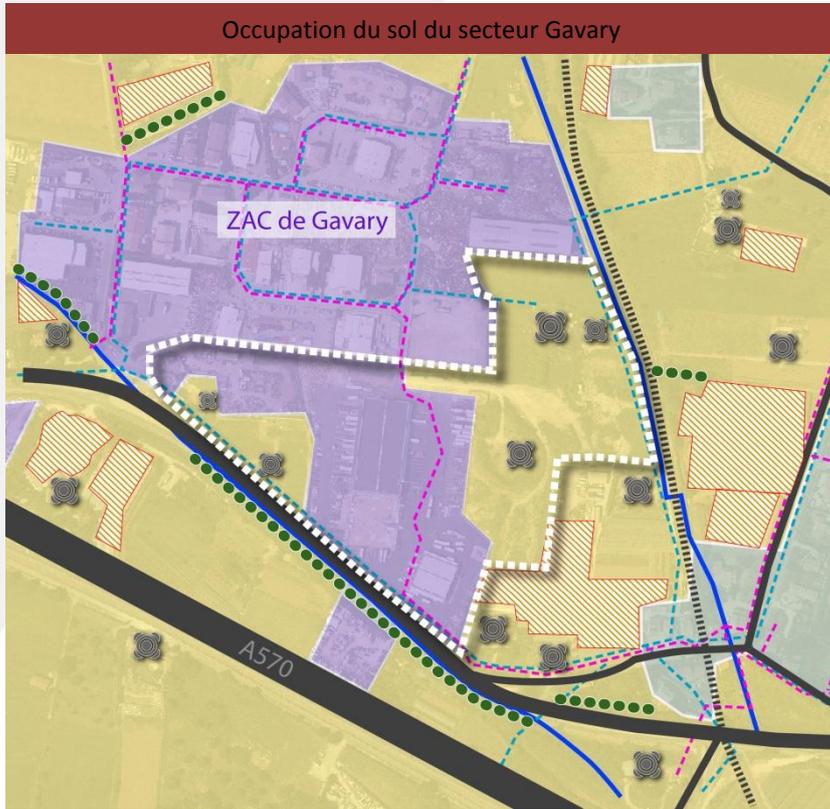
La physionomie générale du site est plane avec des terrains à caractère limoneux et drainés par de petits fossés. Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est observé sur le site. Par ailleurs, aucune espèce végétale protégée et/ou remarquable n'est observée. La faune présente ou potentiellement présente n'a pas un intérêt écologique particulier dans l'ensemble, du fait de la forte présence humaine sur le site même. La zone d'étude présente une pente naturelle orientée Est-Ouest. Pour cette raison, les eaux de ruissellement sont drainées vers l'Eygoutier, le cours d'eau qui s'écoule à l'Est du secteur, le long de la voie ferrée.

Bien que classé en zone NC, ce secteur ne présente plus aucun caractère agricole. En effet, son ouverture à l'urbanisation dans le PLU annulé (en zone 3AU) a permis l'implantation d'activités économiques :

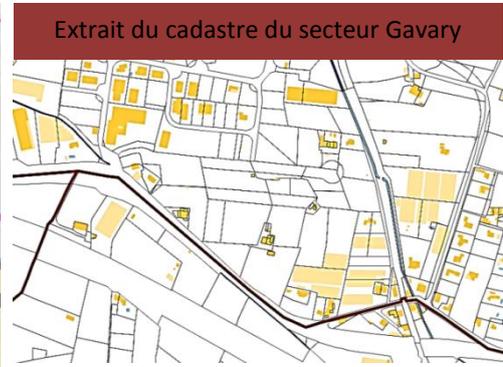
- Deux entreprises de transport routier occupent principalement le site : BC Transport et la Société Nouvelle des Transports Riquier. Ces deux entreprises disposent d'une emprise de plus de 30 000m², représentant près de 40 % de l'emprise totale de la zone 1AUa, sur laquelle sont implantées deux bâtiments imposants (1 bâtiment technique pour deux cents camions avec halls de chargement, et 1 bâtiment administratif). Cette activité induit un trafic routier important dans la ZA de Gavary dont les voies de desserte interne n'ont pas été prévues pour supporter le trafic lié à ce type d'activité. Une activité de dépôt de matériel est également recensée à l'Ouest de la zone.
- Le reste du secteur est occupé par cinq habitations et des friches agricoles, sans valeur agronomique particulière.

Ce secteur présente un paysage de faible valeur patrimoniale. Les espaces non-encore urbanisés forment un paysage ouvert composé essentiellement de friches à pelouses d'adventices et prés incluant des fourrés de ronces (ronciers) et des fourrés de canne de Provence (canniers) et de jardins paysagers (arbres et arbustes épars, haies d'arbustes et pelouses anthropiques). Les espaces urbanisés, visibles depuis les principaux axes routiers, sont peu mis en valeur ; le bâti imposant est à nu et l'ensemble de la surface est artificialisée. Cela contribue à la création d'un paysage urbain de faible qualité.

La sensibilité environnementale et paysagère du site est jugée faible dans la mesure où il s'agit d'un espace essentiellement artificialisé et en friche, situé en bordure d'espaces déjà urbanisés.



--- Secteur	Eléments de paysage
..... Limite communale	⊗ Bâti isolé
Occupation du sol	●●● Alignement d'arbres / haie
■ Parcelle agricole / Friche	● Arbre isolé
▨ Serres agricoles	— Cours d'eau
■ Activités	— Canal
■ Habitat pavillonnaire	Infrastructures
■ Friche urbaine	- - - Réseau AEP
■ Boisement	- - - Réseau d'assainissement
	■ Voirie principale
	▬▬▬ Voie ferrée



Evolution de l'occupation du sol

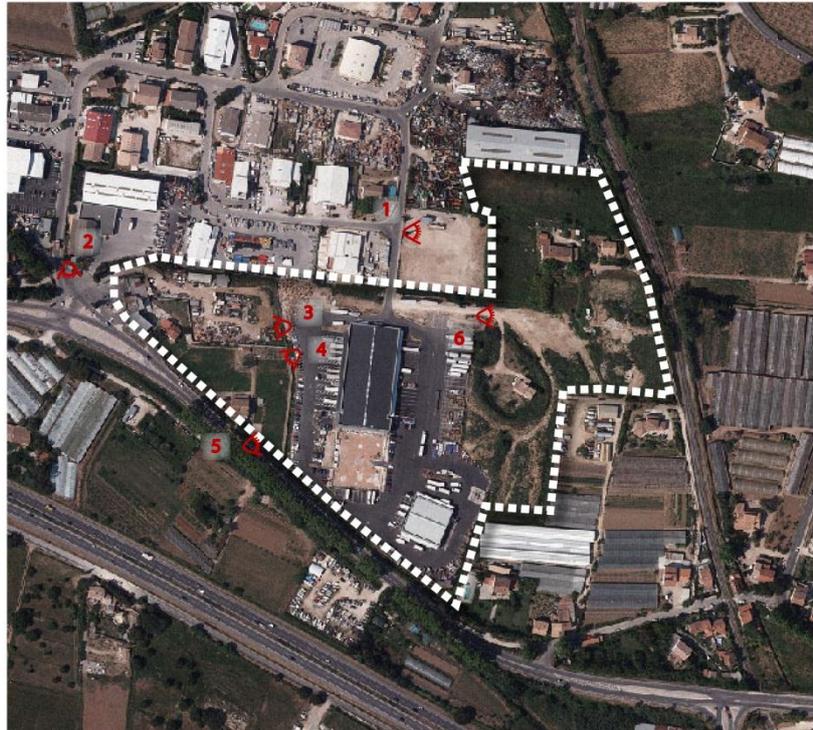


En 2008



En 2012

Occupation du sol et paysage dans le secteur de Gavary



1. Vue sur la friche urbaine en limite Nord du secteur d'Etude
2. Vue sur le carrefour à l'entrée de la zone d'activité
3. Vue sur la parcelle utilisée comme dépôt de matériel
4. Vue sur la maison et son jardin
5. Vue sur le bâtiment technique des sociétés de transport depuis la RD98
6. Vue sur l'espace ouvert de l'Est du secteur

3. Enjeux de développement de ce secteur

Les quatre zones d'activités communales -les Levades, Patrimoine, Gavary, la Moutonne- apportent une contribution décisive à la dynamique économique endogène crauroise. Elles apportent également une contribution significative à la vie économique intercommunale. Cependant, le foncier résiduel des zones « Patrimoine » et « Levades » est marginal ; les terrains équipés, disponibles pour de nouvelles implantations se font rares. Par conséquent, le développement économique doit être absorbé par de nouveaux espaces.

Le secteur d'étude de Gavary, situé dans le prolongement de la zone d'activité existante de Gavary, **représente à ce titre un espace de développement privilégié**. Ce secteur dispose des disponibilités foncières nécessaires pour répondre à la demande en foncier d'activités dans une zone idéalement située à proximité directe d'infrastructures majeures (entre l'A 570 et la RD 98).

Ce secteur a d'ailleurs été identifié par le SCoT Provence Méditerranée, approuvé en 2009, comme site d'extension prioritaire à vocation d'activités.

« Les espaces urbanisés prioritaires concernent 31 hectares destinés à l'habitat et 64 hectares destinés à l'activité autour de l'A 750 et la RD 98. **Les sites Estagnol / Gavary / Chemin Long sont des sites d'intérêt intercommunaux au rayonnement sur les communes environnantes et devront respecter des critères de qualité en termes d'équipement et de fonctionnement, d'intégration paysagère, d'approche environnementale, d'offres et de services aux entreprises et aux employés.** »

Extrait de la carte « Le schéma de l'accueil du développement futur »

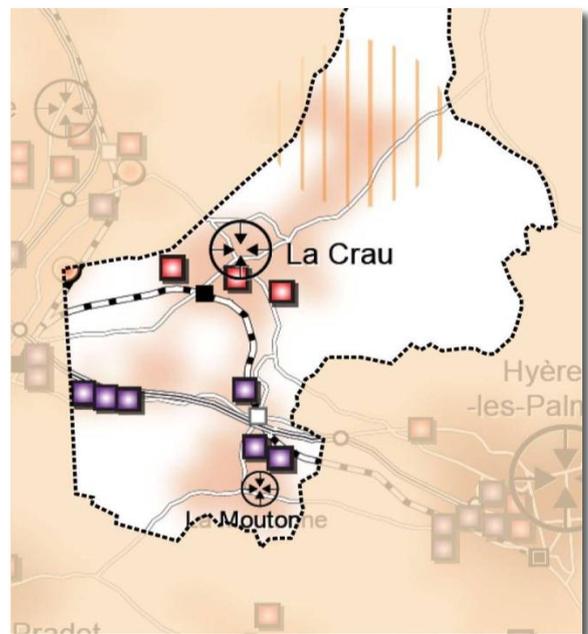
Les espaces du renouvellement urbain

-  Espace urbanisé existant
-  Pôle à conforter
-  Principal site en mutation
-  Espace privilégié de renouvellement urbain autour des axes structurants de transport collectif
-  Première ligne de Transport Collectif en Site Propre (déclarée d'utilité publique)
-  Principal espace devant faire l'objet d'une réflexion sur son évolution

Les sites d'extension prioritaires

(un pixel = au maximum 10 ha)

-  Vocation à dominante "habitat ou équipement"
-  Vocation à dominante "activités économiques"



Source : DOG SCoT PM

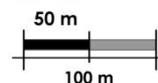
4. Le projet d'aménagement sur le secteur

La zone 1AUa correspond à la zone à urbaniser de Gavary et dont les principes d'aménagement sont fixés par une Orientation d'Aménagement. Ce secteur a pour vocation d'assurer la poursuite du développement économique de la commune.

L'aménagement du secteur s'organise en continuité et en interconnexion avec la zone d'activité existante. Son accès s'effectuera à l'Ouest, au niveau du carrefour existant entre la RD98 et l'avenue Breguet. De ce carrefour partira une nouvelle voie qui longera au Sud la ZA et fera office de voie interne d'orientation Est-Ouest. Le carrefour sera amélioré si nécessaire dans les années à venir selon les besoins.

Tout nouvel accès direct sur la RD 98 sera interdit. Les accès actuels sur cette voie seront, à terme, fermés et raccordés à la voirie interne de la zone d'activité.

Ces voies feront l'objet d'un traitement paysager afin de faciliter l'insertion du site dans le paysage agricole environnant et afin de limiter les covisibilités internes et externes.



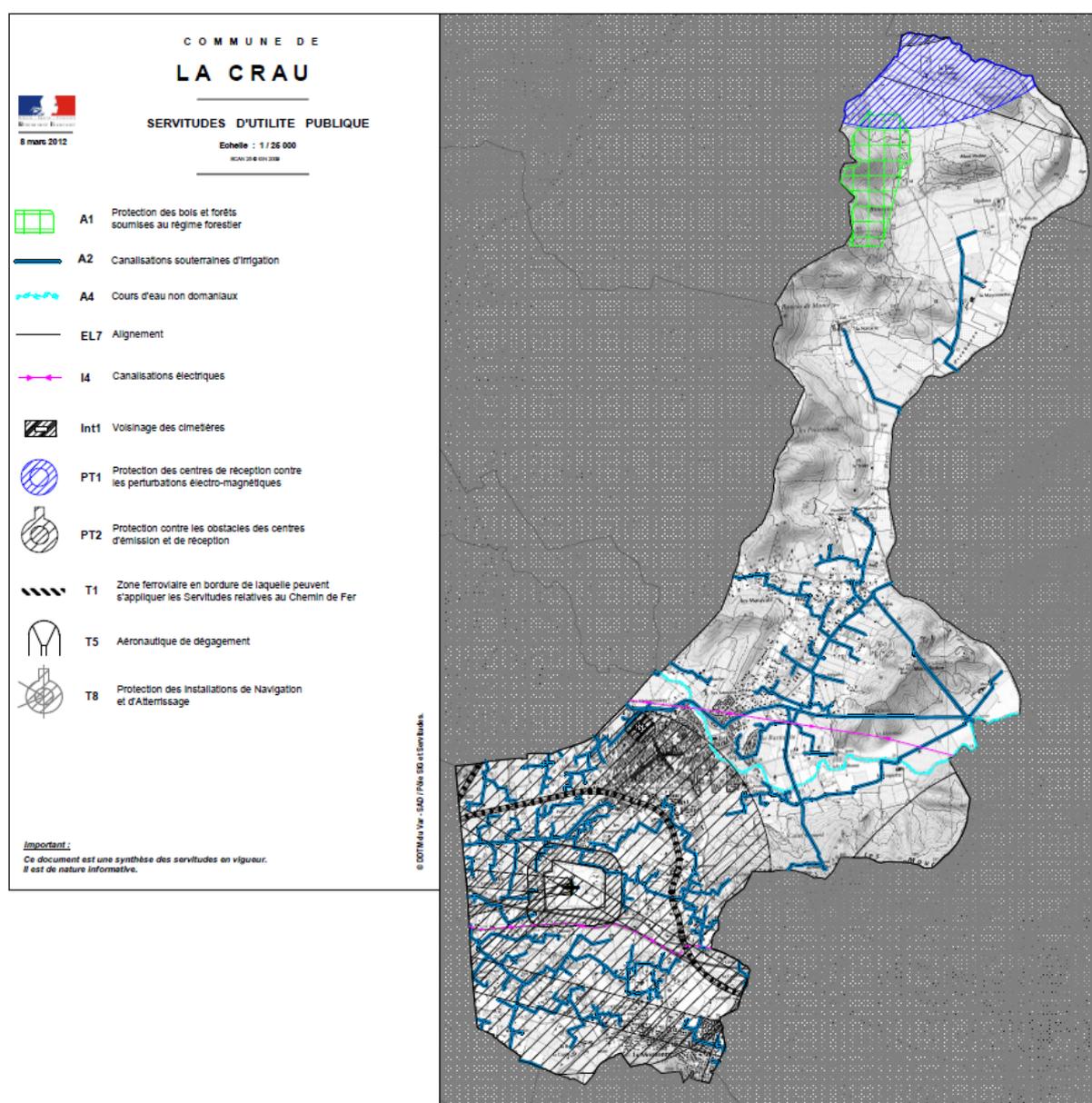
PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CARACTERISTIQUES DU BATI	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
Périmètre du site d'étude	Activité	Implantation	Double sens Sens unique	Voirie d'accès Frange tampon paysagère

5. Les servitudes d'utilité publique s'imposant au secteur Gavary

Le secteur est astreint à la servitude PT2 relative à la protection contre les obstacles des centres d'émissions et de réception. Le secteur Gavary est par ailleurs longé à l'Est par la servitude T1 relative aux voies ferrées.

Concernant la servitude PT2, il est défini sur la commune de La Crau par un cône de hauteur décroissante (pente à 75%) permettant de connaître les hauteurs NGF maximales à ne pas dépasser sur le site. Cette hauteur doit être calculée au faîtage et non à l'égout. Pour le secteur Gavary, cette hauteur doit varier entre 56 et 63 m NGF.

Il convient de noter que ces deux servitudes ont des incidences directes sur les possibilités d'aménagements dans ce secteur. Lors d'un dépôt de permis de construire, le pétitionnaire devra se rapprocher de la commune pour connaître la hauteur NGF autorisée. Le dossier sera validé ou non, après dépôt, par le service Domanialité de la Marine Nationale.



Extrait de la carte des servitudes d'utilité publique sur la commune de La Crau (source : DDTM, sigVar)

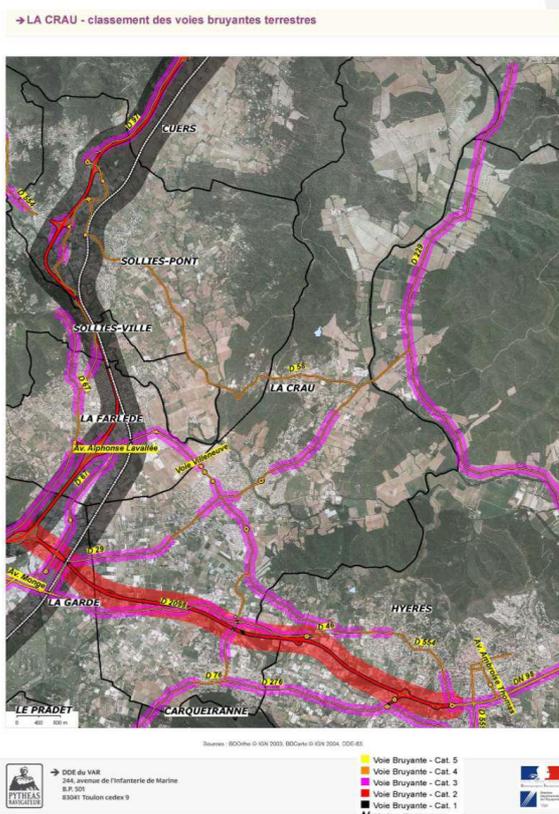
III. Justifications de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-1-4

1. Justifications au regard des nuisances

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La proximité de la voie autoroutière et de la RD 98 implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de cet axe.

Les différents bâtiments devront donc répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisé. L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit. A ce titre, l'autoroute A570 est classée comme infrastructure de catégorie 2 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 250 m. La RD 98 est classée comme infrastructure de catégorie 3 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 100 m.

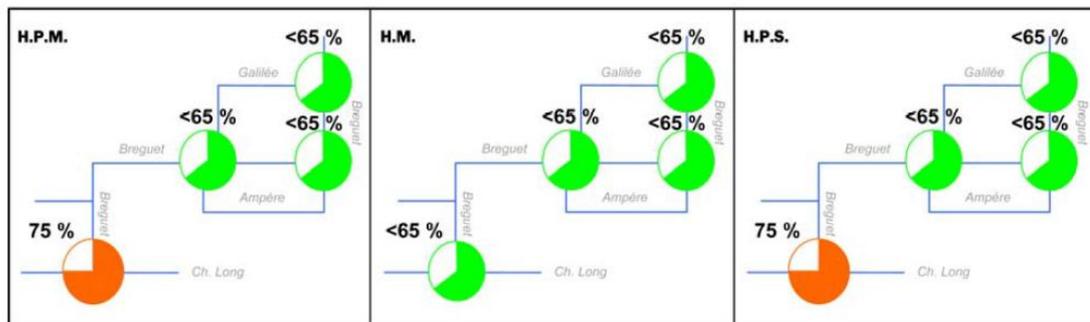
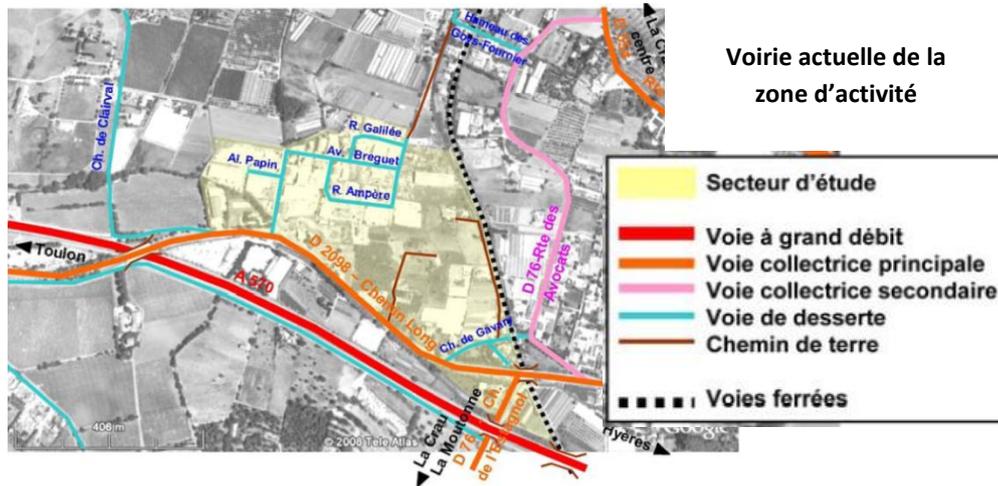
Le retrait lié à la bande paysagère le long de la route départementale permettra également de diminuer sensiblement l'impact sonore des voies.



2. Justifications au regard de la sécurité

La réalisation du projet ne semble pas poser de problèmes en termes de sécurité routière. Plusieurs principes d'aménagement ont en effet été définis pour veiller à la bonne fonctionnalité de la zone et assurer une sécurité optimale.

- Les principaux axes de desserte restent inchangés. L'accès sur la zone se fera nécessairement depuis l'Ouest et le carrefour RD 98 /Avenue de Breguet. Ces aménagements éviteront la création d'un nouveau carrefour sur la RD 98. Toutefois, ce carrefour, suffisamment dimensionné actuellement, sera éventuellement amélioré à moyen terme. Il sera étudié à cette occasion. Tout nouvel accès direct sur la RD 98 sera interdit. Les accès actuels (habitations) sur cette voie seront, à terme, fermés et raccordés à la voirie interne de la zone d'activité. La sécurité des flux routiers sur cette portion de voie de la RD98 sera donc préservée.



Capacités utilisées théoriques (Source : Villes et Territoires)

Que ce soit en heure de pointe du matin (HPM), du soir (HPS), ou en heure moyenne (HM), les capacités théoriques de circulation des principaux carrefours de la zone d'activité s'avèrent suffisant pour répondre à la circulation actuelle. Ils présentent également une marge d'augmentation de leur capacité.

- Une voie d'accès sera créée afin d'améliorer la circulation du site. La circulation des poids lourds sera ainsi minimale dans la zone d'activité existante, préservant *de facto* la sécurité actuelle des biens et des personnes.
- L'aménagement piétonnier, réalisé dans la zone d'activité actuelle, sera poursuivi, afin de conforter le cheminement piétonnier dans la zone et offrant ainsi une plus grande sécurité aux piétons.

3. Justifications au regard de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme

L'urbanisation décousue de ce secteur est à l'origine d'une multiplicité des fonctions à l'intérieur de la zone, induisant une certaine pauvreté architecturale et urbaine. A ce titre, l'orientation d'aménagement de ce secteur constitue une réponse favorisant la cohésion urbaine et architecturale :

- L'affirmation de la vocation économique de la zone permettra l'obtention d'une homogénéité architecturale des constructions.
- L'alignement des bâtiments dans une orientation Nord-Sud permettra d'éviter un effet vitrine le long de la route départementale. Les perceptions depuis celle-ci aboutiront à la création d'une véritable dynamique urbaine.
- Le potentiel foncier est optimisé pour répondre aux besoins des entreprises et limiter la consommation foncière.
- Les principes d'aménagement retenus garantissent une parfaite intégration urbaine : ils favorisent une réelle extension de la zone plutôt que la création d'un secteur autonome, tout en optimisant les possibilités de circulation pour chaque activité.

4. Justifications au regard de la qualité des paysages

D'un point de vue paysager, le site est aujourd'hui d'une qualité plutôt faible. Il résulte d'un abandon progressif de l'agriculture et du développement d'activités économiques et d'habitat diffus. L'ouverture de l'urbanisation dans ce secteur va permettre de lui redonner une fonction précise et va le faire évoluer vers un paysage « urbain économique » où les espaces verts seront plus restreints mais mieux organisés et davantage mis en exergue, dans un souci d'intégration paysagère du site dans son milieu.

La bande paysagère, implantée dans la bande de recul des constructions de quinze de mètres le long de la RD98, créera une barrière naturelle visuelle et sonore entre la voie et les activités et habitations de la zone. Elle assurera également la continuité végétale qui existe le long de la route de part et d'autre du secteur, favorisant ainsi l'intégration paysagère du site dans son milieu.