



PLAN LOCAL D'URBANISME

Modification n°2

1

NOTICE

PLU APPROUVE LE
MODIFICATION N°1 APPROUVEE LE
MODIFICATION N°2 APPROUVEE LE

21/12/2012
28/11/2016
27/03/2019

DEPARTEMENT DU VAR -
Commune de la Crau

MÉTROPOLE
TOULON
PROVENCE
MÉDITERRANÉE



 CITADIA

SOMMAIRE

I. Préambule	3
II. Modification des Orientations d'Aménagements	4
A. Orientation d'Aménagement de Gavary	4
B. Orientation d'Aménagement de la Gensolenne	9
III. Modifications réglementaires	12

I. PREAMBULE

La commune de La Crau dispose d'un Plan Local d'Urbanisme récent, approuvé le 21 juillet 2012 et modifié une première fois par délibération du conseil municipal le 28/11/2016.

Par arrêté municipal du 05/12/2017, la commune a décidé d'engager une procédure de modification de son plan local d'urbanisme. Il s'agit de la 2eme modification de son PLU depuis son approbation.

Depuis lors, par décret n°2017-1758 du 26/12/2017, la métropole « Toulon Provence Méditerranée » a été créée, à compter du 01/01/2018. Depuis cette date, la métropole est compétente de plein droit en matière de plan local d'urbanisme et document en tenant lieu.

Dans ces conditions, l'article L153-9 du code de l'urbanisme prévoit que la métropole « *peut achever toute procédure d'élaboration ou d'évolution d'un plan local d'urbanisme ou d'un document en tenant lieu, engagée avant la date de sa création (...). Lorsque la procédure a été engagée par une commune, l'accord de celle-ci est requis. L'établissement public de coopération intercommunale se substitue de plein droit à la commune (...) dans tous les actes et délibérations afférents à la procédure engagée avant la date de sa création, de sa fusion, de la modification de son périmètre ou du transfert de la compétence.*

Lors du conseil métropolitain qui s'est déroulé le 13 février 2018, la métropole a délibéré afin de poursuivre cette procédure de modification n°2 du PLU de La Crau. Cette proposition a été acceptée par le conseil municipal de la commune de La Crau lors du conseil municipal du 14 mars 2018.

La métropole « Toulon Provence Méditerranée » est donc devenue l'autorité compétente pour poursuivre la procédure de modification.

La présente modification n°2 du PLU entend permettre à la métropole d'apporter les adaptations réglementaires nécessaires :

- modifier les orientations d'aménagements « Quartier de La Gensolenne – zone 1AUh » et « Quartier de Gavary – zone 1AUa »
- modifier certains points mineurs du règlement d'urbanisme, notamment compléments apportés au lexique, règles dérogatoires, traitement des vérandas, gestion des servitudes d'attentes de projets, règles de mixité sociale...

Il est rappelé que cette procédure respecte les dispositions de l'article L.153-36 à L153-40 du Code de l'Urbanisme. En effet les PLU peuvent faire l'objet d'une modification lorsqu'il n'est pas envisagé :

1. Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
2. Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
3. Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

II. MODIFICATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENTS

A. ORIENTATION D'AMENAGEMENT DE GAVARY

L'orientation d'aménagement de Gavary a été créée dans le cadre du PLU approuvé en 2012 afin d'ouvrir à l'urbanisation et d'aménager ce secteur pour y accueillir des activités économiques. Plusieurs sociétés s'y sont d'ores et déjà implantées. Conformément à l'orientation, une voie d'accès unique, la rue Claudette Brenguier a été réalisée.



Source : mappy.fr

Un projet de e-Drive (environ 2000 m² de surface de plancher) devrait prochainement voir le jour en partie Est pour développer ce type de commerce non présent sur la commune et exploiter le potentiel de chalandise lié à la RD98.

Par ailleurs, un accès supplémentaire serait souhaitable en partie Nord de la zone, depuis la rue Ampère située dans la ZAE de Gavary I pour permettre la desserte directe d'une salle de sport existante dans la zone et qui à ce jour est desservie par la rue Claudette Brenguier.



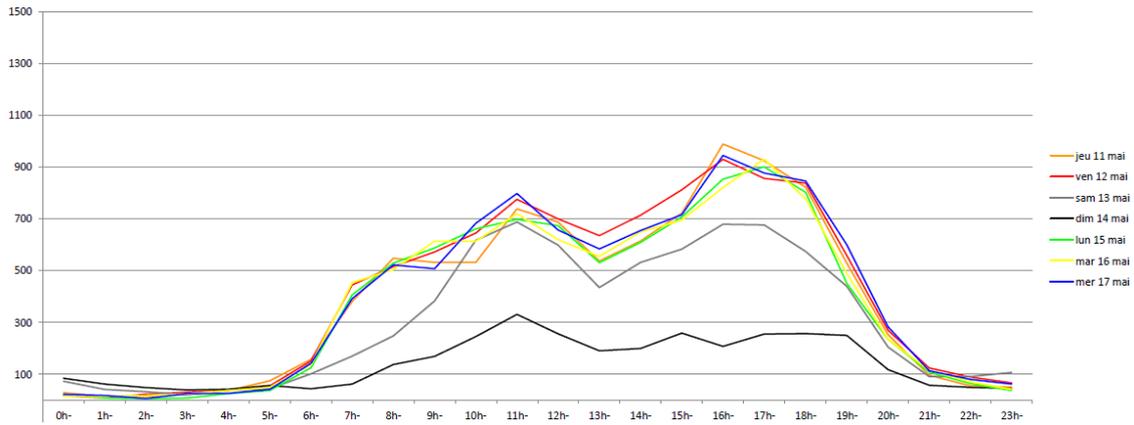
Afin de limiter les circulations de véhicules personnels dans cette zone, qui ne dispose pas de voie de bouclage interne, la présente modification procède à la création de deux nouveaux accès, dont un s'effectue directement sur la RD98, dans le cadre de l'orientation d'aménagement. Non prévus initialement dans l'Orientation d'Aménagement, afin de concentrer les flux vers un unique carrefour le long de la RD98, ces nouveaux accès ne devraient pas avoir d'impact significatif sur le trafic et les infrastructures existantes :

- l'accès Nord dévolu à la salle de sport concerne un flux limité de véhicules légers, qui utiliseront le carrefour d'accès principal existant à la zone et emprunteront la rue Ampère avant d'accéder à la zone 1AUa. Ce nouvel accès n'affecte donc pas la circulation de la RD98.
- Concernant l'accès Sud desservant le e-drive, une étude de trafic a été réalisée afin de préciser les impacts potentiels et qui a permis au département de valider sa création.

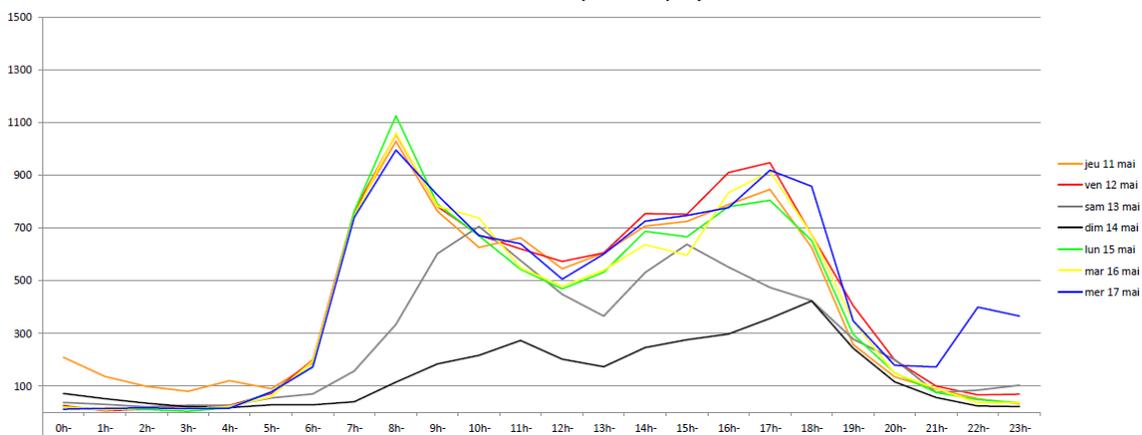
Cette étude, réalisée par Transmobilités en 2017, montre qu'actuellement la RD98 est concernée par :

- des trafics globalement plus élevés en semaine que le samedi, avec des trafics journaliers de 18 400 véhicules/jour sur la RD98, dont des trafics PL d'environ 1000 PL/jour,
- une période de pointe relevée de 8h00 à 9h00 le matin et de 17h00 à 18h00 le soir.

Evolutions horaires des trafics UVP pour chaque jour vers RD98 Est

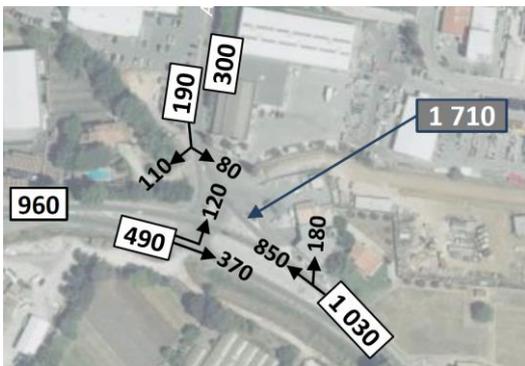


Evolutions horaires des trafics UVP pour chaque jour vers RD98 Ouest

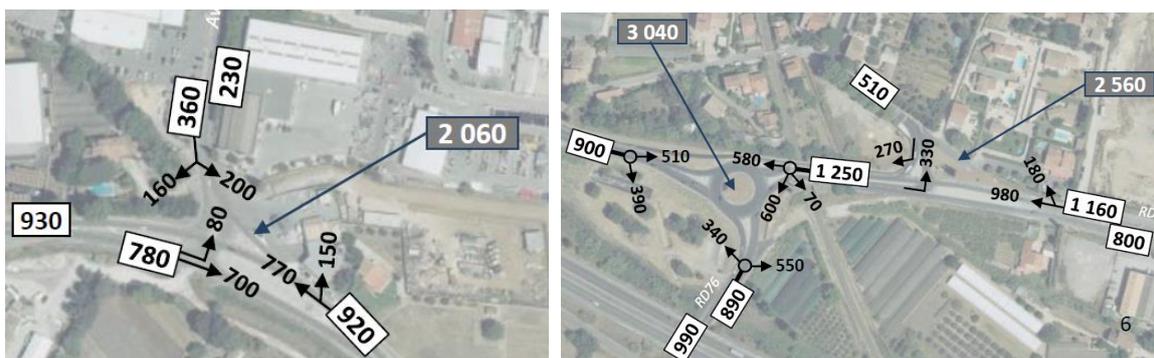


Au niveau des croisements, on note :

- le matin :
 - une heure de pointe relevée de 8h00 à 9h00,
 - des charges globales comprises entre 1700 et 2300 véhicules/h au sein des carrefours potentiellement impactés par les trafics supplémentaires liés à l'implantation du e-Drive.



- le soir
 - une heure de pointe relevée de 16h45 à 17h45,
 - des charges globales comprises entre 2000 et 3000 véhicules/ha au sein des carrefours potentiellement impactés par les trafics supplémentaires liés à l'implantation du e-Drive.



Cette étude a permis également de quantifier en heure de pointe les dysfonctionnements circulatoires existants :

- un déficit de capacité en heure de pointe du matin et du soir pour les mouvements de tourne-à-gauche depuis la RD98 vers la Route des Avocats et de tourne-à-droite depuis la Route des Avocats pour rejoindre la RD98 Ouest, avec des temps d'attente supérieurs à 1 minute (files d'attente pouvant atteindre 350 mètres le matin)
- un fonctionnement circulaire satisfaisant du carrefour giratoire RD98 / RD76 en heure de pointe du matin et du soir.
- des difficultés d'insertion en mouvement de tourne-à-gauche sur la RD98 le soir au niveau du carrefour en té RD98/Avenue Breguet. Des réserves de capacité satisfaisantes malgré une circulation dense en heure de pointe du soir en mouvement de Tourne-à-gauche pour rejoindre la RD98 Est sont également à souligner.

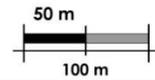
Composé de 6 pistes de ravitaillement, le projet d'e-Drive devrait avoir un impact peu significatif sur le trafic et les dysfonctionnements préalablement signalés. Compte tenu du nombre de rotation (20 véhicules /heure en heure de pointe le matin et 40 véhicules /heure en heure de pointe le soir) :

- le matin, on noterait un trafic supplémentaire négligeable en heure de pointe (+20 véhicules/heure au sein du secteur d'étude)
- le soir, on noterait un impact négligeable du trafic en heure de pointe (+40véhicules/heure au sein du secteur d'étude).
- on noterait un fonctionnement circulaire satisfaisant du carrefour giratoire RD76/RD98 en heure de pointe du matin et du soir (trafic toujours considéré comme fluide), non dégradé par rapport à la situation actuelle.
- sur le croisement RD 98 / Rue Claudette Brenguier, on noterait des réserves de capacité satisfaisantes malgré une circulation dense en heure de pointe du soir en mouvement de Tourne-à-gauche pour rejoindre la RD98 Est.
- on noterait une situation de congestion du carrefour similaire à celle observée actuellement, avec des temps d'attente supérieurs à 1 minute en heure de pointe.

Afin de limiter les risques d'accidents, un îlot central sera par ailleurs réalisé : il permettra d'interdire les tourne-à-gauche en entrée/sortie. L'OAP et l'étude d'entrée de ville (pièce n°7) du PLU a été complétée pour prendre en compte cet élément.

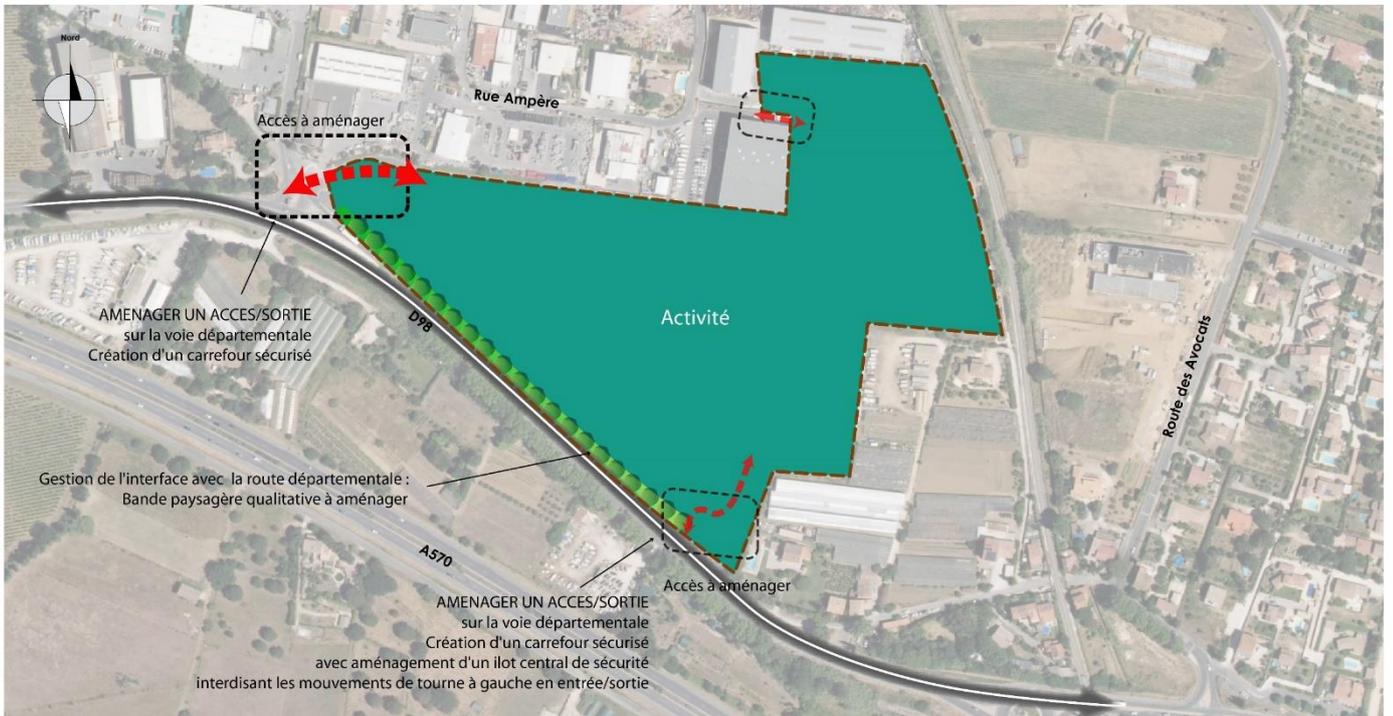
La mention suivante présente à l'article 1AUa3 est également supprimée afin que le règlement soit en cohérence avec l'Orientation d'Aménagement : *Un seul accès sera admis sur la RD98 pour la desserte de la zone, dans le respect des principes d'aménagement définis pour ce secteur.*

OA en vigueur avant modification



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	Frange tampon paysagère

OA après modification



PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CARACTERISTIQUES DU BATI	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE
Périmètre du site d'étude	Activité	Implantation	Accès / sortie, principale Accès / sortie, secondaire	Espaces verts paysagers

B. ORIENTATION D'AMENAGEMENT DE LA GENSOLENNES

La zone 1AUh de la Gensolennes, à vocation principale d'habitat se développe en continuité nord de l'agglomération Crauroise, au Sud de la RD29 (route de Pierrefeu). Cette zone, héritée d'une ancienne zone 1NA/1NAa du POS était déjà concernée par une volonté d'urbanisation future. Le PLU approuvé en 2012 a entériné ce choix en permettant son ouverture à l'urbanisation via des principes d'aménagements. L'objectif était en priorité de répondre au nécessaire rééquilibrage de l'offre de logements. Plusieurs typologies d'habitat étaient prévues à cet effet. Le site de la Gensolennes étant situé en zone périurbaine et bordé au nord et à l'ouest par des secteurs pavillonnaires de faible densité, exclusivement en R+1, une urbanisation excessive de ce quartier ne pouvait être de facto envisagée, au risque de nuire à la qualité paysagère du site, situé en limite de la zone agricole.

Le nombre théorique de logements réalisables, tel qu'indiqué initialement par le rapport de présentation du PLU de la ville était de 170 logements, dont 30% de logements locatifs sociaux, via une servitude de mixité sociale. Il convient toutefois de rappeler que ce nombre est issu d'une estimation sommaire réalisée durant l'élaboration du PLU. A ce stade, les études préliminaires ne permettaient pas en effet de déterminer un nombre précis de logements.

Depuis 2012 (date de l'approbation du PLU), l'EPF PACA et la commune de La Crau ont acquis les terrains du site et réalisés les études d'aménagements nécessaires afin de permettre son urbanisation effective. L'EPF PACA a alors travaillé sur différents projets d'aménagements. Au regard de ces études plus poussées, il s'avère que l'orientation d'aménagement initiale nécessite certaines adaptations mineures, afin de permettre sa viabilité technique et financière, et notamment :

- **Création d'une voirie de bouclage interne** afin de permettre une meilleure circulation dans le futur quartier et de tenir compte de l'impossibilité à court terme de réaliser des perméabilités sur les quartiers voisins, faute de maîtrise foncière et de la présence de maisons formant un front bâti continu ;
- **Adaptation de la répartition des typologies d'habitat** sur le site afin de permettre l'équilibre économique de l'opération et d'améliorer les transitions avec les quartiers environnants.

Cette modification concerne :

- le secteur Sud-Est du site, initialement dévolu à de l'habitat collectif, qui est réorienté vers de l'habitat individuel et sur une partie moindre vers de l'habitat collectif. Cette modification ne traduit pas nécessairement une diminution importante du nombre de logements, les collectifs autorisés dans la zone n'étant qu'en R+2. L'EPF a ainsi pu considérer que si l'orientation initiale permettait dans ce secteur 45 logements (42 logements collectifs et 3 villas), l'orientation modifiée en permettrait environ 37 (28 logements collectifs et 9 villas).
- le secteur Sud-Ouest et central, dont la part dévolue à l'habitat groupé ou jumelé est réorganisé vers de l'habitat individuel, dans une configuration repensée. Ainsi le nombre de logements possible ne varie que faiblement, passant d'une estimation de 51 à environ 38 villas individuelles.

Le secteur dévolu à l'habitat collectif, au nord de l'opération n'est pas impacté par la présente modification et peut supporter diverses configurations, de 110 logements sur un total de 7

bâtiments, dans le cadre d'une configuration « dense » avec stationnements souterrains à 77 logements sur un total de 4 bâtiments dans une configuration plus aérée avec stationnements aériens.

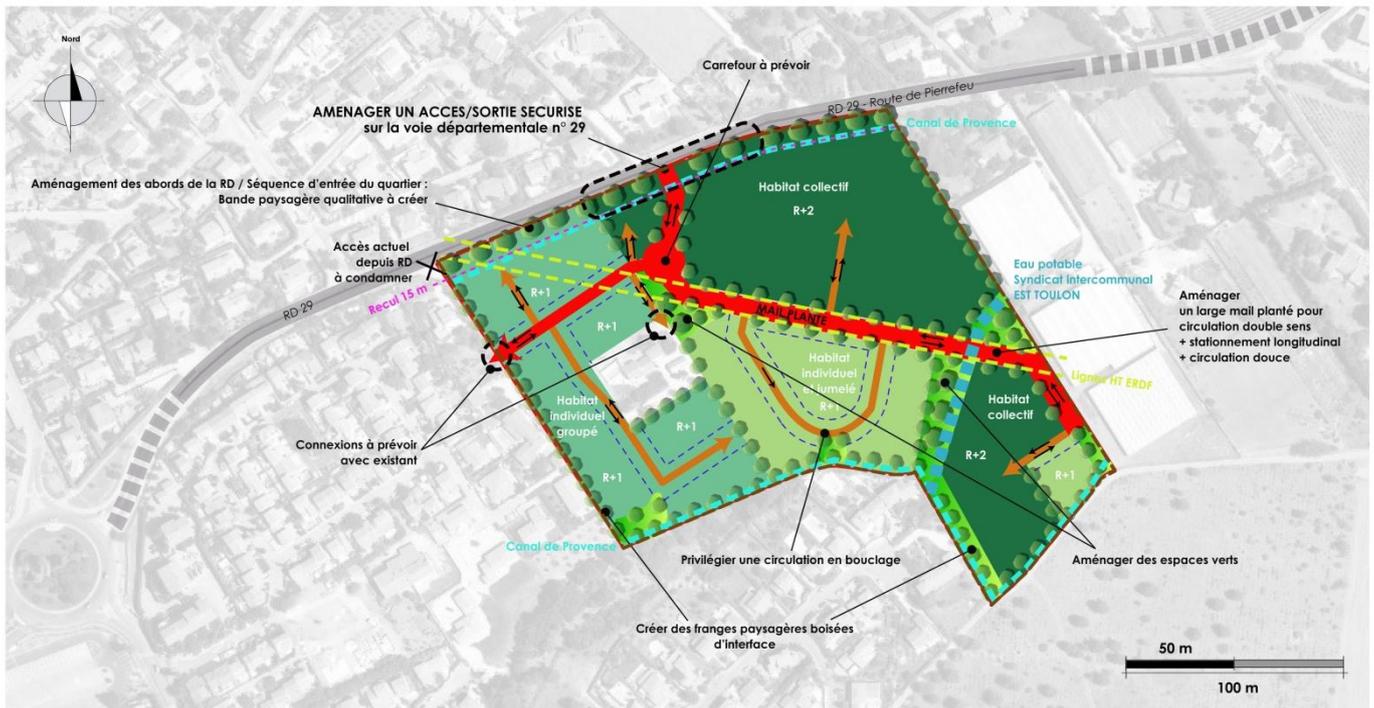
Les principes de structurations du quartier autour d'un mail planté et de continuités écologiques traversantes au secteur demeurent quant à elles inchangées. Les règles de recul qui étaient partiellement représentées graphiquement sont intégrées dans la légende pour s'appliquer à toutes les voies.

Les évolutions proposées dans le cadre de la modification sont donc légères au regard du nombre total de logements et demeurent compatibles avec les ambitions initiales fixées par le PLU, en plus de permettre de rendre opérationnelle l'opération.

Par ailleurs, ces acquisitions ont fait l'objet d'une convention d'intervention foncière tripartite entre la métropole, la commune et l'EPF PACA. Cette convention, signée le 11/07/2017 prévoit la réalisation d'une opération mixte intégrant environ 150 logements dont 40% de logements aidés (30% de logements sociaux et 10% en accession sociale). Cela atteste de la volonté de la commune et de la métropole de diversifier son parc d'habitat, y compris celui social.



OA en vigueur avant modification



PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CARACTERISTIQUES DU BATI	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE	RECLS ET SERVITUDES / RESEAUX
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre du site d'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Habitat collectif Habitat groupé Habitat individuel et habitat jumelé 	<ul style="list-style-type: none"> R+2 Hauteur du bâti Recul de 15 m / axe RD Recul minimal de 5 m sous conditions 	<ul style="list-style-type: none"> Accès / sortie Double sens Sens unique Voie de desserte principale Voie de desserte interne 	<ul style="list-style-type: none"> Espaces verts paysagers 	<ul style="list-style-type: none"> Servitude - Canal de Provence Servitude - Syndicat intercommunal Servitude - ERDF ligne Haute Tension

OA après modification



PERIMETRE ET LIMITES	VOCATION DE L'ESPACE	CIRCULATION ET DEPLACEMENTS	PAYSAGE	RECLS ET SERVITUDES / RESEAUX
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre du site d'étude 	<ul style="list-style-type: none"> Habitat collectif Habitat groupé Habitat individuel et habitat jumelé 	<ul style="list-style-type: none"> Accès / sortie Double sens Sens unique Recul de 15 m / axe RD Voie de desserte principale Recul de 5 à 6,5 m / limite de voie Voie de desserte interne Recul de 3 à 4 m / limite de voie 	<ul style="list-style-type: none"> Espaces verts paysagers 	<ul style="list-style-type: none"> Servitude - Canal de Provence Servitude - Syndicat intercommunal Servitude - ERDF ligne Haute Tension

▪ **Modification des règles d'extension en zone 2AU**

Afin de permettre des extensions modérées des constructions existantes en zone 2AU, dans l'attente d'une ouverture à l'urbanisation, le PLU approuvé en 2012 a introduit les dispositions suivantes :

« L'extension des constructions existantes à usage d'habitation régulièrement édifiées à la date d'approbation du PLU, à condition de ne pas compromettre l'aménagement ultérieur de la zone à condition et sous réserve :

- *que la surface de plancher initiale du bâtiment soit au moins égale à 50m²*
- *que pour les constructions à usage d'habitation, le projet ne conduise pas (et dans la limite d'une seule extension) à un accroissement de plus de 30% de la surface de plancher existante au PLU approuvé et n'excède pas un total de 250m² de surface de plancher. »*

La règle relative à la limite d'une seule extension s'avère cependant très restrictive compte tenu de la taille des bâtiments existants. La présente modification procède donc à la suppression de la mention *« (et dans la limite d'une seule extension) »* afin de permettre aux habitants d'avoir un peu plus de souplesse dans l'aménagement de leurs bâtiments, sans remettre en cause les capacités d'urbanisation futures des zones 2AU.

▪ **Ajouts de règles dérogatoires aux articles 6 et 7 dans la zone UA**

Les règles des articles 6 et 7 de la zone UA ne mentionnent les conditions d'implantation par rapport aux voies/emprise publiques et limites séparatives que par rapport aux bâtiments, ce qui exclue les autres constructions (en particulier les annexes). Cela est source d'interprétation. La présente modification entend donc procéder à un complément de réglementation en précisant les modalités d'implantation des piscines, abris de jardins, et terrasses, ainsi qu'introduire des dispositions dérogatoires pour les CINASPIC, sur la base de la réglementation proposée en zone UB.

Les mentions suivantes sont donc introduites à l'article UA6 :

6.2. Des implantations différentes peuvent être admises :

- *Pour les piscines qui doivent respecter un recul minimum de 2 m ;*
- *Pour les abris de jardin qui peuvent s'implanter à l'alignement ou avec un recul minimal de 1 m si leur hauteur au faîtage n'excède pas 2 m et sous réserve que les eaux pluviales soient collectées sur le terrain. En aucun cas, elles ne pourront redirigées sur le domaine public.*
- *Pour les terrasses non couvertes, les rampes d'accès pour les garages souterrains, les rampes handicapés et autres éléments d'accessibilité*
- *Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif pouvant s'implanter soit à l'alignement soit en recul. Dans le cas de recul, ce dernier doit être de 1m minimum par rapport à l'alignement.*

Les mentions suivantes sont donc introduites à l'article UA7 :

7.5. Des implantations différentes peuvent être admises :

- *Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, ces dernières pouvant s'implanter soit en limite soit en recul. Dans le cas*

de recul, ce dernier doit être de 1m minimum par rapport aux limites séparatives.

- *Pour les piscines qui doivent respecter un recul minimal de 2m.*
- *Pour les terrasses non couvertes, les rampes d'accès pour les garages souterrains les rampes handicapés et autres éléments d'accessibilité*

▪ **Ajouts de règles dérogatoires pour les vérandas**

Par leurs formes et leurs architectures, les vérandas sont des types de constructions spécifiques dont les caractéristiques sont à distinguer de celles des bâtiments auxquels elles sont jointes. Pour faciliter leurs mises en œuvre, les dispositions suivantes sont introduites aux articles 11 des différentes zones (hors UA, UH, UL et UM qui ne s'y prêtent pas) afin de les autoriser clairement et de déroger aux règles applicables aux bâtiments :

« Les vérandas sont autorisées. Les dispositions règlementaires de l'article 11 relatives aux couvertures et aux façades ne s'appliquent pas à ce type de construction dès lors qu'elles s'intègrent harmonieusement avec l'ensemble du bâtiment. »

▪ **Rappel des dispositions de l'article 4 des dispositions générales**

L'article 4 des dispositions générales rappelle les modalités d'application de l'article R123-10-1 du Code de l'urbanisme. Cet article précise également que le PLU s'oppose à l'application des dispositions de cet article (comme cela est autorisé), dans les zones

- les zones UC en raison de son caractère pavillonnaire de densité moyenne à conserver.
- les zones UD et leurs secteurs UDa du PLU en raison du caractère « peu dense » du tissu urbain existant et de sa sensibilité paysagère.

Afin de rappeler ces dispositions dans les zones UC et UD, la mention suivante est ajoutée aux articles UC9 et UC9 :

Rappel : Dans le cas d'un lotissement ou dans celui de la construction, sur une unité foncière ou sur plusieurs unités foncières contiguës, de plusieurs bâtiments dont le terrain d'assiette doit faire l'objet d'une division en propriété ou en jouissance, les règles édictées dans le règlement de la présente zone sont applicables sur chaque terrain issu de la division existante ou future, sans que les dispositions de l'article R123-10-1 du Code de l'Urbanisme (selon la codification en vigueur avant le 1er janvier 2016) ne soient applicables.

▪ **Renouvellement de la servitude d'attente de projet (zone UBa)**

La PLU approuvé le 21/12/2012 a instauré une servitude d'attente de projet sur le secteur UBa. Ce secteur intéresse un espace de renouvellement urbain (urbanisation disparate, distillerie...) situé en entrée de ville Sud du centre-ville, le long de l'avenue de Toulon.

Cette servitude est devenue caduque le 21/12/2017, ouvrant la voie au renouvellement urbain du quartier. Les conditions d'urbanisation étant réunis (opérations prioritaires réalisées ou en cours, besoins en logements sociaux...) et des réflexions sur l'urbanisation du site étant en cours, la levée de cette servitude est donc opportune.

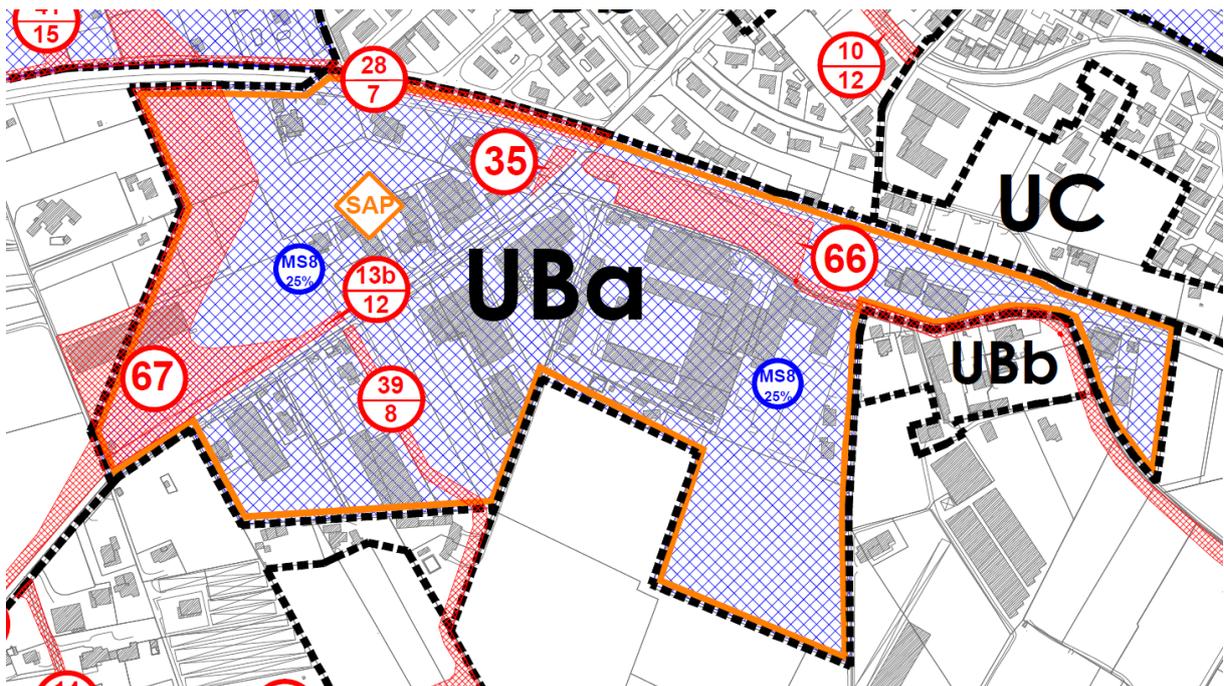
Toutefois, afin de maîtriser la production de logements à moyen terme et permettre une intégration progressivement des nouveaux besoins générés en termes de réseaux et d'équipements par la commune, il est proposé de phaser le renouvellement urbain de ce quartier. Il convient dans ce cadre de n'autoriser la constructibilité que dans les secteurs les plus propices ce jour à revaloriser en priorité l'entrée de ville, c'est-à-dire les terrains bâtis situés au Sud de l'avenue de Toulon (correspondant en grande partie à l'ancienne distillerie La Varoise).



Pour ce faire, la présente modification procède à la mise en place d'une nouvelle servitude d'attente de projet, définie pour inclure les terrains les moins bâtis, afin que les opérations d'aménagement favorisent réellement du renouvellement urbain en priorité et non urbanisation complémentaire. L'introduction de cette nouvelle servitude d'attente de projet permet de fait de favoriser le renouvellement urbain des secteurs les plus sensibles avant l'urbanisation des terrains moins bâtis, naturellement plus attractifs pour l'urbanisation.

Les règles existantes dans le PLU en vigueur pour les servitudes d'attente de projet sont conservées.

PLU en vigueur avant modification n°2



PLU après modification n°2

