

DEPARTEMENT DU VAR



# PLAN LOCAL D'URBANISME COMMUNE DE LA CRAU

PIECE N°1

## RAPPORT DE PRESENTATION TOME 4 | ANNEXE - ETUDE ENTREES DE VILLE

(Etude du risque feu de forêt – Étude des entrées de ville)

### REVISION GENERALE

Révision prescrite par délibération du Conseil Municipal  
de la ville de La Crau n°2017/093/5 du 09 novembre 2017  
Délibération du Conseil Métropolitain n°18/02/13 du 13 février 2018  
Délibération du Conseil Métropolitain n°21/02/44 du 16 février 2021

Document arrêté par délibération du Conseil Métropolitain le 30/04/2025



Le Concorde  
280, Avenue Foch  
83000 TOULON  
Tel. : 04 94 89 06 48  
[secretariat@map-architecture.fr](mailto:secretariat@map-architecture.fr)



## Table des matières

I – Objet de l'étude .....	4
I.1 – Rappel réglementaire .....	4
I.2 Localisation des secteurs concernés par l'étude .....	5
II – Les zones de Gavary / La Giavy .....	7
II.1 – Présentation des zones .....	7
II.2 – Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme .....	14
III – La zone du Chemin Long .....	18
III.1 – Présentation de la zone .....	18
III.2 – Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme .....	24
IV – La zone des Longues .....	32
IV.1 – Présentation de la zone .....	32
IV.2 – Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme .....	37

# I – Objet de l'étude

## I.1 – Rappel réglementaire

La loi du 02 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a créé diverses mesures destinées au traitement des « entrées de ville ». A ce titre, l'article L. 111-6 du Code de l'urbanisme dispose que :

*« 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 à l'article L. 141-19 » (soit les routes mentionnées expressément dans le DOO du SCoT opposable).*

En outre, l'article L. 111-7 dispose que :

*« L'interdiction mentionnée à l'article [L. 111-6](#) ne s'applique pas :*

*1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*

*2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*

*3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*

*4° Aux réseaux d'intérêt public ;*

*5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire lorsqu'elles sont installées sur des parcelles déclassées par suite d'un changement de tracé des voies du domaine public routier ou de l'ouverture d'une voie nouvelle ou sur les aires de repos, les aires de service et les aires de stationnement situées sur le réseau routier.*

*Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. »*

De plus, l'article L. 111-8 dispose que :

***« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) 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. »***

L'application de ces articles implique donc d'étudier plus précisément le devenir des espaces localisés le long des voies concernées, afin d'en maîtriser le développement.

## I.2 Localisation des secteurs concernés par l'étude

Sur la commune de La Crau, les voies routières concernées par l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme sont la **RD 29**, la **RD 98** et la **RD 554**. Ces routes étant soumises à l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme, cela induit une interdiction des constructions et installations nouvelles dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe de leur tracé.

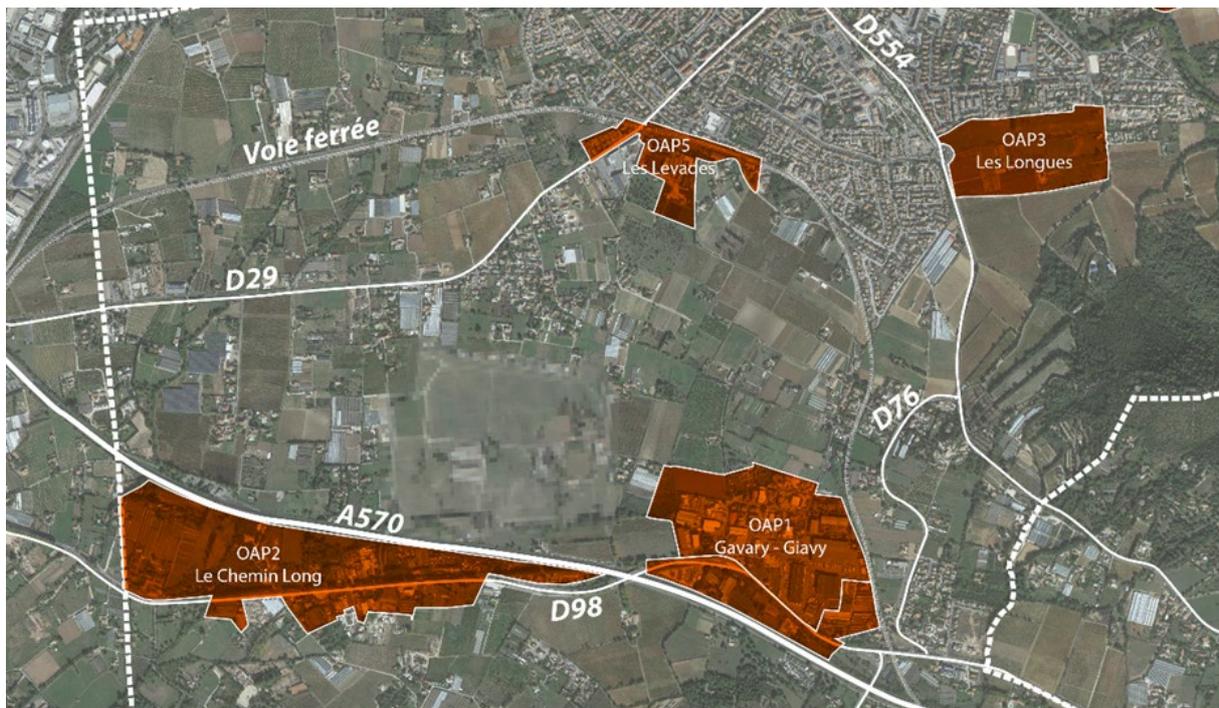
Concernant les voies autoroutières, celle concernée sur la commune de La Crau est l'**A570**. Cette route induit une interdiction des constructions et installations nouvelles dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de son tracé.

A l'échelle de la commune, plusieurs zones du PLU sont concernées par ces bandes d'inconstructibilité. Trois secteurs spécifiques font en l'espèce l'objet de cette étude. Il s'agit des secteurs de :

- Gavary / La Giavy ;
- Chemin Long ;
- Les Longues.

Ces zones longent la RD 98, la RD 554 et l'A570. Aucune de ces zones ne bordant la RD 29, les espaces longeant cette voie ne sont donc pas concernés par cette étude.

La présente révision du PLU prévoyant l'ouverture à l'urbanisation de ces trois zones, elles font l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles (OAP), respectivement les OAP1 (Gavary – La Giavy), OAP2 (Le Chemin Long) et OAP3 (Les Longues).



Localisation des zones concernées par l'étude

Cette étude vise ainsi à analyser et justifier que, sur ces zones, les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies concernées 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.

## **Nota :**

En réalité, deux de ces secteurs d'étude présentent, sur des parties significatives de leurs linéaires, déjà un caractère urbanisé. En effet, un certain nombre de constructions s'y sont par le passé implantées, suivant des retraits souvent nettement inférieurs, notamment sur Gavary-La Giavy et Le Chemin Long, le long de la RD98, en accord avec les documents d'urbanisme antérieurs (notamment les POS). De ce fait, la présente étude pourrait constituer une simple régularisation au regard de la loi. Néanmoins, la situation stratégique de ces secteurs et le fait que certaines parties des secteurs concernés demeurent non bâties, justifie le recours à la présente étude.

Pour conclure cette phase introductive, il convient de rappeler que deux des trois secteurs (Gavary – La Giavy et Le Chemin Long) sont inscrits dans le DOO du SCoT opposable, en tant qu'espaces économiques dédiés aux activités artisanales et industrielles. Le troisième secteur (Les Longues) est destiné dans ce même DOO à l'habitat. Ces trois secteurs sont donc identifiés en tant qu'espaces urbanisables, au sein de l'enveloppe urbaine de la commune à l'horizon 2030.

## **Rappel de l'étude d'entrée de ville intégrée dans le PLU 2012**

Le PLU en vigueur, approuvé le 21 décembre 2012 a intégré une étude d'entrée de ville relative à la zone de Gavary, classée en zone 1AUa et destinée à la poursuite du développement économique de la commune. A ce titre, l'aménagement de la zone a fait l'objet d'orientations d'aménagements (OA), ces dernières correspondant à l'ancienne dénomination des actuelles Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Fort de cette étude d'entrée de ville, le règlement a réduit la bande inconstructible à une distance de 15 mètres, par rapport à l'axe de la RD 98 (et des autres routes départementales).

En complément, une modification du PLU, approuvée le 27 mars 2019, a précisé ces OAP sur Gavary, notamment au titre de la desserte de la zone à partir de la RD 98. Cette modification n'a pas porté sur la règle d'implantation des constructions par rapport à cette voie.

Concernant la zone de Gavary, la présente étude d'entrée de ville ne concerne donc que le projet d'extension de la Zone d'Activités Economiques (ZAE) existante, pour sa partie longeant la RD 98.

En complément, cette étude concerne également :

- La zone de La Giavy, implantée sur le côté opposé à Gavary, en frange Sud de la RD 98 ;
- La zone des Longues, implantée en limite Est de la RD 554.

Ces éléments sont développés ci-après dans le cadre de cette nouvelle étude d'entrée de ville.

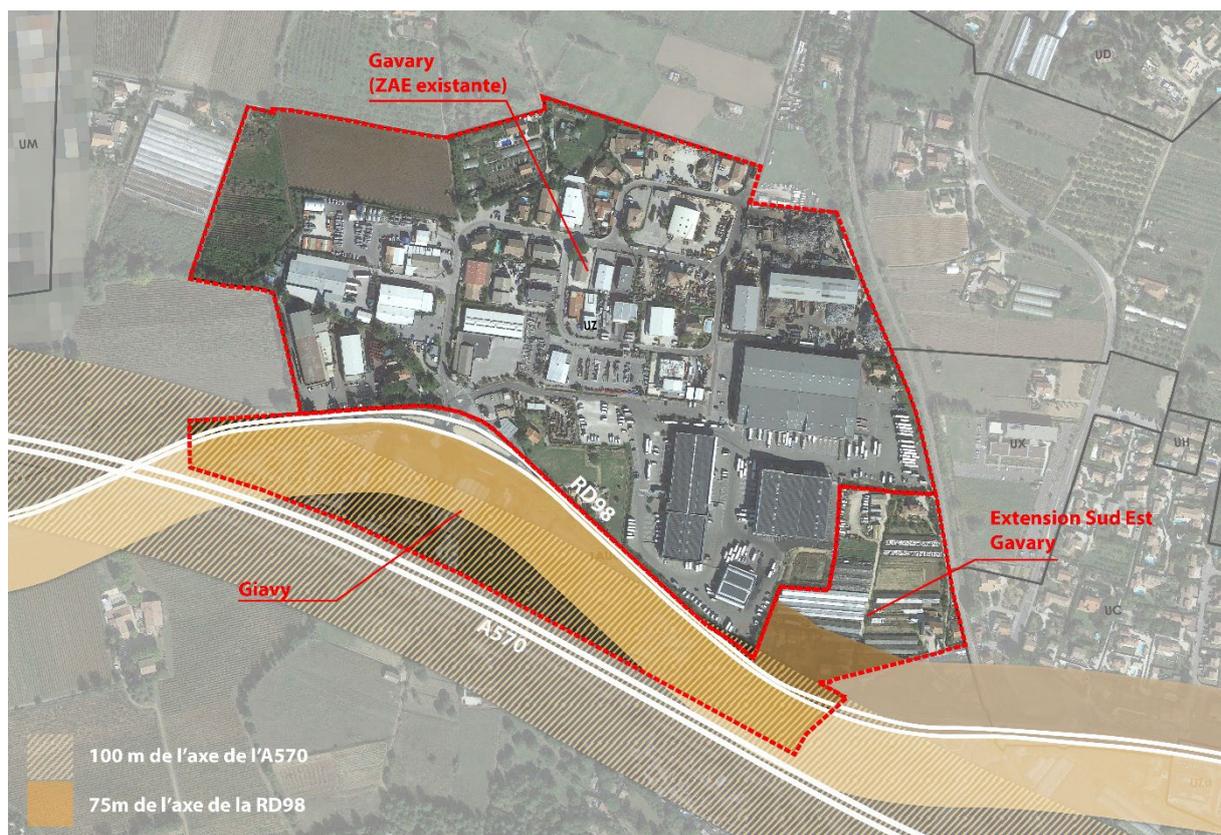
## II – Les zones de Gavary / La Giavy

### II.1 – Présentation des zones

#### II.1.1 Localisation des zones par rapport aux voies concernées

Les zones d'étude sont situées au Sud-Est de la commune, au Nord-Ouest de la jonction de la voie ferrée, de la RD 98 et de l'A 570, aux lieux-dits de Gavary et La Giavy.

La RD 98 sépare en deux les zones de Gavary et La Giavy. L'A 570 borde, quant à elle, la limite Sud de la zone de La Giavy.



Superposition des bandes d'inconstructibilité avec le zonage du PLU

Actuellement, **l'extension de la zone de Gavary doit respecter un recul de 75 mètres** d'inconstructibilité par rapport à l'axe de la **RD 98**.

Actuellement, **la zone de La Giavy doit respecter un recul de 75 mètres** d'inconstructibilité par rapport à l'axe de la **RD 98** et **100 mètres** d'inconstructibilité par rapport à l'axe de l'**A 570**.

#### II.1.2 Etat initial du site

La zone de Gavary - La Giavy bénéficie d'une situation éminemment privilégiée. Accessible par l'A 570 et la RD 98, son positionnement stratégique lui permet une desserte optimisée, notamment pour les transporteurs.

Au Nord du site, le long de la RD98, la zone de Gavary concentre une partie importante des activités économiques (notamment artisanales, industrielles et commerciales) de la commune. Elle est urbanisée en quasi-totalité et ne dispose donc plus de foncier pour accueillir de nouvelles entreprises. En limite Nord et au Sud-Est de la zone, des terrains doivent permettre de recevoir cette extension.

Au Sud du site, également desservie par la RD 98, face à Gavary, l'aménagement futur de la zone de La Giavy va permettre de compléter l'offre foncière à vocation économique de la commune.

### **Systeme de desserte**

- **Gavary**

La zone d'activité existante (ZAE) de Gavary est desservie comme suit :

- Un carrefour principal, à l'Ouest, directement connecté à la RD 98 ;
- Un second accès, à l'extrémité Ouest de la zone, qui permet la desserte d'une seule activité économique ;
- Un troisième accès, au Nord (rue Galilée), qui connecte la zone avec les tissus environnants.



L'entrée principale de Gavary sur la RD 98

Le projet d'extension Sud-Est de la zone d'activité est quant à lui desservi par l'intermédiaire du chemin de Gavary, qui constitue le seul accès et est directement relié à la RD 98.



Le chemin de Gavary

- **La Giavy**

Pour La Giavy, le carrefour principal sur la RD 98 permet également la desserte de la partie Ouest de la zone. Deux autres accès secondaires complètent le système de desserte de la partie centrale et Est de la zone. Ces deux accès secondaires débouchent également directement sur la RD 98.

### Diagnostic paysager

- **Gavary**

Ce secteur présente un paysage de faible valeur patrimoniale. Au sein de la ZAE de Gavary, la densité des bâtiments à vocation économique associées à des espaces extérieurs souvent très peu valorisés (stockage, parkings, etc) crée un sentiment d'espace sans qualités. Le premier plan le long de la RD 98 n'est également pas assez valorisé, l'aménagement en espace vert étant trop peu perceptible et interrompu.



Le premier plan le long de la RD98

Le secteur correspondant à l'extension Sud-Est de la zone garde encore une ambiance agricole, avec des parcelles recevant souvent des serres. On note également la présence d'habitations, notamment en premier plan le long du chemin de Gavary.

- **La Giavy**

Comme pour l'extension de Gavary, la zone de La Giavy garde encore une ambiance agricole, avec quelques terrains encore exploités (maraîchage). Néanmoins, la présence d'autres activités, notamment du stockage et gardiennage de bateaux sur les extrémités Est et Ouest de la zone, viennent compléter un paysage local qui demeure anarchique et incohérent.



Stockage de bateaux à l'extrémité Ouest de Giavy

La limite Nord de la zone est bordée par un alignement de platanes le long de la RD 98. Cette présence assure de manière isolée une qualité certaine au paysage traversé.

La limite Sud de la zone longeant l'A 570 n'est pas assez valorisée, les espaces anthropisés de gardiennage de bateaux venant jouxter le bas-côté de cette voie.

### **Diagnostic urbain**

- **Gavary**

Au sein de la ZAE existante, l'implantation des bâtiments longeant la RD 98 respecte la bande inconstructible de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 98, telle que fixée dans le règlement. Cependant, l'implantation des bâtiments concernés fait preuve d'une grande disparité, avec des retraits variables allant de moins de 10 mètres jusqu'à 37 mètres. Les parcelles étant déjà bâties, la conservation de cette règle de 15 mètres se justifie d'elle-même.

Au sein de la zone d'extension Sud-Est, l'implantation des bâtiments existants par rapport à l'axe de la RD 98 varie elle aussi de 20 à 40 mètres. Cependant, ce secteur étant desservi par le chemin de Gavary, la distance entre les bâtiments longeant cette limite varie également, certaines constructions (habitations ou serres) étant implantées à l'alignement, d'autres respectant un retrait variant de 5 à 10 mètres.

- **La Giavy**

A l'inverse de Gavary, la zone de La Giavy bien que déjà pour partie anthropisée (stockage de bateaux, ...), n'abrite que peu de constructions en dur, avec une présence de serres notable. Ces dernières sont généralement implantées en partie centrale de la zone, selon des retraits importants (de l'ordre de 40 mètres par rapport à l'axe de la RD 98).

La limite Sud de la zone étant bordée par l'A 570, certaines serres sont implantées à l'alignement, ce qui correspond à un retrait d'environ 18 mètres par rapport à l'axe. Les quelques constructions « en dur » sont quant à elles implantées de manière également relativement anarchique, avec des retraits variant de 30 à 40 mètres par rapport à l'axe de la voie.

Notons que la faible épaisseur de la zone, notamment sur ces terminaisons Est et Ouest pose la question de la viabilité de son aménagement futur. En instaurant des distances trop importantes par rapport à la RD 98 et l'A 570, on risque de rendre inconstructibles bon nombre de parcelles, soit un résultat inverse par rapport à l'objectif affiché du PLU d'offrir une nouvelle offre foncière pour les activités économiques sur La Giavy.

### **Diagnostic architectural**

- **Gavary**

L'écriture architecturale des bâtiments présents au sein de la ZAE existante est généralement assez pauvre, à l'exception de quelques bâtiments correspondant à des entreprises de taille importante sur lesquels s'exprime une modernité qui « tire vers le haut » l'image du site. Cette présence crée un signal attractif qu'il convient de prendre pour exemple. Ces bâtiments disposent de hauteurs plus élevées que la majorité des constructions existantes, édifiées en rez de chaussée ou R+1.



Un bâtiment contemporain de qualité



Un autre exemple peu valorisant

Au sein du projet d'extension de la ZAE, l'architecture des constructions est également de faible qualité, avec une alternance de serres, souvent en friche, d'habitations et de bâtiments artisanaux. Les hauteurs maximales varient entre R+0 et R+1, voire, exceptionnellement R+2.

Leur typologie renvoie bien souvent à une écriture provençale traditionnelle : volumes simples, coiffés de toitures en tuiles, enduits clairs, modénatures minimalistes (génoises, corniches, appuis de baies, ...).



Un exemple de serre sur la zone d'extension de la ZAE



Un exemple d'habitation sur la zone d'extension de la ZAE

- **La Giavy**

La zone de La Giavy ne reçoit que peu de constructions, à l'exception des serres et d'anciens bâtiments à vocation agricole. Cet ensemble hétéroclite est complété par la présence de petits bâtiments liés au fonctionnement des activités de stockage de bateaux.



Une activité de stockage de bateaux, à l'extrémité Est de Giavy (à droite la RD 98)

### **II.1.3 Enjeux de développement du secteur**

L'extension de la zone d'activité de Gavary sur des parcelles bordant ses limites Nord et Sud-Est, ainsi que sur le site de La Giavy, a pour premier intérêt de limiter au maximum leurs impacts sur les espaces agricoles environnants.

Au Nord de Gavary, les terrains concernés se développent sur une superficie réduite de 3 hectares, au Sud-Est, la surface est de 2,7 hectares. Ces extensions vont permettre d'accueillir de nouvelles activités économiques, tout en préservant la continuité des exploitations concernées.

Au Sud, la zone de La Giavy représente une surface totale de près de 10 hectares, dont 5 sont encore vierges de toute construction. Ce secteur a d'ailleurs été identifié par le SCoT Provence Méditerranée, approuvé en 2019, comme faisant partie de l'enveloppe urbaine à l'horizon 2030, avec l'objectif de lutte contre le mitage. Il est, à ce titre, qualifié d'« espace urbanisable ».

### II.1.4 Le projet d'aménagement sur le secteur

L'extension de la ZAE de Gavary et de La Giavy correspond à un secteur homogène dont les principes d'aménagement sont fixés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles. Ces entités spatiales ont pour vocation d'assurer la poursuite du développement économique de la commune.

La cohérence d'aménagement sur ces secteurs correspond à assurer un développement urbain harmonieux, en continuité et face à la ZAE de Gavary.

Cette zone est classée en zones AUCa3 (La Giavy) et UZ (extension Nord-Ouest de Gavary), au titre de la présente révision du PLU. L'OAP-1, élaborée dans le cadre de la présente révision, fixe ainsi un certain nombre de principes d'urbanisme et d'aménagement, qui vont permettre de définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur cette entrée de ville, tout en favorisant le renouvellement urbain et de participer activement au développement économique de la commune.

A ce titre, cette OAP-1 comporte un schéma d'aménagement qui est présenté ci-après. Pour plus d'informations concernant cette OAP, il convient de s'y référer directement. En tout état de cause, les justifications présentées ci-après au titre de la présente étude d'entrée de ville ont été définies en pleine cohérence avec les principes fixés dans ces OAP-1.



Cartographie de l'OAP-1

## **II.2 – Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme**

### **II.2.1 Justifications au regard des nuisances**

La prise en compte des nuisances sonores sera assurée, en premier lieu, par l'implantation des futurs bâtiments à des distances raisonnables avec les axes de la RD 98 et l'A 570, ce qui correspond à un arbitrage équilibré entre la densification légitime de la zone de La Giavy, tout en préservant un premier plan vert le long de ces voies.

En second lieu, les futures enveloppes bâties au sein de ces zones seront traitées de manière à présenter toutes les obligations légales en matière d'affaiblissement acoustique sur les tronçons concernés, apportant ainsi tout le confort exigible pour les espaces intérieurs et extérieurs. A ce titre, l'autoroute A 570 est classée comme infrastructure de catégorie 2 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 250 mètres. 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 mètres.

En matière de réduction des pollutions associées aux futures activités économiques, la gestion des déchets des établissements devra être effectuée dès la conception des projets, afin d'anticiper les modalités de collecte des différents types de déchets.

### **II.2.2 Justifications au regard de la sécurité**

Le carrefour existant à l'Ouest sur la RD 98 permet de sécuriser au mieux les entrées et sorties de Gavary et de La Giavy-Sud, tout en fluidifiant les trafics de véhicules. Il pourra faire l'objet, le cas échéant, de travaux d'aménagement.



Le carrefour existant sur la RD 98, à l'intersection entre Gavary et La Giavy

L'accès Sud-Est de La Giavy (à partir du chemin de Gavary) est également conservé. Il permet la desserte de cette partie de la zone d'extension.

De même, les deux autres accès existants qui permettent de desservir la partie Sud de Giavy sont conservés.

En complément, aucun nouvel accès sur la RD 98 ne pourra être autorisé sur ces zones, à l'exception de tout projet futur conçu et réalisé sous l'égide des services concernés du Département.

Pour conclure, l'aménagement possible d'une voirie secondaire de type contre-allée, en parallèle à la RD 98 et débouchant sur les accès existants (carrefour Ouest et accès secondaires Est), sera également une façon de garantir la sécurité de l'aménagement du secteur de Giavy, au sud de la RD 98.

### **II.2.3 Justifications au regard de la qualité de l'urbanisme**

L'extension de la ZAE de Gavary comme celle de La Giavy, doivent être pensées comme l'expression d'une continuité urbaine cohérente et harmonieuse. A ce titre, le traitement des limites longeant la RD 98 et l'A 570 doivent traduire cet objectif.

En terme de qualité urbanistique, cette cohérence doit se traduire par la fixation de bandes inconstructibles adaptées, par rapport aux voies précitées. A ce titre :

- Un retrait de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 98 va permettre de créer un espace de « respiration » de part et d'autre qualifiant les franges urbaines concernées, le long de la façade Sud de l'extension de Gavary et de la façade Nord de La Giavy.
- Un retrait de 25 mètres par rapport à l'axe de l'A 570 va également permettre de mettre en valeur la limite Sud de La Giavy qui longe cette voie.

### **II.2.4 Justifications au regard de la qualité des paysages**

L'aménagement d'un premier plan « vert », préservant notamment l'alignement de platanes bordant la limite Nord de La Giavy va permettre de valoriser l'interface avec la RD 98.



*Le premier plan le long de la RD 98*

Ce premier plan « vert » sera également reconduit le long de la limite Sud de La Giavy, au contact de l'A 570.

Les retraits de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 98 et de l'A 570 vont permettre de réaliser ces aménagements paysagers, sur une profondeur d'environ 5 mètres. Ces espaces devront être traités de manière homogène, notamment par l'emploi d'essences locales (de type lauriers roses, ou autre).

### **II.2.5 Justifications au regard de la qualité architecturale**

Pour l'extension Nord-Ouest de Gavary, la hauteur maximale des bâtiments correspondra aux constructions existantes les plus importantes de la ZAE, qui bordent la RD98 où sont situées en retrait immédiat de cette « façade commerciale ». A ce titre, elles ne pourront excéder 15 mètres, soit une hauteur maximale un peu plus importante que celle fixée dans le règlement du PLU 2012 (12 mètres). Cette augmentation de 3 mètres va permettre de favoriser une densification maîtrisée du tissu existant, notamment en donnant la possibilité de surélever les bâtiments existants



Un exemple de bâtiment « signal » dans le paysage architectural de Gavary

Pour la zone de La Giavy, cette hauteur maximale est portée à 20 mètres, ce qui va permettre de donner la possibilité de concevoir des « bâtiments signaux », notablement perceptibles depuis l'A570.

Une recherche de continuité avec certaines écritures architecturales contemporaines existantes pourra faire l'objet d'une attention particulière, notamment en matière de revêtements, de modénatures et de teintes, qui permettra de s'intégrer harmonieusement avec la qualité des bâtiments les plus emblématiques édifiés au sein la ZAE existante. Enfin, le choix d'une écriture architecturale contemporaine, durable et innovante pourra également être favorisé, permettant à ce que certains futurs bâtiments s'inscrivent dans une authentique modernité.

### **II.2.6 Synthèse de l'étude : fixation des bandes d'inconstructibilité**

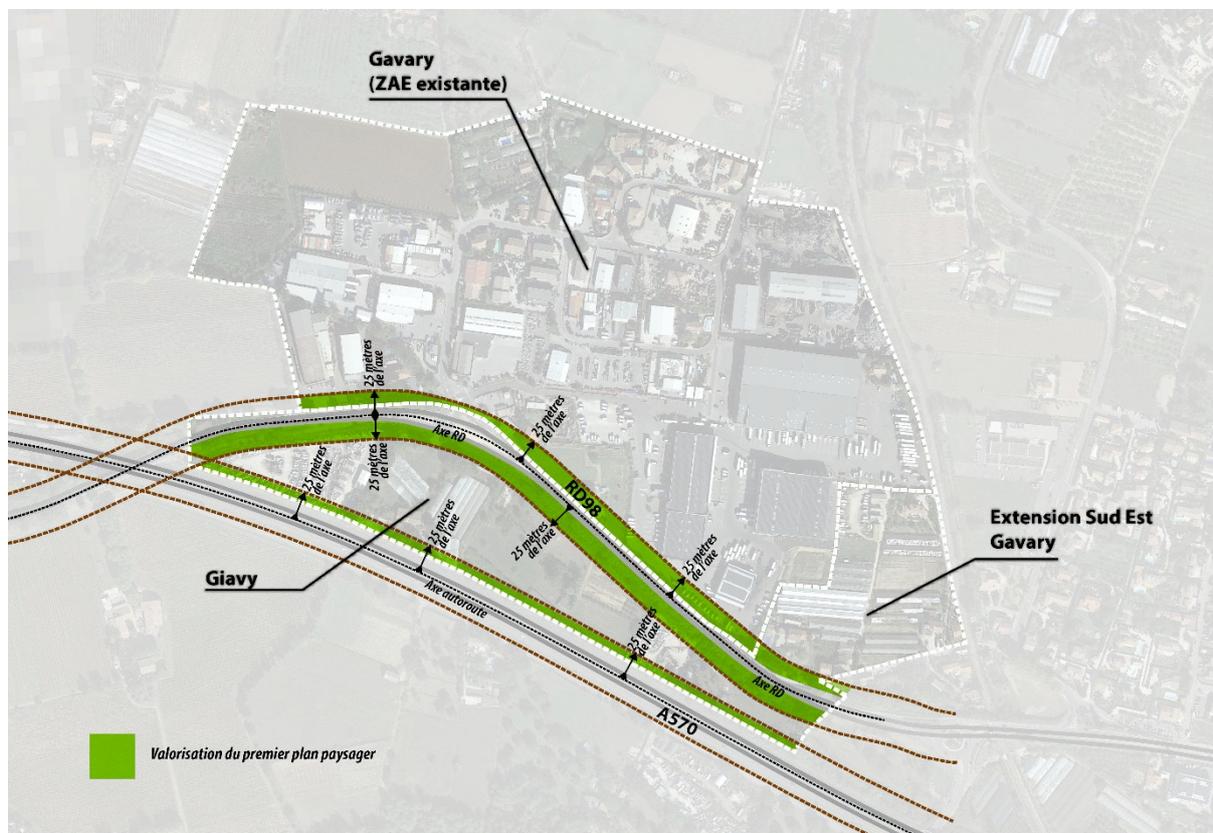
- **Gavary**

Pour ce qui concerne Gavary et sur la base des éléments développés ci-avant, la bande inconstructible est portée à **25 mètres** par rapport à l'axe de la RD 98, ce qui correspond au retrait que les principaux bâtiments existants ont retenu pour leur implantation, avec un premier plan actuellement occupé par des aménagements paysagers et des espaces de stationnement extérieur.

- **La Giavy**

Pour ce qui concerne La Giavy, qu'il s'agisse de ses parties Sud et Sud-Est, la bande inconstructible est également réduite à **25 mètres** par rapport à l'axe de la RD 98 et à l'axe de

l'A 570. Cette distance va permettre de réaliser des aménagements paysagers de qualité en premier plan le long de ces axes, conformément aux indications fixées dans l'OAP-1, tout en préservant des zones d'implantation conséquentes pour les futurs bâtiments. Ce retrait de 25 mètres va donc permettre de densifier les parcelles longeant la RD98, tout en permettant de conserver une bande inconstructible d'environ 5 mètres par rapport au chemin de Gavary qui borde les terrains concernés.



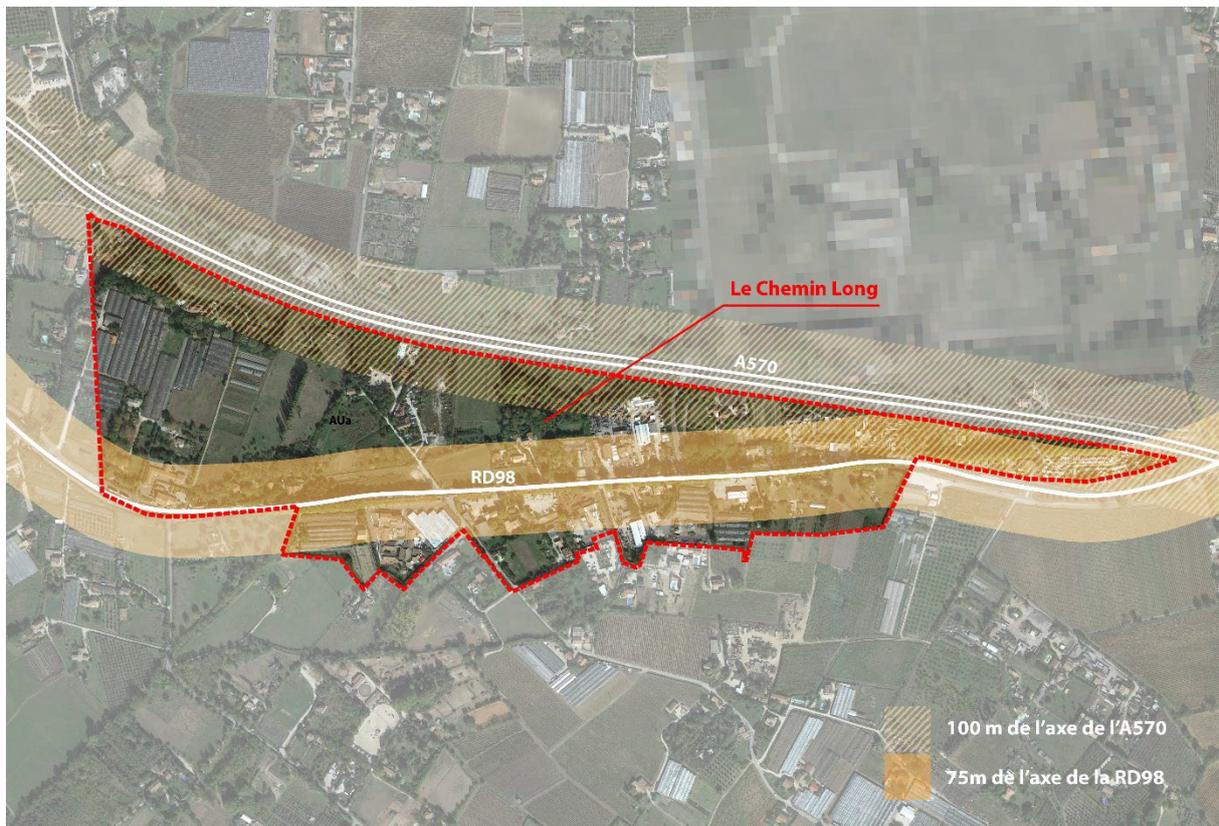
Réduction et harmonisation à 25 mètres des bandes d'inconstructibilité le long de la RD98 et l'A570

## III – La zone du Chemin Long

### III.1 – Présentation de la zone

#### III.1.1 Localisation de la zone par rapport aux voies concernées

La zone du Chemin Long est située au Sud de la commune, à l'Ouest du secteur de Gavary – La Giavy. Cette zone est traversée par la RD 98, qui borde sa partie Sud. Sa partie Nord-Est, quant à elle, est limitrophe avec l'A 570.



Superposition des bandes d'inconstructibilité avec le zonage du PLU 2012

Actuellement, la zone du Chemin Long doit respecter un recul de 75 mètres d'inconstructibilité de part et d'autre de l'axe de la RD 98 et de 100 mètres d'inconstructibilité par rapport à l'axe de l'A 570.

#### III.1.2 Etat initial du site

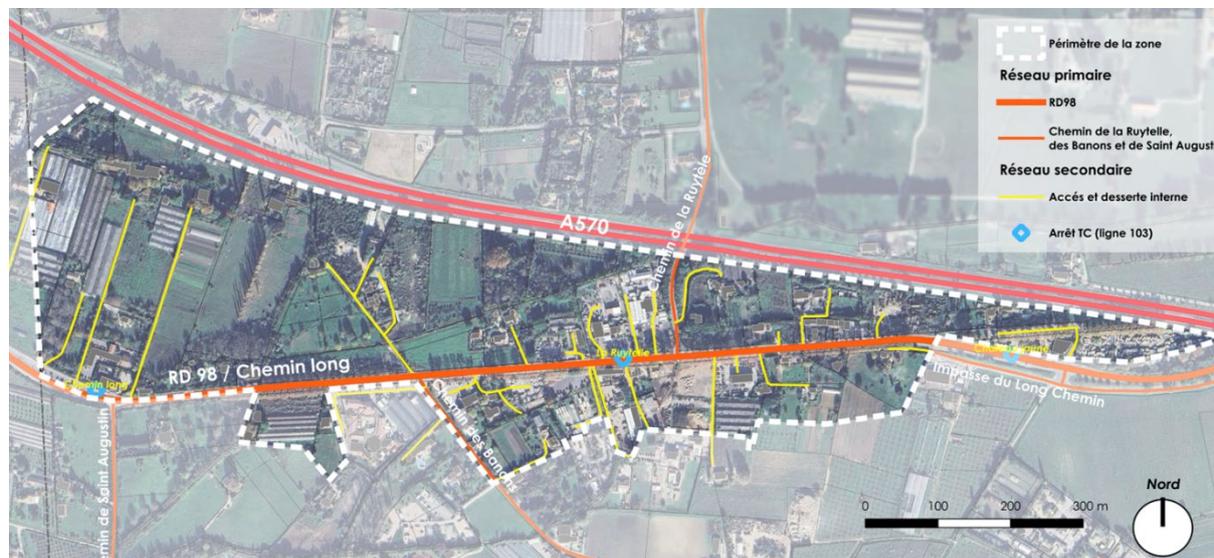
##### Systeme de desserte

La zone du Chemin Long est desservie par la RD 98 sur laquelle viennent se greffer de nombreuses antennes qui desservent les terrains situés de part et d'autre de cette voie :

- Au Nord, (en allant de l'Ouest vers l'Est) les chemins de Saint Augustin, du Chemin Long, de la Ruytèle (ce-dernier étant la seule voie traversant en surplomb l'A 570), ainsi que l'ancien tracé de la RD 98 ;

- Au Sud, (en allant de l'Ouest vers l'Est) les chemins de Banons, de Saint-Jacques et l'impasse du Chemin Long.

Ce réseau secondaire est complété par de multiples accès aux parcelles et activités concernées, ce qui confère au secteur une certaine dangerosité, notamment au titre du trafic qu'il supporte et du nombre d'activités déjà présentes.



Le système de desserte actuel de la zone

Notons que la RD98 a fait l'objet d'aménagements cyclables de part et d'autre de son linéaire.

Par ailleurs, il convient de préciser que l'on note la présence sur la RD 98 de 3 arrêts de Transports en Commun (TC), avec la ligne 103 qui irrigue l'ensemble de la zone. Ces 3 arrêts sont respectivement implantés à l'Ouest, au centre et à l'Est de la zone, desservant ainsi le site en 3 points stratégiques.

### Diagnostic paysager

Ce secteur présente un paysage de faible valeur patrimoniale, mixte et contrasté, avec :

- D'une part, la présence de parcelles encore non urbanisées qui forment un paysage ouvert composé essentiellement de friches à pelouses et des prés incluant des fourrés de ronces (ronciers), des fourrés de canne de Provence (canniers) ainsi que certains jardins paysagers (arbres et arbustes épars, haies d'arbustes et pelouses anthropiques).
- D'autre part, des parcelles bâties recevant soit des activités économiques (notamment artisanales et commerciales), soit des habitations, soit les deux à la fois.

Cette alternance aboutit à un espace sans cohérence d'ensemble, face aux étendues de la plaine agricole crauroise qui se développe au Sud de la zone.



Le paysage agricole, au Sud de la RD 98

Cette absence de lisibilité spatiale est accentuée par des dispositifs publicitaires, des enseignes et pré-enseignes qui pénalisent les effets de perspective sur le grand paysage local, créés par la linéarité de la RD 98 et débouchant sur le Fenouillet (à l'Est) et le Faron (à l'Ouest).



Des panneaux publicitaires pénalisant la perspective sur le Fenouillet

### **Diagnostic urbain**

L'implantation des bâtiments dans la zone accentue encore plus la sensation d'un espace n'ayant jamais fait l'objet d'une réflexion ni d'une cohérence d'ensemble. En effet, certains bâtiments sont implantés à l'alignement, d'autres suivants des retraits variables, notamment déterminés par l'aménagement des parkings en premier ou second plan. D'autres, enfin, bénéficient d'implantations un peu plus éloignées par rapport à la voie, et bénéficient souvent de jardins qui les cernent et les insèrent dans une ambiance plus aérée, voire bucolique.



Un bâti implanté à l'alignement, le long de la RD 98



Un bâtiment implanté en retrait de l'alignement, le long de la RD 98

### **Diagnostic architectural**

La diversité des occupations du sol, entre habitations, bâtiments agricoles et activités économiques (notamment artisanales et commerciales) se retrouvent également au niveau des morphologies bâties et des typologies architecturales, avec une alternance entre des hangars et des villas d'inspiration provençale.

Seule caractéristique relativement unitaire, on remarque que de manière générale, toutes ces constructions, érigées en R+0 et R+1, sont érigées selon des hauteurs assez réduites.



Bâti isolé à vocation mixte, le long de la RD 98



Des architectures sans qualités, en premier plan le long de la RD 98



Une activité de stockage de caravanes, le long de la RD 98

Ce paysage architectural composite et de faible qualité est complété par la présence de serres, en friches ou encore exploitées, alternativement implantées en premier ou second plan par rapport à la RD 98, au cœur de la zone (partie Nord) ou au sein de la plaine agricole (partie Sud).

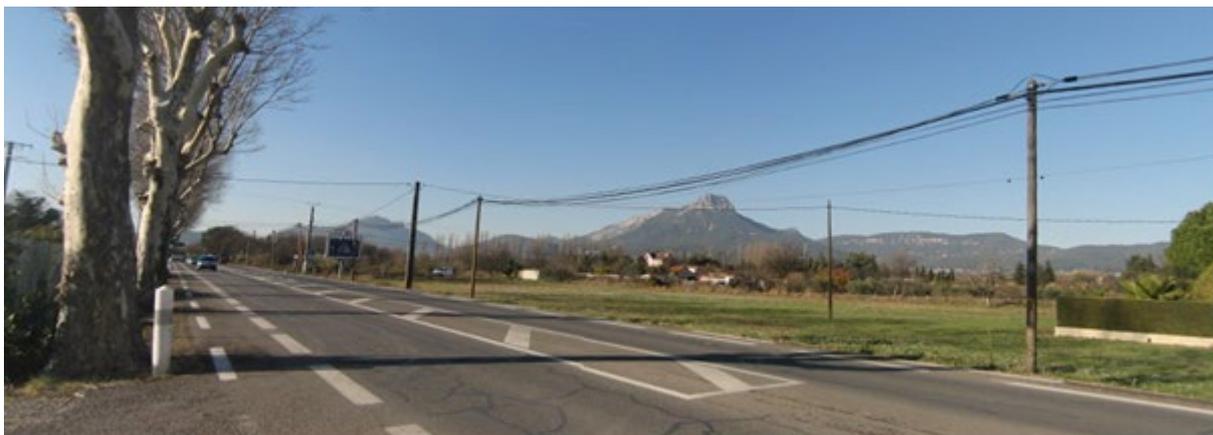


Des paysages de serres, exploitées ou en friche

### **III.1.3 Enjeux de développement du secteur**

La zone du Chemin Long bénéficie d'une situation particulièrement stratégique, avec la présence de l'A 570 qui longe sa limite Nord et de la RD 98 qui borde sa limite Sud. Elle se développe sur près de 38 hectares, ce qui constitue le potentiel foncier le plus significatif de la commune en matière d'activités économiques et d'équipements.

Elle est directement reliée à la vitalité des zones d'activités économiques limitrophes, implantées à l'Ouest, sur la commune de La Garde (La Pauline, Les Tourraches), ou à l'Est sur le territoire craurois (Gavary). Cette situation unique la destine à recevoir de nouvelles activités économiques ainsi que de nouveaux équipements d'intérêt collectif, qu'ils soient communaux ou d'intérêt métropolitain.



La zone du Chemin Long, en direction des ZAE de La Garde

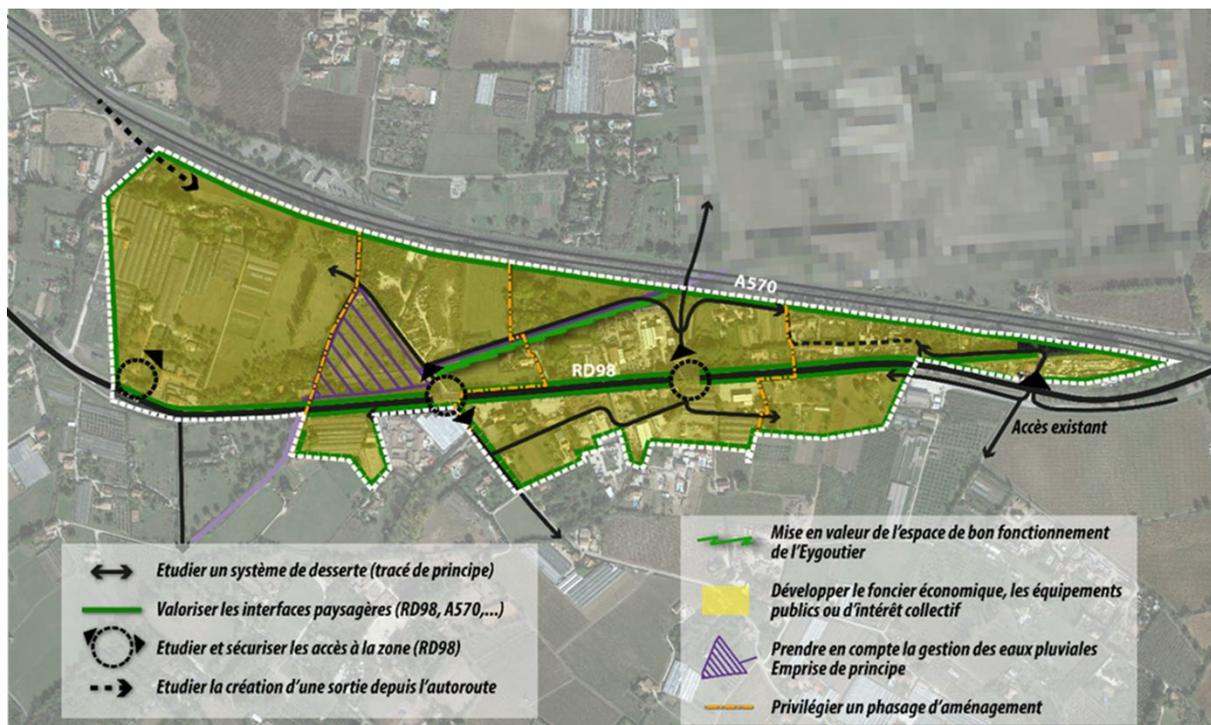
### **III.1.4 Le projet d'aménagement sur le secteur**

La zone du Chemin Long correspond à un secteur homogène dont les principes d'aménagement sont fixés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles. Cette entité spatiale a pour vocation d'assurer la poursuite du développement économique de la commune et d'accueillir de futurs équipements structurants d'intérêt communal ou métropolitain. En matière de développement local, la zone du Chemin Long va permettre de promouvoir une nouvelle offre artisanale, commerciale (sous conditions limitatives, afin de ne pas porter atteinte au tissu existant de proximité), de services et d'équipements, complémentaire avec celles proposées dans les autres zones d'activités de la commune, en centre-ville et à la Moutonne.

La cohérence d'aménagement sur ce secteur correspond également à assurer un développement urbain harmonieux, en continuité des ZAE existantes de La Garde (La Pauline, ...) et de Gavary – La Giavy.

Cette zone est classée en zone AUCa, sous la forme d'une double sectorisation avec, à l'Ouest un secteur AUCa1 et à l'Est le secteur AUCa2), au titre de la présente révision du PLU (2AUa dans le PLU initial). L'OAP-2, élaborée dans le cadre de la présente révision, fixe ainsi un certain nombre de principes d'urbanisme et d'aménagement, qui vont permettre de définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur cette entrée de ville, tout en favorisant le renouvellement urbain et de participer activement au développement économique et d'équipements de la commune.

A ce titre, cette OAP-2 comporte un schéma d'aménagement qui est présenté ci-après. Pour plus d'informations concernant cette OAP, il convient de s'y référer directement. En tout état de cause, les justifications présentées ci-après au titre de la présente étude d'entrée de ville ont été définies en pleine cohérence avec les principes fixés dans ces OAP-2.



Cartographie de l'OAP-2

## III.2 – Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme

### III.2.1 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 A 570 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 mètres.

En matière de réduction des pollutions associées aux futures activités économiques et aux équipements, la gestion des déchets des établissements devra être effectuée dès la conception des projets, afin d'anticiper les modalités de collecte des différents types de déchets.

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

En outre, la prise en compte du Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales (ZDAEP) permettra de répondre aux problèmes liés à la présence du cours d'eau de L'Eygoutier, qui traverse la partie Nord de la zone. Au regard de la programmation retenue sur la zone, les aménagements hydrauliques prévus dans le SDAEP (bassins de rétention, recalibrage du cours d'eau, ...), pourront évoluer dans le but d'assurer une protection accrue des personnes et des biens sur l'ensemble de la zone.

### **III.2.2 Justifications au regard de la sécurité**

La desserte intérieure du site a fait l'objet d'une étude spécifique afin de se raccorder au mieux avec le maillage et certaines activités existantes, tout en proposant un nouveau système viaire qui va permettre de restructurer la totalité de la zone suivant un aménagement d'ensemble cohérent. Dans l'attente de la réalisation d'un nouveau système viaire, tout nouvel accès direct sur la RD 98 sera interdit, sauf cas exceptionnel, après avoir été préalablement étudié et validé par les services concernés du Département.



Accès existant (chemin de Saint Augustin) sur la RD98

Ce futur système de desserte repose sur les principes suivants :

- Pour la partie Nord de la zone

Une desserte prioritaire du secteur Ouest, selon un phasage cohérent qui se développera d'Ouest vers l'Est. Cette desserte sera réalisée à partir d'un premier carrefour sur la RD 98 (à réaliser à proximité directe avec la limite avec La Garde) qui permettra de desservir l'extrémité Ouest de la zone. Un second carrefour sur la RD 98, implanté un peu plus à l'Est dans le prolongement du chemin des Banons, sera relié à une nouvelle voie Nord-Ouest sur l'emprise d'un chemin existant requalifié et élargi.

La voie Nord-Ouest sera reliée à une nouvelle voie centrale implantée en limite du ruisseau de l'Eygoutier, ce qui permettra, notamment, d'assurer pleinement son recalibrage et son entretien. Cette nouvelle voie Centrale débouchera, à l'Est sur le chemin de la Ruytèle et son intersection avec la RD 98. Cette intersection fera également l'objet d'un troisième carrefour à réaliser.

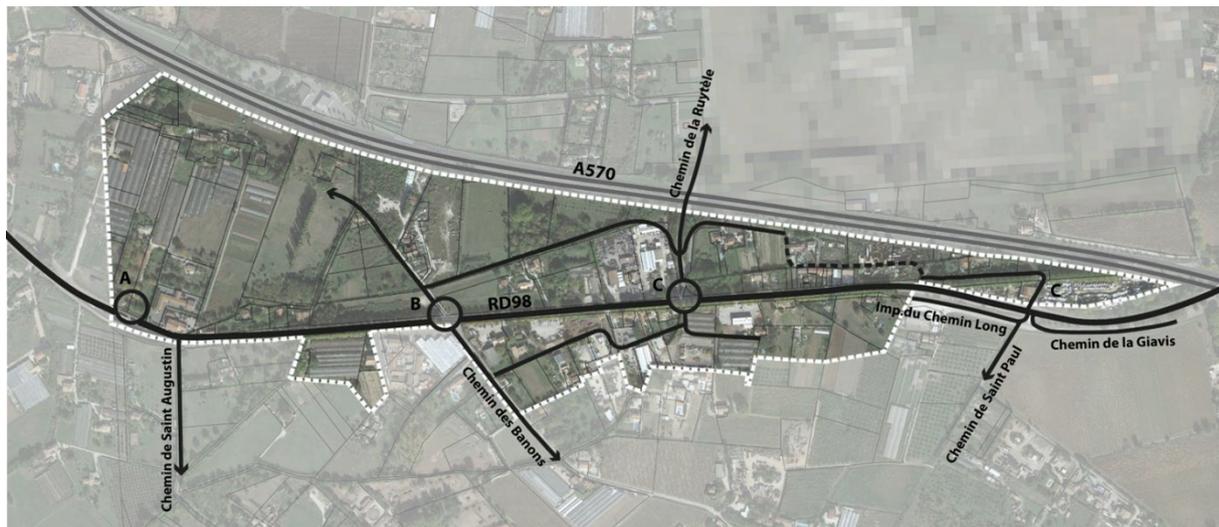
La desserte Est de la zone sera réalisée à partir de l'élargissement du chemin existant (dénommé Chemin Long). L'extrémité Est de la zone sera desservie à partir de l'ancienne route départementale et de son débouché sur l'actuelle RD 98.

En outre, il convient de préciser que la prise en compte d'un objectif de priorisation du secteur situé à l'extrémité Ouest de la zone, sur lequel pourrait s'implanter un ou des équipements structurants d'intérêt communal ou métropolitain, pourra également faire l'objet d'une future desserte à créer sur l'A 570, si l'importance du projet venait à le justifier.

- Pour la partie Sud de la zone

La desserte s'effectuera, d'Ouest en Est à partir du chemin des Banons (à l'Ouest) qui sera élargi et sur lequel une future voie Centrale Sud permettra d'innover tout ce secteur en se raccordant avec le futur carrefour sur la RD 98 et le chemin de la Ruytèle.

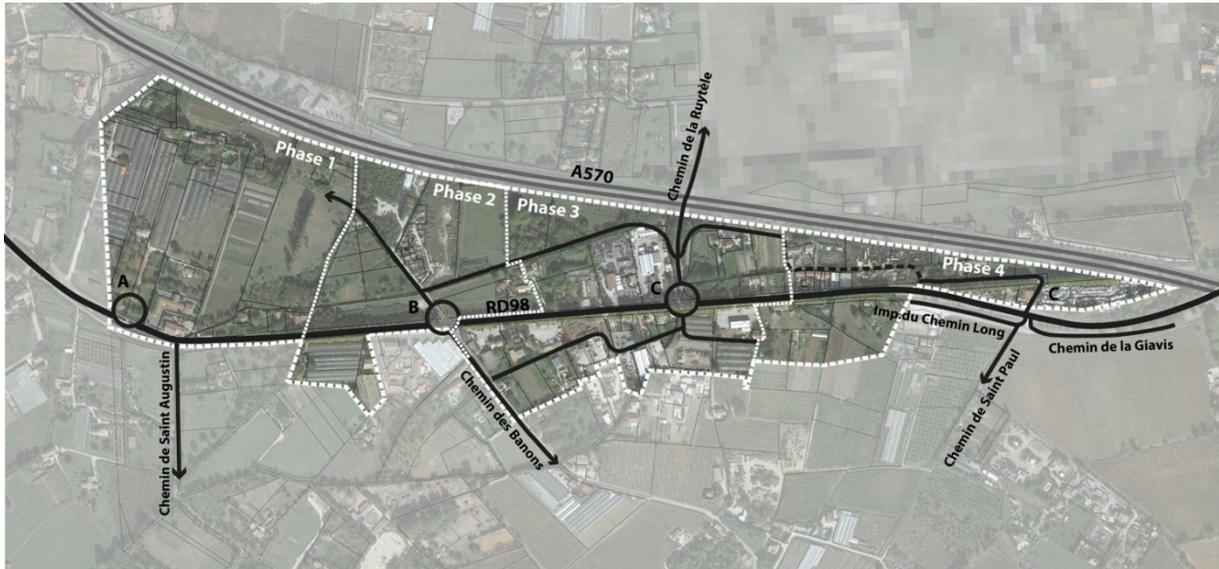
La partie Est du secteur sera quant à elle directement reliée à partir de l'impasse du Chemin Long qui sera requalifiée



Le futur système de desserte de la zone

Ce parti général d'aménagement va permettre, d'une part, de limiter les nouveaux accès sur la RD 98, et d'autre part, que les voies internes à la zone, existantes et futures, se raccordent sur ces nouvelles voies et carrefours.

De même, ce parti général va permettre la mise en œuvre d'un phasage global d'aménagement, nécessaire au regard de la superficie de la zone et des activités et occupations existantes qu'elle abrite actuellement. Cet aménagement d'ensemble pourrait s'articuler sur 4 grandes phases, telles qu'illustrées dans la cartographie ci-après. Il demeure indicatif et pourra être modulé et affiné, en fonction d'études plus précises à effectuer ultérieurement. La solution proposée doit être comprise comme le fait que l'aménagement futur de la zone ne pourra s'effectuer sans le recours à un phasage.



Un système de desserte permettant un phasage cohérent d'aménagement d'ensemble

### III.2.3 Justifications au regard de la qualité de l'urbanisme

Le devenir de la zone doit notamment favoriser la valorisation urbaine de la partie Nord-Ouest en limite avec La Garde, de manière à créer une nouvelle porte d'entrée emblématique. Le choix de cette partie de la zone est notamment justifié par les disponibilités foncières proposées ainsi que par une double accessibilité à partir de la RD 98 (à court et moyen terme), voire de l'A 570 (à plus long terme).

L'implantation d'équipements structurants ou de nouvelles activités, permettrait de marquer cette entrée Ouest comme un nouvel « étendard » dans le paysage urbain général.

En outre, comme pour Gavary et La Giavy, l'aménagement futur de la zone doit être pensée comme l'expression d'une continuité urbaine cohérente et harmonieuse. A ce titre, le traitement des limites longeant la RD 98 et l'A 570 doivent traduire cet objectif. En termes de qualité urbanistique, cette cohérence doit se traduire par la fixation de bandes inconstructibles adaptées, par rapport aux voies précitées. A ce titre :

- Un retrait de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 98 va permettre de créer un espace de « respiration » de part et d'autre qualifiant les franges urbaines concernées, le long de la façade Sud de la zone.
- Un retrait de 35 mètres par rapport à l'axe de l'A 570 va également permettre de mettre en valeur la limite Nord qui longe cette voie, en imposant un recul un peu plus important qui préservera les espaces plantés, notamment les arbres à hautes tiges, bordant la limite Nord de la zone.

### III.2.4 Justifications au regard de la qualité des paysages

L'aménagement futur de la zone va reposer sur des principes de valorisation paysagère étayés et hiérarchisés, avec :

- L'aménagement d'un premier plan « vert », préservant l'alignement de platanes qui constitue un corridor boisé bordant la limite Sud de la RD 98 ; Cet alignement fera

l'objet d'une attention particulière. A ce titre, le traitement actuel de ce corridor sera complété par la réalisation de nouveaux aménagements paysagers (voire hydrauliques) le long des franges Nord et Sud de la RD 98, qui valoriseront et homogénéiseront ces limites, tout en assurant la transition avec les espaces agricoles ou les ambiances naturelles préservées qui se développent au Sud de la zone.



L'alignement de platanes à préserver le long de la RD 98

- Sur la partie Est de la zone, l'alignement de platanes qui borde l'ancien tracé de la RD 98 sera également préservé.



L'alignement de platanes à préserver, à l'Est de la zone

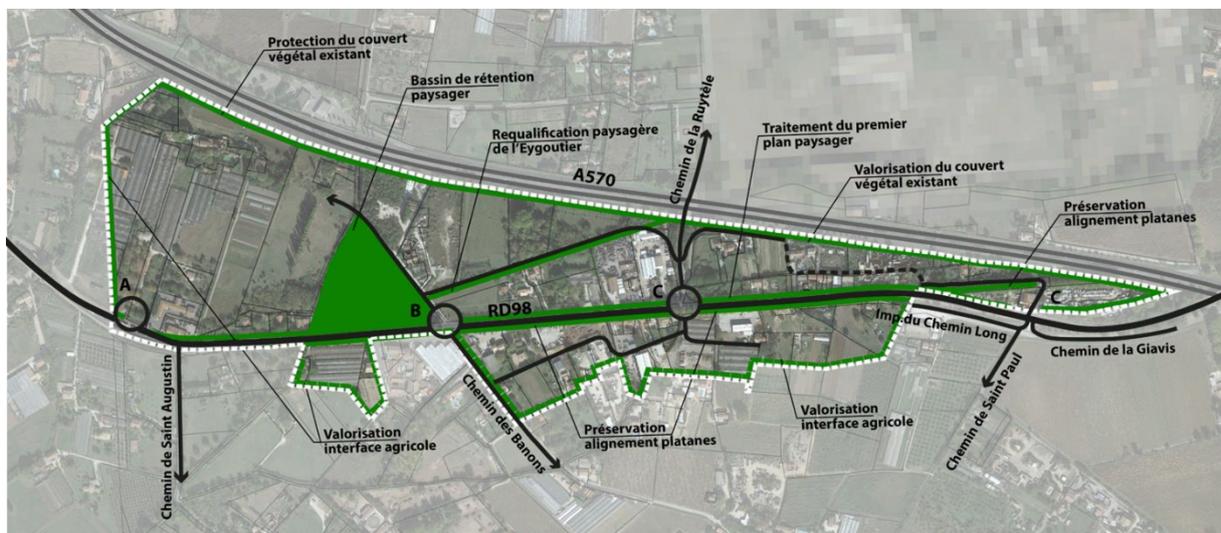


- La préservation de l'écran vert relativement dense qui longe la limite Nord, en frange de l'autoroute. Cette préservation du couvert végétal existant, notamment les arbres à hautes tiges, sera complétée par une attention particulière qui devra être apportée sur l'ensemble des parcelles longeant cette limite, qui devront faire l'objet d'aménagements paysagers complémentaires, liés aux futurs projets.



Le couvert végétal à préserver, en limite avec l'autoroute

- La valorisation des dispositifs hydrauliques à réaliser dans le futur sera un autre axe fort de l'aménagement de la zone, notamment sur les parcelles longeant la RD 98, sur l'emprise des bassins de rétention (secteur Ouest, carrefour de la Ruytèle, etc). A titre d'exemple, le grand bassin Ouest, implanté en limite Nord de la RD98 pourra faire l'objet d'un projet paysager, avec un traitement sous la forme d'un parc aéré.
- La valorisation de l'ensemble du linéaire de l'Eygoutier fera également l'objet d'une attention particulière, notamment en lui associant des espaces qui vont permettre son recalibrage et son entretien, au contact d'une voie « douce » (piétonnier et piste cyclable). D'autres aménagements pourront également être effectués, de nature à encore mieux prendre en compte les espaces de bon fonctionnement autour de ce cours d'eau.
- Le traitement de l'interface agricole complètera cette ambition de valorisation paysagère, avec une attention particulière qui sera portée sur toutes les limites parcellaires concernées.
- Le traitement des voiries internes à réaliser finalisera la cohérence paysagère de l'aménagement futur de l'ensemble de la zone (arbres d'ombrage, maillages « doux », etc). Il en sera de même pour ce qui concerne les limites entre lots (sur voies ou parcellaires).



La valorisation paysagère de l'aménagement futur de la zone

- La limitation et l'encadrement des dispositifs publicitaires le long de la RD 98 devraient également être recherchés, bien que cet objectif concerne plus précisément le futur Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi), en cours d'élaboration.

### **III.2.5 Justifications au regard de la qualité architecturale**

Comme précédemment noté, le secteur Ouest de la zone, qui se développe sur une superficie importante et bénéficie d'une situation éminemment stratégique, au contact de La Garde, destiné à recevoir des activités ou des équipements d'intérêt communal ou métropolitain, pourrait faire l'objet d'une attention particulière, afin que les futurs bâtiments s'imposent comme un nouveau « phare » dans le paysage architectural craurois et, par extension, toulonnais.

De manière complémentaire, à l'échelle des autres futurs bâtiments qu'ils soient artisanaux, de services et d'équipements, voire commerciaux (pour ces-derniers autorisés sous conditions limitatives) une cohérence architecturale sera recherchée, afin que l'image de l'ensemble de la zone soit valorisée, en réponse aux nombreux bâtiments existants dépourvus de qualité architecturale, notamment ceux liés à des activités économiques de type hangars ou équivalents, implantés en premier plan le long de la RD 98.

Fort de ces éléments, le recours à une architecture contemporaine ne devra pas être interdit. Il pourra même être largement favorisé, notamment sur certains secteurs « clés » de la zone (en limite avec La Garde, 1ers plans le long de la RD 98 et l'autoroute, interface agricole, etc), à l'image de certains exemples probants de constructions assez récentes qui ont été réalisées sur d'autres zones d'activités économiques de la commune (Gavary, ...) ou de la métropole.



Exemple sur Gavary d'une architecture contemporaine valorisant le paysage urbain

Cette attention particulière permettra également de prendre en compte de manière accrue l'objectif de valorisation architecturale de l'ensemble des perspectives urbaines s'ouvrant sur le grand paysage local, à l'Ouest sur le Fenouillet et à l'Est sur le Faron.



La perspective urbaine à valoriser

### III.2.6 Synthèse de l'étude : fixation des règles d'inconstructibilité

Sur la base des éléments ci-dessus développés, la bande d'inconstructibilité par rapport aux voies concernées est réduite à :

- 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 98 ;
- 35 mètres par rapport à l'axe de l'A 570.



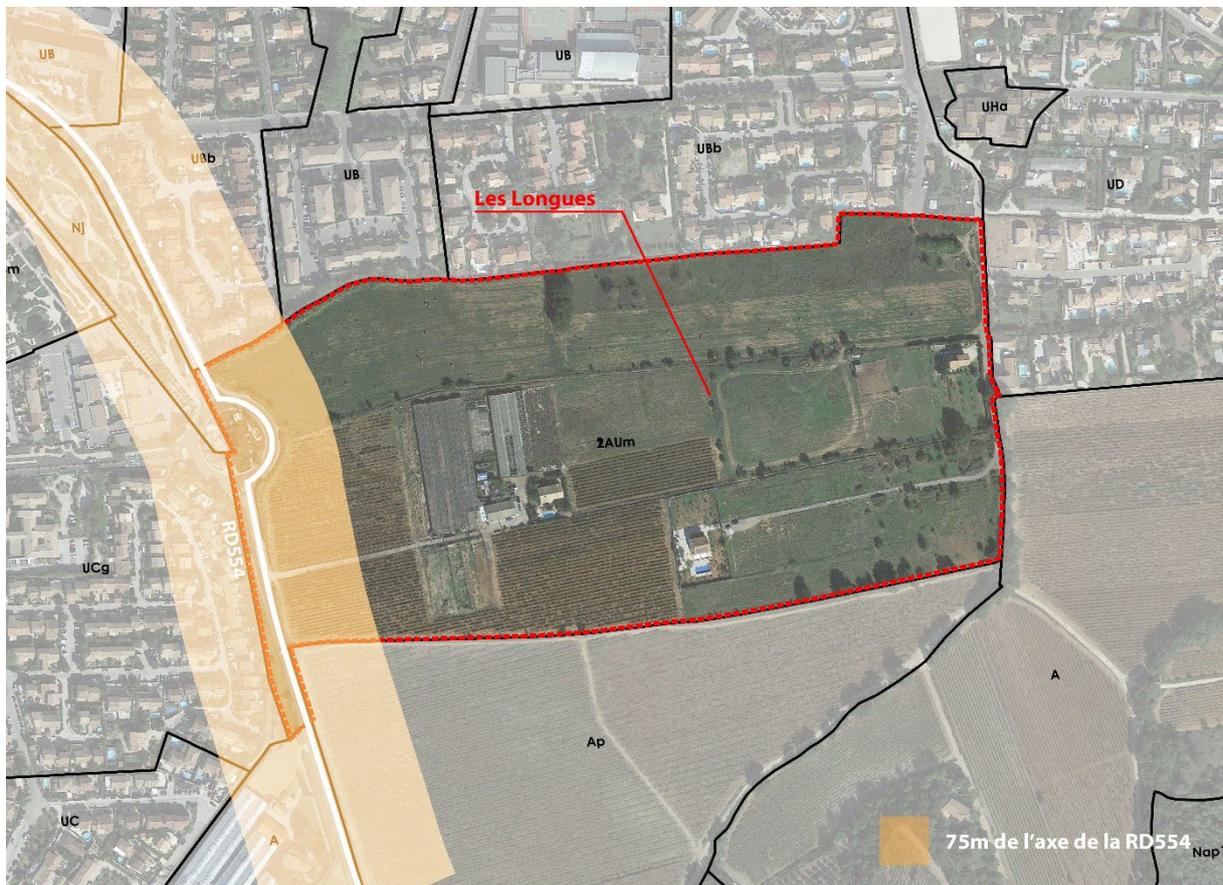
Les bandes d'inconstructibilité le long de la RD98 et de l'A570

## IV – La zone des Longues

### IV.1 – Présentation de la zone

#### IV.1.1 Localisation de la zone par rapport à la voie concernée

La zone des Longues est située au Sud-Est du Centre-ville. Elle est bordée, à l'Ouest, par la RD 554.



Superposition de la bande d'inconstructibilité avec le zonage du PLU 2012

Actuellement, **la zone des Longues doit respecter un recul de 75 mètres** d'inconstructibilité par rapport à l'axe de la RD 554.

#### IV.1.2 Etat initial du site

##### Système de desserte

La zone des Longues bénéficie d'un accès direct sur la RD 554, à partir d'un carrefour qui borde sa limite Ouest.



Le carrefour sur la RD 554

Une voie de lotissement vient déboucher sur la limite Nord-Est de la zone, et des chemins agricoles bordent ses limites Est et Sud.

### **Diagnostic paysager**

Sur le site, il ne demeure désormais que des témoignages d'un passé agricole aujourd'hui révolu : serres à l'abandon, bâti dégradé, ... un paysage de friche en entrée de ville, face au tissu résidentiel, proche du Centre-ville, aux pieds du Fenouillet, bordé, au Sud, par la permanence des espaces agricoles craurois. Un lieu éminemment stratégique en attente d'un aménagement d'ensemble cohérent et qualifiant.



Un site en friche, témoin d'un passé agricole révolu

### **Diagnostic urbain**

Les quelques constructions éparses présentes sur le site, liées à des vocations agricole ou d'habitation, sont implantées en cœur de zone, à des distances relativement importantes de la RD 554. Les constructions les plus proches sont des serres distantes de près de 150 mètres, les autres bâtiments étant encore plus éloignés.

En contrepoint, le tissu résidentiel environnant est composé par des lotissements, des résidences composées d'immeubles de faible hauteur et des équipements, soit un tissu mixte d'espace urbanisé d'entrée de ville témoignant d'une diversité fonctionnelle avérée.



Une zone en friche, au contact d'un quartier résidentiel proche du Centre-ville

### **Diagnostic architectural**

Les quelques constructions existantes édifiées sur la zone n'ont aucune qualité architecturale particulière. Par contre, la présence de l'école maternelle Marie Mauron, dotée d'une architecture contemporaine soignée, associée à la digue du canal Jean Natte et au jardin du Béal composent une ambiance et une séquence urbaine de grande valeur, sur le côté opposé au carrefour sur la RD 554, face à la zone



Le Béal et son parc, au contact immédiat de la zone

La composition du tissu environnant, fort de ses lotissements (villas individuelles ou groupées) et ses résidences de petite taille (majoritairement en R+2), est caractéristique d'une ambiance péri-urbaine relativement harmonieuse, avec des constructions respectant les codes traditionnels d'une architecture provençale.

Ce tissu et ses architectures intégrées correspondent à une identité crauroise qu'il convient de prendre en compte dans l'urbanisation future de la zone.



Au contact de la zone, un tissu de villas groupées ou isolées ...



... alternant avec des immeubles « à taille humaine »

### **IV.1.3 Enjeux de développement du secteur**

D'une superficie de 14,7 hectares, la zone des Longues constitue la plus importante réserve foncière à vocation résidentielle du PLU. Directement accessible par la RD 554, elle constitue la porte d'entrée Sud de l'agglomération, au contact de tissus mixtes alternant villas individuelles et petits collectifs.

L'aménagement de la zone des Longues doit être l'occasion de créer une nouvelle offre d'habitat adapté aux besoins des Craurois, favorisant ainsi la mise en œuvre d'une chaîne articulée, équilibrée et programmée de logements.

Cette zone a d'ailleurs été clairement identifiée par le SCoT Provence Méditerranée, approuvé en 2019, comme espace d'extension urbaine à destination d'habitat.

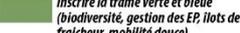
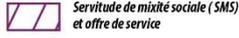
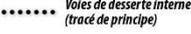
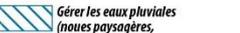
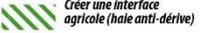
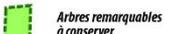
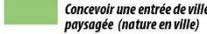
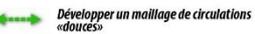
#### IV.1.4 Le projet d'aménagement sur le secteur

La zone des Longues correspond à un secteur homogène dont les principes d'aménagement sont fixés par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielles. Cette entité spatiale a notamment pour vocation de programmer la réalisation d'environ 500 logements associant du locatif social (30% de la capacité totale, soit 150 logements environ), de l'accession à prix maîtrisé (10% de la capacité totale soit environ 50 logements) et des logements libres au prix du marché (60% de la capacité totale, soit environ 300 logements).

Cette zone est classée en zone AUCh au titre de la présente révision du PLU. Les OAP-3, élaborées dans le cadre de la présente révision, fixent ainsi un certain nombre de principes d'urbanisme et d'aménagement, qui vont permettre de définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur cette entrée de ville, tout en participant activement au développement résidentiel de la commune.

A ce titre, ces OAP-3 comportent un schéma d'aménagement qui est présenté ci-après. Pour plus d'informations concernant ces OAP, il convient de s'y référer directement. En tout état de cause, les justifications présentées ci-après au titre de la présente étude d'entrée de ville ont été définies en pleine cohérence avec les principes fixés dans ces OAP-3.



- |  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  Préserver les vues sur le Fenouillet                     |  Inscrire la trame verte et bleue (biodiversité, gestion des EP, îlots de fraîcheur, mobilité douce) |  Fixer les hauteurs maximales                      |  Servitude de mixité sociale (SMS) et offre de service |
|  Voies de desserte interne (tracé de principe)            |  Gérer les eaux pluviales (noues paysagères, bassin de rétention)                                    |  Créer une interface agricole (hale anti-dérive)  |  Arbres remarquables à conserver                       |
|  Concevoir une entrée de ville paysagée (nature en ville) |  Sécuriser l'accès à la zone (RD554)   |  Développer un maillage de circulations «douces» |   |

Cartographie des OAP-3

## **IV.2 – Justification de la modulation de la bande d'inconstructibilité au regard des critères de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme**

### **IV.2.1 Justifications au regard des nuisances**

Le secteur est principalement soumis aux nuisances sonores liées à la circulation routière. La mitoyenneté avec la RD 554 implique nécessairement un traitement acoustique des façades approprié selon le type de construction implanté aux abords de cet axe.

Les différents bâtiments qui seront implantés en premier plan le long de la RD 554, qu'il s'agisse d'habitation voire d'équipements publics, devront ainsi répondre à des exigences d'isolation acoustique. 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'isolation acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit. A ce titre, la RD 554 étant classée comme infrastructure de catégorie 3, le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 100 mètres.

Par ailleurs, l'aménagement d'un premier plan paysager le long de la RD 554 permettra également de diminuer sensiblement l'impact sonore du trafic.

Enfin, en matière de réduction des pollutions liées au futur programme immobilier, la gestion des déchets générés par l'opération (environ 500 logements) sera assurée dès la conception du projet, afin d'anticiper de manière rationnelle les modalités de collecte des différents types de déchets. A ce titre, le plan de masse devra intégrer des localisations stratégiques pour recevoir les points d'apports volontaires correspondant aux besoins du lotissement.

### **IV.2.2 Justifications au regard de la sécurité**

L'accès à la zone se fera par l'intermédiaire d'un unique accès à relier directement sur le carrefour existant sur la RD 554.



Le carrefour sur la RD p554

Par ailleurs, une liaison sécurisée pour les piétons au nord-est de la zone sera établie à partir d'une voie existante de lotissement qui vient déboucher sur la limite Nord-Est de la zone.

#### **IV.2.3 Justifications au regard de la qualité de l'urbanisme**

L'aménagement de la zone doit permettre de créer une gradation morphologique entre les futures constructions et leur environnement. Cet objectif d'insertion urbaine va se traduire en fixant des hauteurs maximales cohérentes avec les lignes de force du paysage local ; à savoir :

- Un premier plan, correspondant à la partie Sud de la zone jusqu'au giratoire d'entrée sur la RD 554, au contact du grand paysage formé par le vignoble craurois et la découpe boisée du Fenouillet, en fond de perspective. Sur ce premier plan, la hauteur maximale des constructions, de type villas, ne pourra excéder R+0.
- En second plan, au contact des tissus de lotissements, la hauteur des constructions, qui seront également des villas sera portée à R+1, respectant ainsi les morphologies environnantes.
- Au contact de la RD 554, une distinction sera opérée, en instaurant une densité un peu plus significative, sous la forme de petits immeubles collectifs en R+2, qui formeront de nouveaux signaux dans le paysage urbain, s'insérant harmonieusement dans l'environnement bâti et annonçant la proximité avec le centre-ville.

Par ailleurs, l'aménagement de la zone prévoit de développer les liaisons piétonnes, notamment au contact des tissus de lotissements limitrophes (au Nord) et des cheminements publics environnants (à l'Est et au Sud), qui bordent ou traversent les espaces agricoles craurois.

#### **IV.2.4 Justifications au regard de la qualité des paysages**

L'inscription d'un espace de « nature en ville » à l'entrée de l'opération, dont l'épaisseur sera de l'ordre de 50 mètres de rayon par rapport à l'alignement Est du rond-point, permettra d'assurer la valorisation paysagère de la principale façade urbaine du projet. Cet espace contribuera à la qualité de l'entrée de ville ; qualité qui sera complétée par le maintien d'un cône de perception sur la masse boisée du Fenouillet, en fin de perspective.

Dans un même ordre d'idée, la valorisation de l'interface avec les espaces agricoles se développant au Sud de la zone jusqu'au pied du Fenouillet sera traitée sous la forme d'un autre « tampon » paysager qui constituera un dernier corridor naturel. Cet espace ne recevra qu'une végétation basse (absence d'arbres à hautes tiges), de manière à préserver les vues sur le Fenouillet, qui constitue un élément identitaire majeur du patrimoine paysager local.

De plus, le travail sur les hauteurs maximales tel que décrit ci-avant va également permettre de valoriser la perspective paysagère sur le Fenouillet.



La préservation des vues sur le Fenouillet

En complément, la valorisation de la principale « façade » urbaine longeant la RD554 sera traitée sous la forme d'un traitement paysager particulier, notamment en travaillant un 1<sup>er</sup> plan arboré le long de cette limite qui formera un écran végétal et protégera les parcelles bâties des nuisances liées au trafic routier.

Pour conclure, il convient de préciser que le retrait de 15 mètres par rapport à l'axe de la RD 554 retenu pour l'aménagement futur de la zone des Longues est légèrement réduit par rapport à celui constaté sur le côté opposé de cette voie. En effet, bien que le règlement du secteur UCg concerné fixe dans le PLU 2012 une bande inconstructible de 15 mètres, on constate que les villas se sont implantées à 25 mètres de l'axe de la RD 554, ce qui a permis au tissu de lotissements de disposer de plus d'espace pour travailler un premier plan « vert » le long de cette voie. Ce recul de 15 mètres va néanmoins permettre de concevoir un traitement paysager de qualité, notamment grâce au maintien d'un cône de perception sur le fenouillet et à l'alignement paysager le long de la façade sur la RD 554.

#### **IV.2.5 Justifications au regard de la qualité architecturale**

Le recours à une écriture architecturale traditionnelle d'inspiration provençale pour les futures villas permettra de s'insérer harmonieusement avec le tissu urbain environnant. Le respect de volumes bâtis simples, coiffés de toitures en tuiles, avec des teintes douces pour les enduits colorés et l'emploi d'autres éléments de modénature cher au langage local (génoises, corniches, treilles et auvents, etc), sera de mise.

Toutefois, ces modalités constructives ne devront pas entraver la possibilité d'avoir recours à des dispositifs, des équipements ou une écriture de nature plus contemporaine, en vue, notamment, de favoriser le développement des énergies renouvelables et limiter les consommations énergétiques.

#### **IV.2.6 Synthèse de l'étude : fixation des règles d'inconstructibilité**

Sur la base des éléments développés ci-avant, pour la zone des Longues, la bande inconstructible par rapport à l'axe de la RD 554 est réduite à 15 mètres.



Réduction à 15 mètres de la bande d'inconstructibilité le long de la RD554