DEPARTEMENT DU VAR

COMMUNE DES ADRETS-DE-L'ESTEREL

PLAN LOCAL D'URBANISME

1.RAPPORT DE PRESENTATION

1.4 – Annexe : Etude Entrée de Ville

Elaboration du PLU :

Prescription par délibération du Conseil Municipal en date du 17 septembre 2012

Arrêt par délibération du Conseil Municipal en date du 20 mai 2021

Approbation par délibération du Conseil Municipal en date du

LES ADRETS-DE-L'ESTEREL (83) – SECTEUR LA VERRIERE - LES VAUX

ETUDE ENTREE DE VILLE

MAI 2021

SOMMAIRE

I. OBJET DE L'ETUDE 4

1. RAPPEL REGLEMENTAIRE 4
2. LE SECTEUR CONCERNE PAR LA PRESENTE ETUDE 5

II. PRESENTATION DU SECTEUR 6

1. LOCALISATION DU SECTEUR 6
2. ETAT INITIAL DU SITE 7
3. ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR 12
4. UN PROJET D'AMENAGEMENT ENCADRE PAR UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 13

III. JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTION 16

1. JUSTIFICATIONS AU REGARD DES NUISANCES 16
2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SECURITE 16
3. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET DE LA QUALITE DE L'URBANISME 16
4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE DES PAYSAGES 17

I. OBJET DE L'ETUDE

1. RAPPEL REGLEMENTAIRE

Le présent document constitue une étude dite d'« entrée de ville » au sens de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme. Cet article est issu de l'amendement dit Dupont à la loi Barnier du 2 Février 1995.

L'objectif général de cet amendement est de promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes ainsi que de lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers. Cette réflexion doit permettre de finaliser un véritable projet urbain qui trouvera sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux.

Les dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme sont applicables à toutes les communes dont le territoire ou une partie longe une autoroute, une route express, une déviation ou une route classée à grande circulation.

Les dispositions de l'article L 111-6 et L111-7 du Code de l'Urbanisme sont applicables aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies : « *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.*

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 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. »*

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'inconstructibilité qui frappe depuis le 1er janvier 1997, les espaces non urbanisés qui longent les autoroutes, routes express, déviations et autres routes classées à grande circulation ne s'appliquera pas là où les règles d'urbanisme, justifiées et motivées dans un PLU ou dans un document d'urbanisme tenant lieu, garantiront une urbanisation de qualité au regard d'un certain nombre de critères. La constructibilité de ces espaces est donc subordonnée à 3 conditions cumulatives : l'existence d'un PLU, l'existence dans ce PLU de règles de nature à assurer la qualité de l'urbanisation au regard d'un certain nombre de critères, dont le législateur fixe une liste exhaustive, la justification et la motivation de ces règles au regard de ces mêmes critères.

REFERENCES JURIDIQUES

Loi du 2 février 1995 sur le renforcement de la protection de l'environnement dite "Loi Barnier"

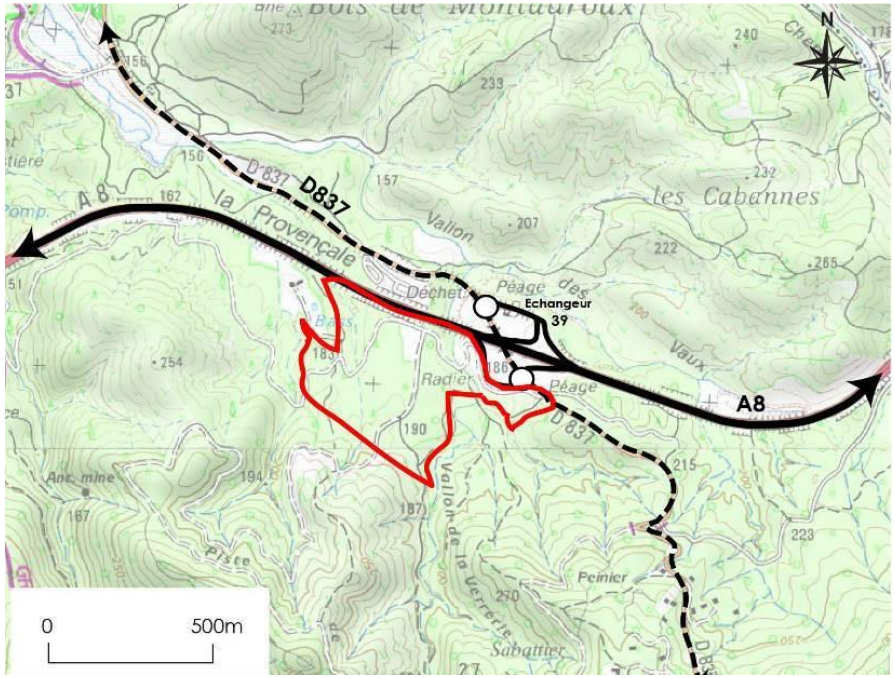
Articles L 111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme

Articles L 122-1 à L122-5, L151-5, L 152-1, L 152-2 du Code de la voirie routière et l'article R1 du Code de la route sur le classement des infrastructures routières.

2. LE SECTEUR CONCERNE PAR LA PRESENTE ETUDE

La zone concernée par la présente étude est longée par **l'Autoroute A8-La Provençale** et se situe à proximité de l'échangeur autoroutier 39 permettant de relier Mandelieu-la-Napoule en moins de 10 minutes et Fréjus Saint-Raphaël en 15 minutes. Il bénéficie ainsi d'un excellent niveau de desserte en direction des grands pôles de vie et d'activités.

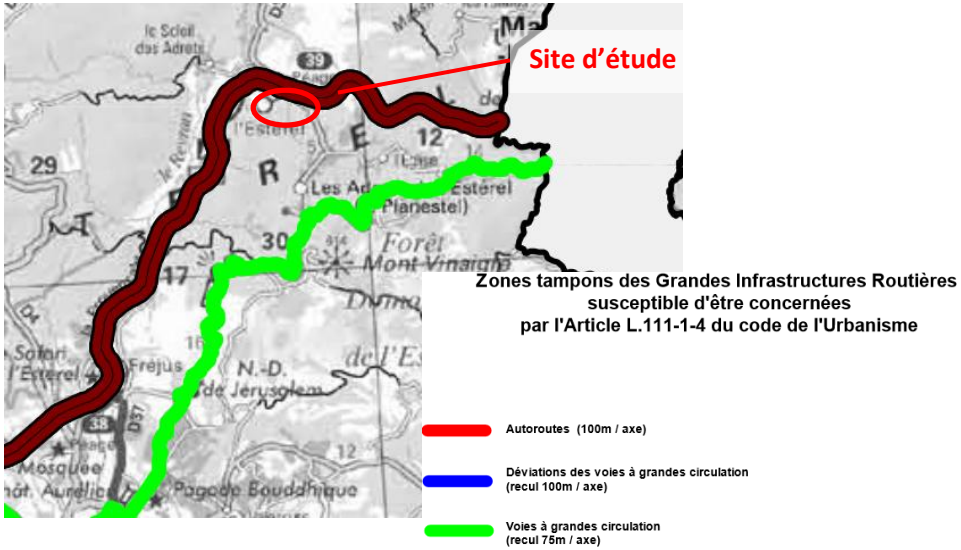
Par ailleurs, il est également desservi par **la RD 837**-route du Lac qui relie le secteur de la Verrière-les Vaux aux communes de Fréjus, Saint-Raphaël, Bagnols-en-Forêt, Tanneron et Montauroux.



Le secteur, situé dans une zone non urbanisée, localisé le long de l'autoroute A8 et à proximité de l'échangeur autoroutier 39, est concerné par l'application des dispositions de l'article L 111-6 du Code de l'Urbanisme :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe (largeur totale 200 mètres) des autoroutes (…) »

Extrait de la carte des Zones tampons des Grandes infrastructures Routières susceptibles d'être concernés par l'Article L.111-6 du Code de l'Urbanisme



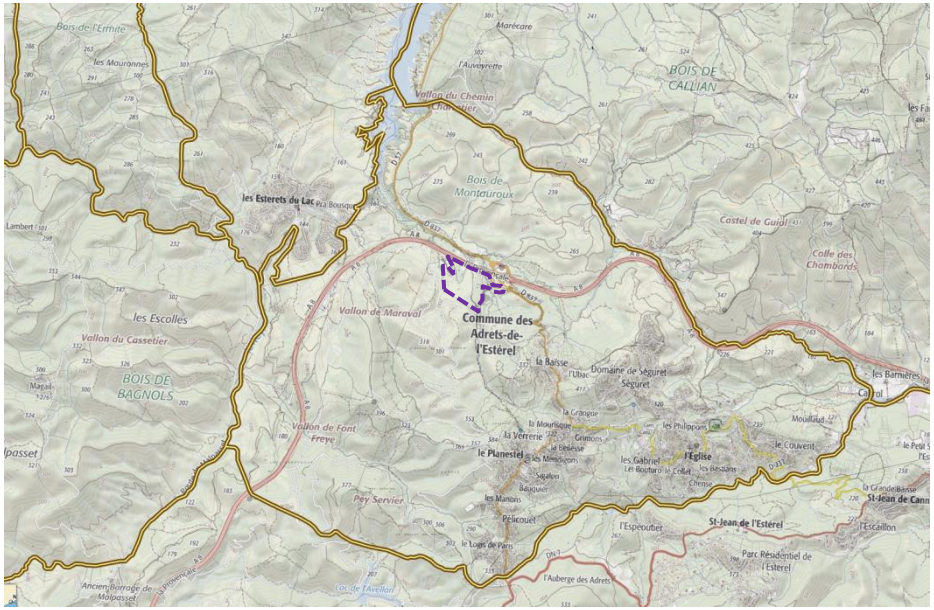
Cette étude vise à analyser et à justifier que les règles d'implantation du secteur « La Verrière- Les Vaux » sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

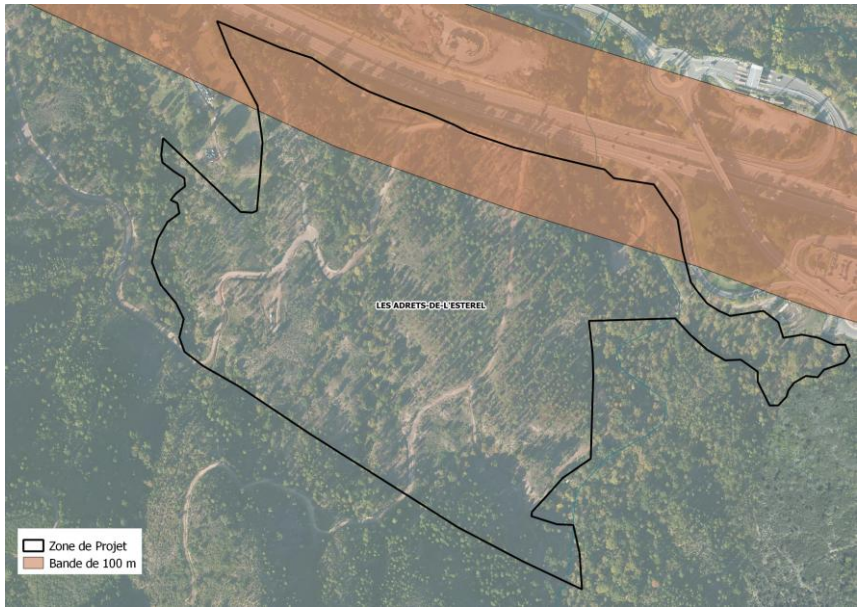
II. PRESENTATION DU SECTEUR

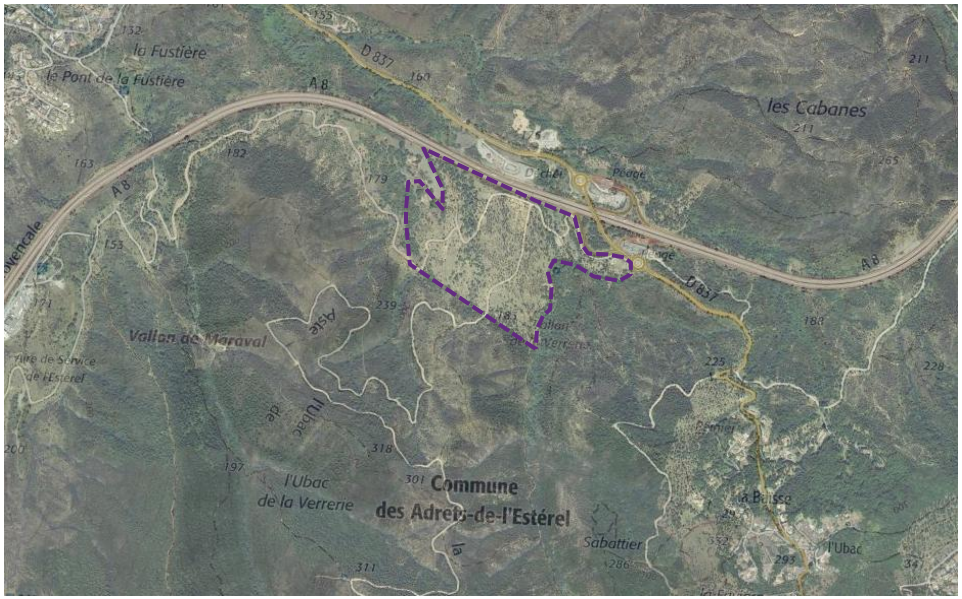
1. LOCALISATION DU SECTEUR

La commune des Adrets-de-l'Estérel, fait partie de la communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée (CAVEM) regroupant 109 278 habitants et dont les deux principales villes sont Fréjus et Saint-Raphaël (53 039 et 34 005 habitants).

Le secteur d'étude « La Verrière- Les Vaux » se situe au nord-ouest de la commune. Il constitue une opportunité importante en termes de développement entre les pôles d'activités de Mandelieu-la-Napoule et Fréjus. Le site d'une superficie de 20,2 hectares est bordé par l'autoroute A8 La Provençale, axe stratégique reliant Nice en 45 minutes, Marseille en 1h40 et l'Italie en 1h45.







2. ETAT INITIAL DU SITE

Occupation du sol

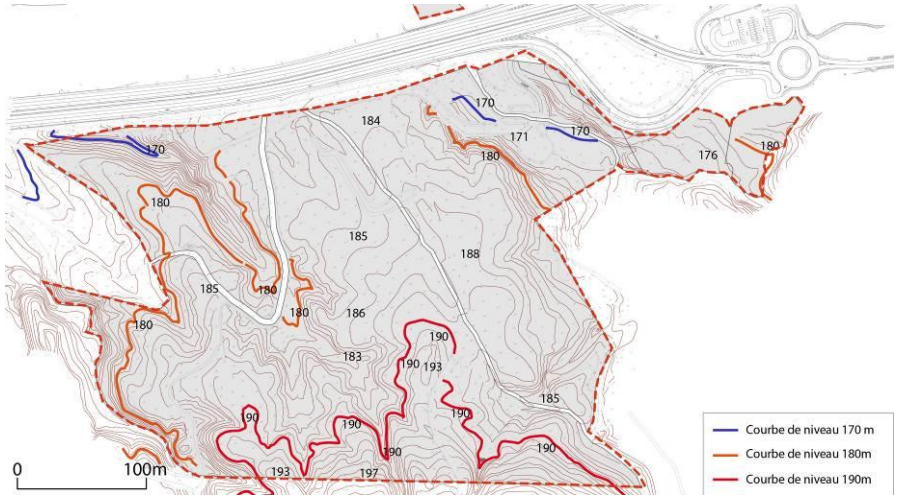
La zone étudiée est un espace non urbanisé. Elle est principalement couverte d'une végétation de type méditerranéenne. Elle comprend quelques chênes lièges mais est principalement composée de pins et d'une strate arbustive.

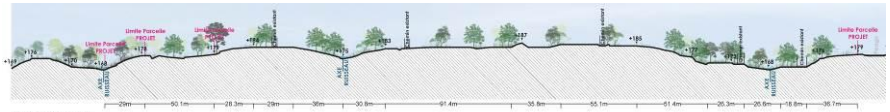
Le site possède également une végétation « humide » (ajoncs, etc.) liée à un système hydrographique très présent. Il est en effet traversé par plusieurs vallons qui sont formés par des ruisseaux à faible écoulement.

Cadre paysager

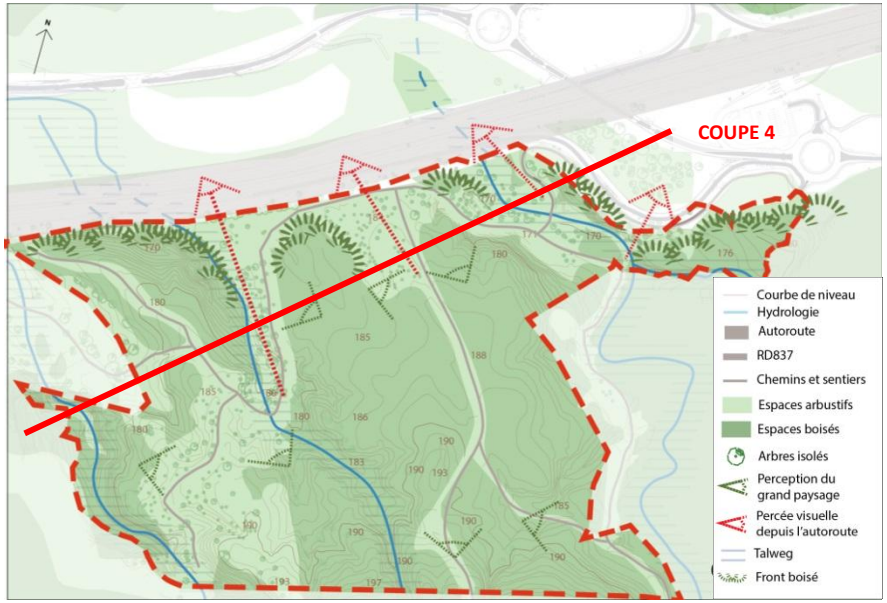
Le projet est situé au cœur du massif de l'Esterel au sud du lac de Saint Cassien, plan d'eau le plus vaste du massif de l'Esterel.

Il présente un paysage à la topographie très marquée composée de zones de fortes pentes sur la majeure partie du site.





COUPE 4 - Perimetre 1



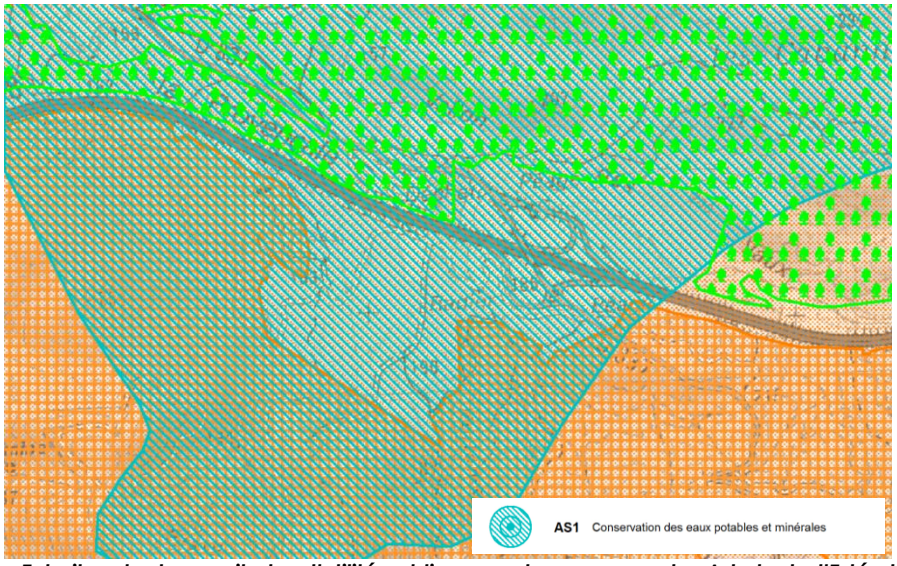
Le site possède dans sa majorité, des perceptions sur le grand paysage, qu'il conviendra de conserver dans le futur projet.

La proximité immédiate de l'autoroute au nord du site engendre une co-visibilité importante. Malgré la présence de front boisé et d'un talus séparatif, plusieurs percées visuelles depuis l'autoroute sont présentes.

Vue du site depuis l'autoroute

Vue de l'autoroute depuis le site

Les servitudes

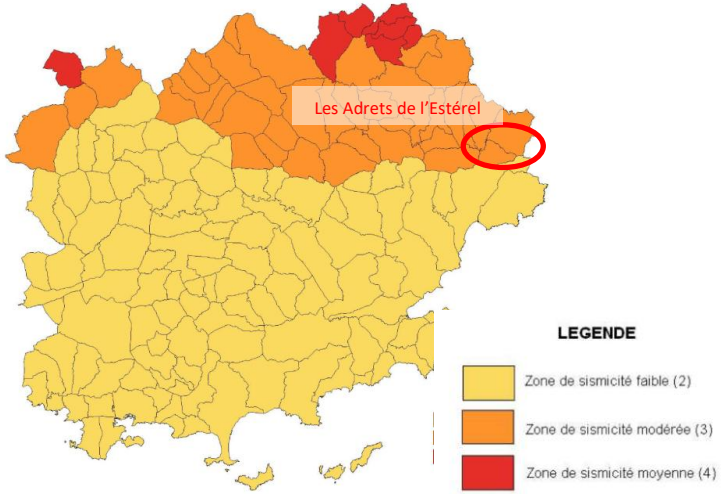


Extrait carte des servitudes d'utilité publiques sur le commune des Adrets-de-l'Estérel

Le secteur « La Verrière- Les Vaux » et réglementé par une servitude d'Utilité Publique, la **conservation des eaux potables et minérales.**

Les risques

- **Le risque sismique**



La commune et le site de projet sont concernés par une zone de sismicité modérée (3).

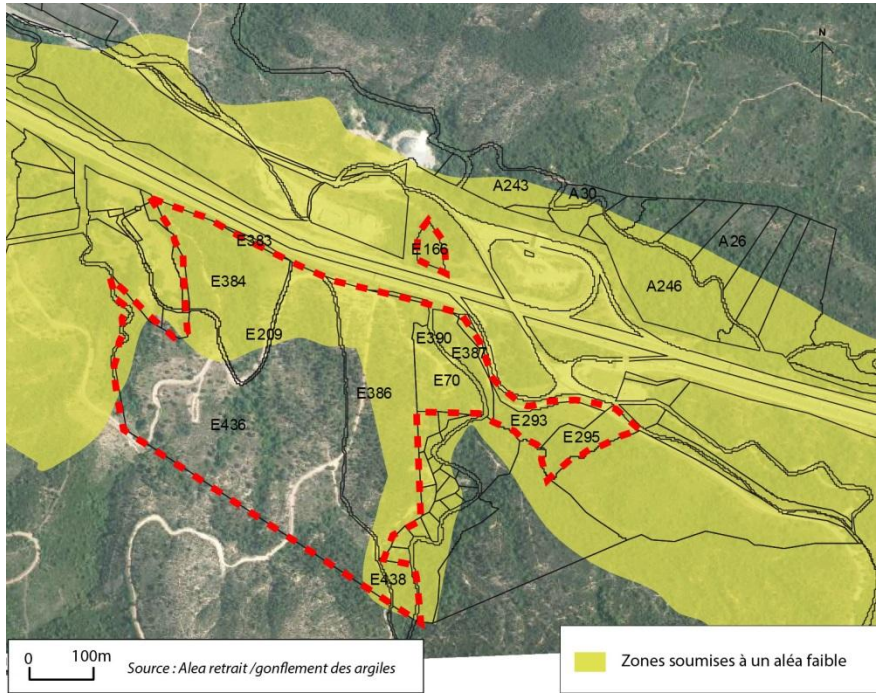
Des exigences réglementaires sont à respecter en fonction de la zone de sismicité.

	I	II		III	IV
Zone 2	aucune exigence			Eurocode 8 a_{gr} =0,7 m/s²	
Zone 3		PS-MI	Eurocode 8 a_{gr} =1,1m/s²	Eurocode 8 a_{gr} =1,1 m/s²	
Zone 4		PS-MI	Eurocode 8 a_{gr} =1,6 m/s²	Eurocode 8 a_{gr} =1,6 m/s²	

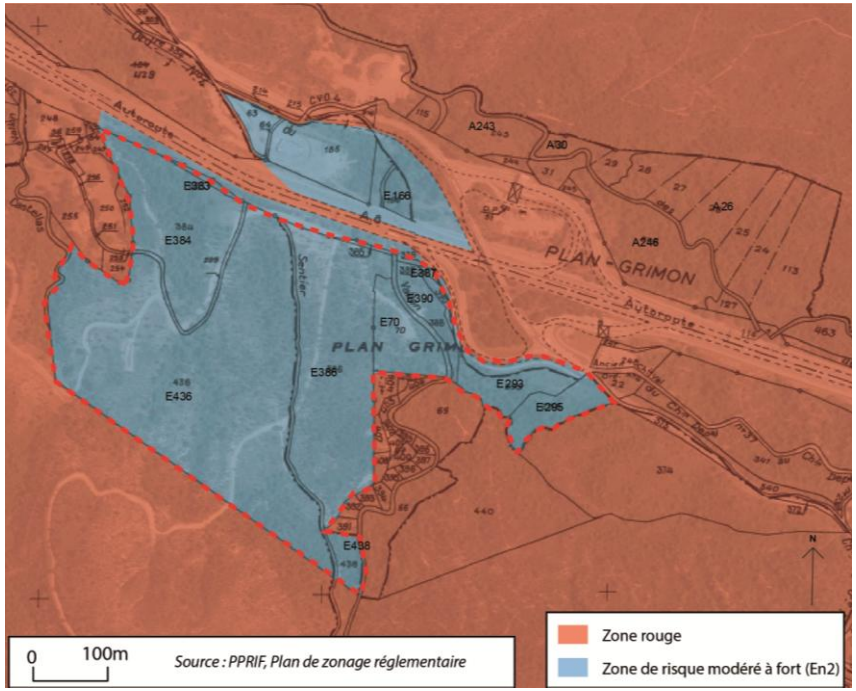
- **Le retrait gonflement d'argiles**

Le secteur est concerné en partie par le retrait-gonflement des argiles. Ce phénomène de retrait-gonflement des argiles est directement lié aux conditions météorologiques et notamment aux précipitations.

Le site est soumis à un aléa faible. Il implique des mesures qui touchent essentiellement la construction : précautions concernant les fondations, la structure ou les éléments de contexte (arbres, drains, pompage, contrainte d'infiltration, etc.).



- **Risque feux de forêts**



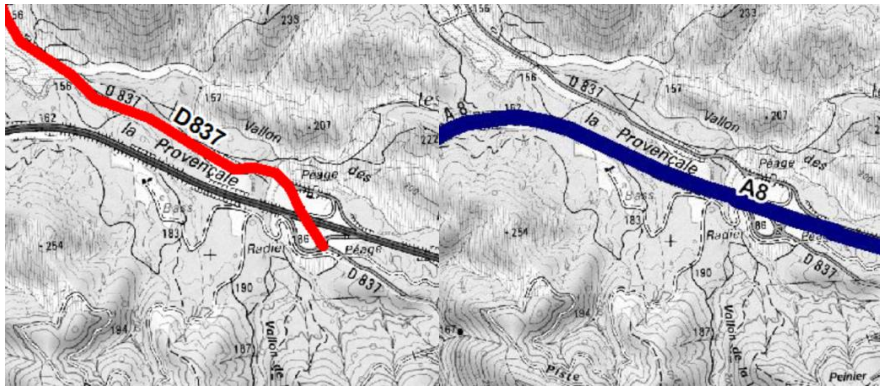
La commune et le site de projet sont concernés par un Plan de Prévention des risques Incendies de forêts. La future constructibilité est admise sous réserves de prise en compte d'un certain nombre de prescriptions.

Pour les zones d'activités, des dispositions constructives devront être mises en œuvre pour assurer la sécurité. Les voies d'accès devront respecter des caractéristiques techniques minimales en termes de force portante et de largeurs. Les réseaux d'eau devront respecter les caractéristiques imposées par le PPRif.

Les nuisances sonores

Le site est concerné par deux voies classées en tant que voies bruyantes par le « classement sonore des infrastructures de transports terrestres » depuis les arrêtés préfectoraux d'août 2014 et mars 2013 : **l'autoroute A8 et la RD 837.**

Le projet ne prévoit pas de constructions sensibles à l'environnement sonore. En effet, le projet prévoit des constructions à usage d'activités et ne prévoit pas d'habitation.



catégorie	voie	largeur des secteurs
1		300 m
2		250 m
3		100 m
4		30 m
5		10 m
		limite des communes

Ce classement distingue cinq catégories : de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. De part et d'autre du bord de la chaussée sont délimités des "secteurs affectés par le bruit" à l'intérieur desquels les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, école, hopital, hôtel) devront présenter une isolation de façade renforcée vis-à-vis du bruit provenant de l'extérieur. La largeur maximale des secteurs où s'appliquent ces règles de construction particulières dépend de la catégorie sonore du tronçon.

3. ENJEUX DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR

Le développement économique

Le PADD du SCoT de la CAVEM définit des grandes orientations à l'échelle de la commune des Adrets-de-l'Estérel :

- conforter et compléter l'appareil commercial de proximité
- Projet d'étendre la desserte en Transport en Commun reliant la commune des Adrets-de-l'Estérel, développer le transport à la demande
- Garantir le développement d'opérations mixtes et de densification

Le secteur d'étude, situé en surplomb de l'autoroute et à proximité immédiate de l'échangeur est prévu au PADD du SCoT comme une zone d'enjeu de développement à l'interface entre les pôles d'activités de Mandelieu-la-Napoule et de Fréjus.

Le DOO du SCoT Approuvé mentionne le secteur de projet dont les orientations sont notamment :

- *« le SCoT prévoit la mise en œuvre prioritaire (10 ans) de l'extension ou la création des sites économiques préférentiels dans la limite du potentiel foncier maximum qu'il fixe. Compte tenu du retard pris dans l'aménagement de zones économiques dédiées, elles sont réalisées sans condition de densification préalable des unités prioritaires de renouvellement urbain et des urbanisations nouvelles d'accompagnement ;*
- *les nouvelles zones économiques sont dédiées prioritairement à l'accueil des activités incompatibles avec l'habitat et n'accueillent aucune fonction commerciale autre que la restauration et les services nécessaires au fonctionnement de la zone d'activités ;*
- *… »*

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) élaboré sur le secteur identifie également des enjeux à l'échelle du secteur :

- La valorisation du positionnement central du secteur entre les pôles d'activités de Mandelieu-la-Napoule et de Fréjus ;
- La création d'un secteur d'activités économiques de qualité à proximité de l'autoroute A8 ;
- L'insertion paysagère qualitative du projet dans son environnement proche avec la prise en compte de la topographie (vallons, talwegs, etc.) et des risques – notamment le risque incendie – existant sur le secteur ;
- La valorisation des vues sur le grand paysage.

La croissance démographie

Selon le PADD, le secteur de la CAVEM a vu sa population augmenter de plus de 48 000 habitants en 40 ans (de 1968 à 2010). Cette augmentation (+ 81,4 %) dépasse les progressions nationales (+ 25,7 %) et départementales (+ 81,2 % pour le Var).

La commune des Adrets-de-l'Estérel accueille l'envol démographique le plus fort depuis 1968 : + 636 % de population. Cependant, en nombre, cela se cantonne à une augmentation de 2 268 habitants contre 28 210 habitants sur la même période pour Fréjus.

4. UN PROJET D'AMENAGEMENT ENCADRE PAR UNE ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Principes d'aménagement programmatiques

- **Aménagement global**

L'aménagement du site s'organise autour de la création d'une zone d'activité économique permettant l'accueil de bureaux, commerces, activités, etc. L'image du secteur est valorisée par une implantation d'activité à l'insertion paysagère et architecturale qualitative. Les vues actuelles sur le grand paysage sont conservées par un travail d'épannelage des futurs bâtiments.

Une organisation spatiale et fonctionnelle est privilégiée sur le site de projet permettant de conserver 3 séquences :

- **Secteur « Entrée de zone »** en partie Est du site permettant de traiter l'accès au site et d'installer les équipements nécessaires à la présentation et au fonctionnement de la zone d'activités ;
- **Secteur « Cœur de zone »** en partie centrale, espace centrale du secteur de projet, dont la partie Nord est un « espace paysager » composé d'une zone tampon permettant de limiter les visibilités depuis d'autoroute. En partie sud de ce deuxième secteur, prévoir un épannelage des hauteurs et une gradation des densités pour faire le lien avec l'environnement existant et la topographie existante ;
- **Secteur « Arrière-site »** en partie ouest du site qui regroupera les activités les moins denses.

- **Accès et déplacements**

- Les axes existants du site sont conservés et un accès est créé à partir des infrastructures routières existantes (rond-point existant sur la D837 en sortie de l'échangeur de l'A8.
- Le site de projet est desservi par un axe principal de desserte paysagé permettant de desservir l'ensemble du secteur d'est en ouest et favoriser la création de dessertes secondaires et tertiaire internes paysagées.
- La zone est bouclée par une voie permettant de relier le plus rapidement possible les différents secteurs de la zone pour l'attaque des feux naissants (prévention des risques incendie – feux de forêt).
- Le gabarit des voies est dimensionné de manière à ce qu'il soit adapté au trafic et aux usagers du secteur ;
- Des ouvrages permettront de franchir des vallons « inondables » ;
- Des liaisons essentiellement destinées aux modes doux parcourent l'ensemble du site.

- **Espaces paysagers et environnement**

- Les interfaces sont traitées avec les espaces naturels environnants de manière la plus qualitative possible.
- Les vallons encaissés notamment au nord-ouest du site – zone de biodiversité probable sont préservés.
- Les voies créées sont paysagées.
- Les espaces publics /communs et les liaisons de modes doux sont aménagés de manière qualitative par l'utilisation de matériaux adaptés et qualitatifs.
- Les points de vue sur le grand paysage depuis l'intérieur du site sont préservés et valorisés.

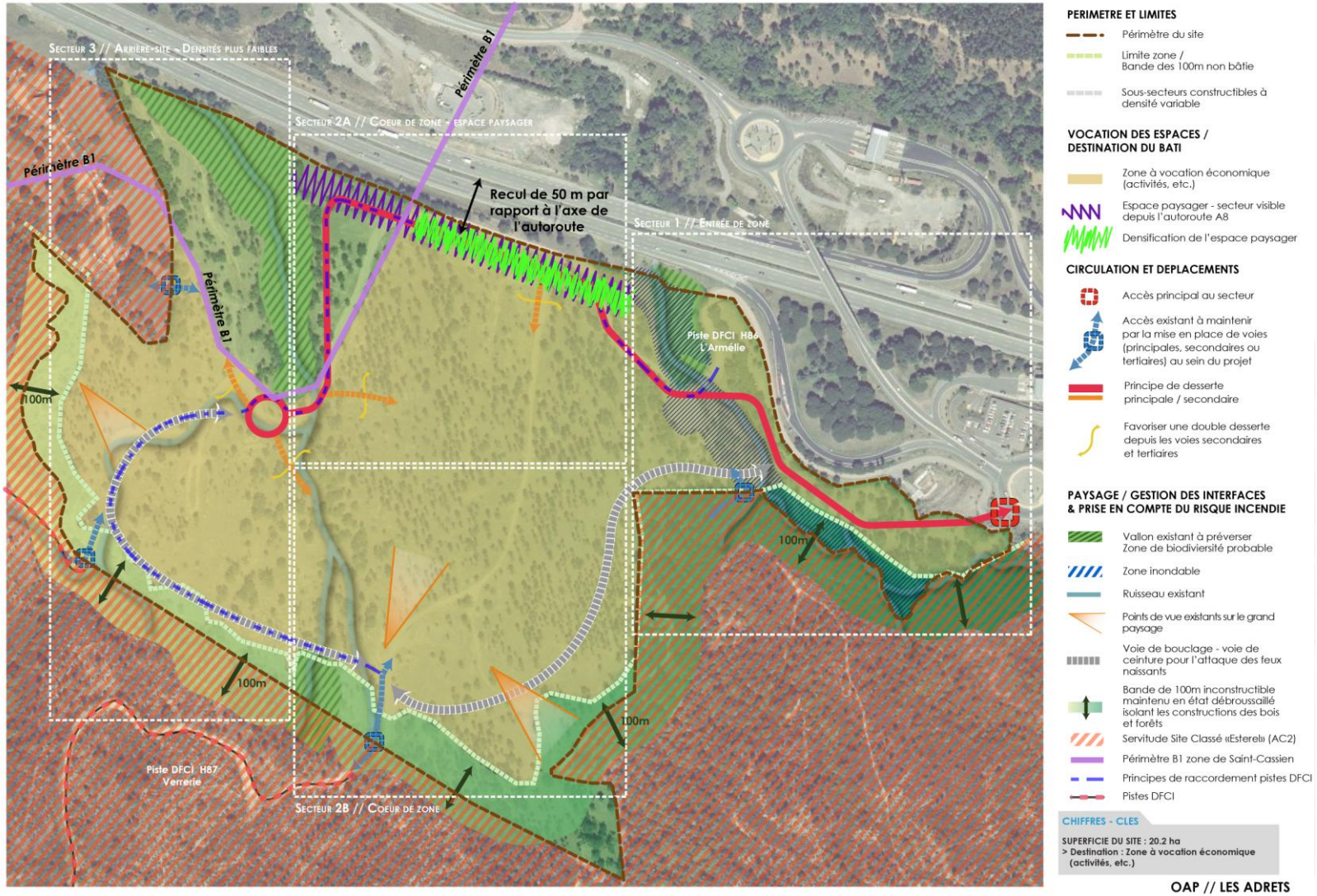
- La visibilité depuis l'autoroute est limitée grace à un espace tampon paysager : Une bande paysagère plantée d'essences locales et adaptées au risque incendie viendra renforcer les plantations existantes le long de l'A8 et créer une interface paysagère de qualité.

- **Risque incendie**

Afin de protéger le site de projet du risque incendie présent dans la zone plusieurs aménagements sont mis en place :

- Un bouclage de la zone par une voie permettant de relier le plus rapidement possible les différents secteurs de la zone et créer une voie ceinturant le projet pour l'attaque des feux naissants (prévention des risques incendie – feux de forêt).
- Des bandes inconstructibles de 100 mètres minimum non-bâtie maintenues débroussaillées conformément au code forestier (article L131-18) afin d'isoler les constructions des bois et forêts. Cette bande pourra néanmoins contenir des voiries et infrastructures
- Des équipements adaptés (densité des points d'eau, largeur des voies) aux types d'ERP ou d'activités (ICPE notamment) ;
- Le projet assure la continuité et l'efficacité des pistes DFCI présentes ;

Schéma d'aménagement



III. JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTION

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 l'échangeur implique nécessairement un traitement acoustique particulier des façades, selon le type de constructions implantées 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 règlementation 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 A8 est classée comme infrastructure de catégorie 1 ; le périmètre affecté par le bruit à compter du bord extérieur de la voie est de 300 m. La RD 837 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.

Néanmoins, les activités projetées sur la zone ne présentent pas de sensibilité aux nuisances sonores. Il n'est prévu d'habitation ou d'Etablissement Recevant du Public.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'exposition aux pollutions liées à la proximité de l'autoroute et aux activités qui seront présentes sur le secteur, des études spécifiques seront menées dans le cadre de l'étude d'impact. Néanmoins, les zones d'activités sont moins sensibles que les zones d'habitats (pas de fréquentation par les personnes sensibles, durée de fréquentation moins longues…).

De plus, la zone tampon paysagère mise en place le long de l'autoroute a pour double objectif de limiter les visibilités mais aussi de limiter la dispersion des polluants.

2. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA SECURITE

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 le rond-point de l'échangeur à l'Est. Des accès secondaires seront conservés permettant d'établir un lien avec l'environnement proche. Aucune connexion directe à l'autoroute ou à l'échangeur n'est prévue. Le talus existant entre la zone de projet et l'autoroute sera conservé apportant une sécurité supplémentaire.

3. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE ARCHITECTURALE ET DE LA QUALITE DE L'URBANISME

La cohérence et la qualité de l'aspect extérieur des constructions (façades, revêtements, toitures, couvertures, percements, clôtures et enseignes) garantiront la qualité d'intégration des futurs bâtiments dans leur environnement urbain.

De plus, les principes d'aménagement retenus dans l'OAP garantissent une parfaite intégration urbaine et architecturale avec l'environnement naturel : ils favorisent des activités présentant une insertion paysagère et une architecture qualitative en partie nord du site pour valoriser l'« Image » du secteur depuis l'autoroute A8 ;

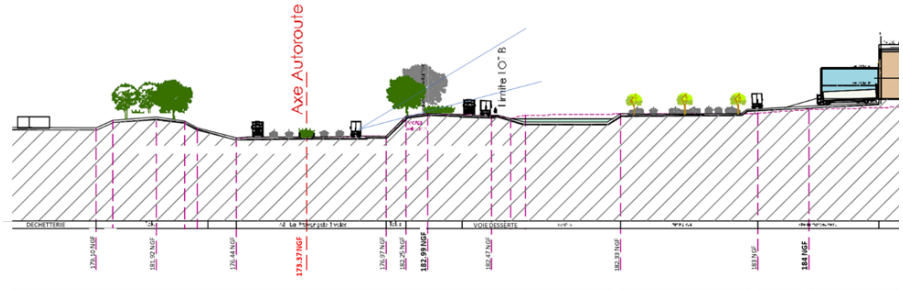
4. JUSTIFICATIONS AU REGARD DE LA QUALITE DES PAYSAGES

D'un point de vue paysager le site est aujourd'hui d'une qualité plutôt moyenne. l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur va lui permettre de lui redonner une fonction précise et va le faire évoluer vers un paysage « urbain économique » avec un traitement paysager qualitatif prenant en compte la topographie actuelle mais également une valorisation des vues sur le grand paysage.

La situation du projet de zone d'activités économiques, le long de l'A8, axe stratégique majeur du territoire, nécessite une prise en compte de l'enjeu paysager pour les usagers de l'autoroute.

Toutefois, il faut noter que l'A8 est située en contre-bas du projet de zone d'activités (plus de 10m en contre-bas, avec un fort talus), ce qui limite fortement la perception que pourrait en avoir le public.

L'espace « Paysager» du secteur, en visibilité directe depuis l'autoroute sera valorisée par une zone tampon paysagère plantée avec des essences en lien avec la végétalisation actuellement présente sur le site. Ainsi, la visibilité sur les constructions depuis l'autoroute sera très limitée.



De manière générale sur cet espace de projet, la qualité architecturale et paysagère sera soignée pour répondre aux exigences fixées par la commune et la CAVEM. Les exigences portent notamment sur :

- La mise en place d'une Approche Environnementale de l'Urbanisme ;
- La cohérence d'ensemble des aménagements et du traitement architectural ;
- La qualité des matériaux utilisés;
- La création d'un vocabulaire paysager commun ;
- La création d'un cahier de prescriptions architecturales et paysagères pour l'ensemble des futurs lots.

Cet espace assurera également la continuité végétale qui existe le long de l'autoroute, favorisant ainsi l'intégration paysagère du site dans son milieu.

5. CONCLUSION SUR LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE

En conclusion, au regard de la faible sensibilité aux nuisances des activités projetées, de la qualité architecturale et paysagère prévue sur le site, la bande d'inconstructibilité est donc portée à 50 m de l'axe de l'Autoroute.