

Plan Local d'Urbanisme



Commune de Sénas

Département des Bouches-du-Rhône

6.12.1

Modification N°3

Étude « Loi Barnier »
Secteurs « Pont de l'Auture » et
« Galazon 2 »

*PLU approuvé le 20 septembre 2016
Modification N°1 et Modification N°2 du PLU approuvées le 22 mars
2018
Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du PLU N°1
approuvée le 16 mars 2019
Modification N°3 du PLU approuvée le 29 juin 2023*

SOMMAIRE

DISPOSITIONS GENERALES.....	3
ETAT EXISTANT	7
La RD7N.....	8
Localisation des secteurs.....	12
Contexte architectural, urbain et paysager	14
Nuisances.....	16
Sécurité	17
LE RESPECT DES CONDITIONS EDICTEES PAR L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME.....	19
Qualité architecturale.....	20
Qualité urbaine et paysagère	20
Nuisances.....	21
Sécurité	21
LE TRAITEMENT DES SECTEURS « PONT DE L'AUTURE» ET « GALAZON 2 » DANS LE PLU	22

DISPOSITIONS GENERALES

Sur la commune de Sénas, l'application de l'amendement Dupont concerne, notamment, la RD7N : les bâtiments à construire doivent donc être implantés à 75 mètres minimum par rapport à l'axe de la chaussée au titre de la loi Barnier. Une étude dérogatoire à la loi Barnier réalisée lors de l'approbation du PLU en date du 20 septembre 2016 avait déjà conduit à réduire cette marge de recul à 35 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD7N.

L'objet de la présente annexe consiste à prendre en compte les dispositions des articles L.111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme qui trouvent leur origine dans la Loi Barnier du 2 février 1995 (relative au renforcement de la protection de l'environnement) afin de permettre une réduction supplémentaire de cette marge de recul. Le secteur étudié se trouve le long de la RD7N, côté nord, à la sortie de l'agglomération de Sénas, sur une longueur d'environ 400 mètres.

Rappels du Code de l'Urbanisme :

Article L111-6 du Code de l'Urbanisme :

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19 »

Article L111-7 du Code de l'Urbanisme :

« 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 ».

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :

« 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 ».

Article L111-9 du Code de l'Urbanisme :

« Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'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 ».

Article L111-10 du Code de l'Urbanisme :

« Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée ».

L'article L111-8 vient donc renforcer la qualité architecturale et urbaine des entrées de ville afin de promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. Les objectifs de l'Amendement Dupont sont multiples :

- inciter les collectivités à mener une réflexion afin de préciser leurs projets de développement de manière à éviter une extension non maîtrisée et anarchique de l'urbanisation le long des axes routiers en entrées de ville ;
- limiter les nuisances et pollutions induites sur les riverains et paysages ;
- permettre de mieux réussir l'insertion paysagère des grands axes routiers en entrées de ville.

Pour lever l'inconstructibilité frappant les espaces non urbanisés qui longent cette voie et permettre un développement urbain cohérent sur l'ensemble de l'axe, en continuité de l'urbanisation existante, des orientations d'aménagement ont été définies prenant en compte les critères suivants :

- les nuisances (bruit, traitement des eaux pluviales, perception visuelle...) ;
- la sécurité (gestion des flux de circulation, desserte interne, sécurité incendie...) ;
- la qualité architecturale (hauteur des constructions, volumétrie, colorimétrie...) ;
- la qualité de l'urbanisme (accessibilité et liaisons externes, organisation interne...) ;
- la qualité des paysages (insertion paysagère des sites dans leur contexte...).

Parmi les changements effectués dans le cadre de la présente étude, figure donc la réduction de cette limite d'implantation des constructions à 15 mètres à compter de l'axe de la RD7N en garantissant la qualité architecturale et paysagère mais également la prise en compte des autres aspects de la sécurité, des accès et des nuisances.

Afin de lever l'interdiction de construire, le présent document aborde notamment :

- l'analyse de l'état existant ;
- les dispositions mises en œuvre, sur le secteur d'étude, afin de respecter les dispositions des articles L.111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme.

ÉTAT EXISTANT

LA RD7N

La RD7N est l'ancienne RN7. Parfois également appelée la Route bleue ou la route des vacances, c'était la plus longue et l'une des plus mythiques routes nationales françaises. A sa création, en 1824, elle est définie comme étant la route de Paris à Antibes et en Italie, par Nice. Elle succède alors à la route impériale 8.

Cette voie est souvent bordée de platanes de part et d'autre de la voie. Ceci date des guerres napoléoniennes. Napoléon a en effet fait planter des arbres sur les bords de routes afin de protéger ses armées de la chaleur et du soleil lorsque celles-ci se déplaçaient.

Elle a été déclassée en tant que route départementale en 2006. Dans le département des Bouches-du-Rhône, la nouvelle désignation, RD7N, a certainement été choisie pour conserver l'appellation N7, à grande valeur symbolique.

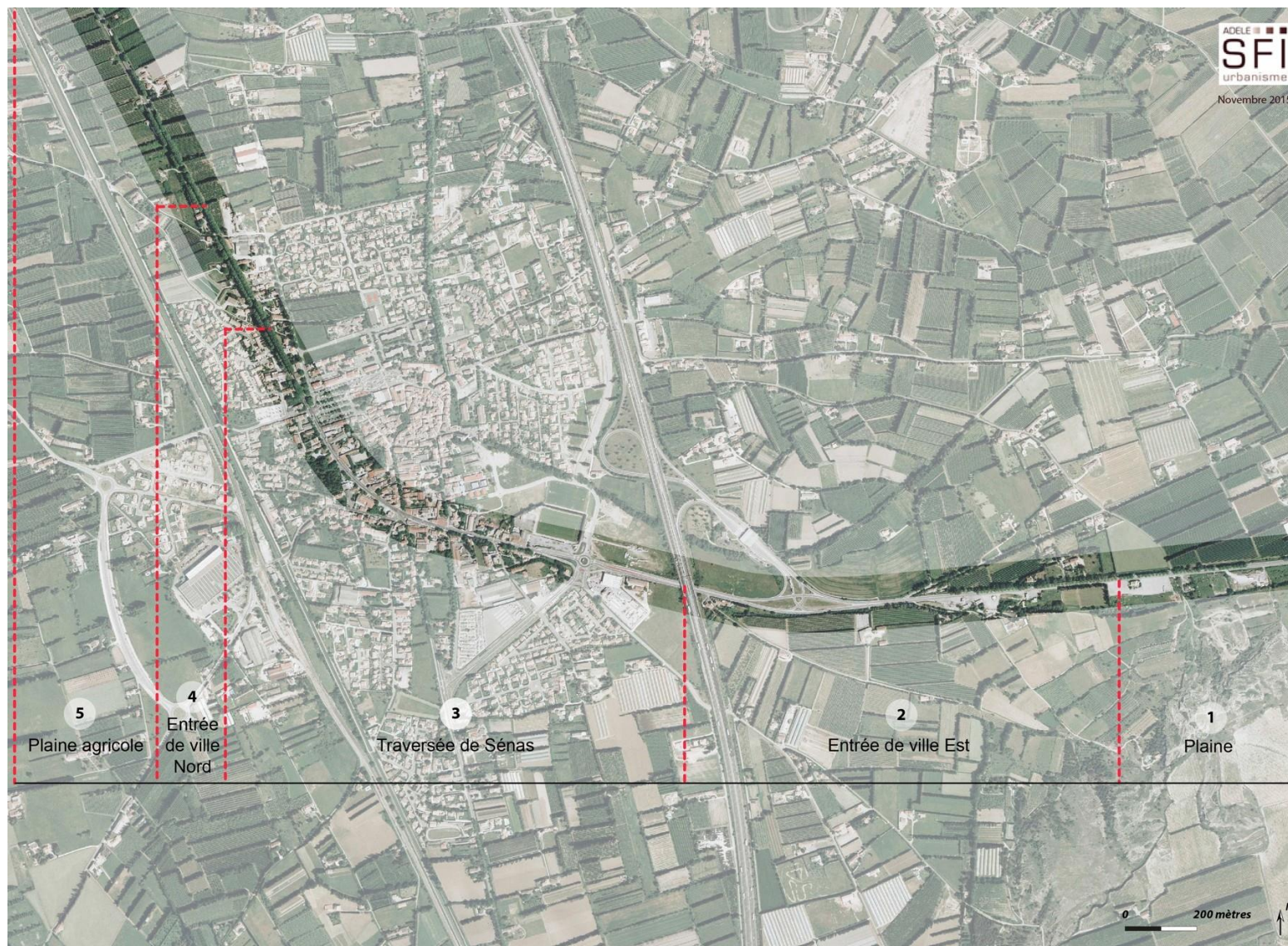
La RD7N traverse la commune de Sénas. Cet axe supporte un trafic important : 9 525 véhicules/jour en 2003. En effet, il relie Avignon, au Nord et Aix-en-Provence et Salon-de-Provence au Sud, où la RD7N converge, dans le centre-ville de Sénas avec la RD 538.

En outre, la RD7N est connectée à la sortie d'autoroute de l'A7.

La RD7N n'a pas fait l'objet de déviation et traverse le centre-ville de Sénas. Cette voie revêt donc une double fonction : trafic intra-communal d'une part et trafic de transit d'autre part.

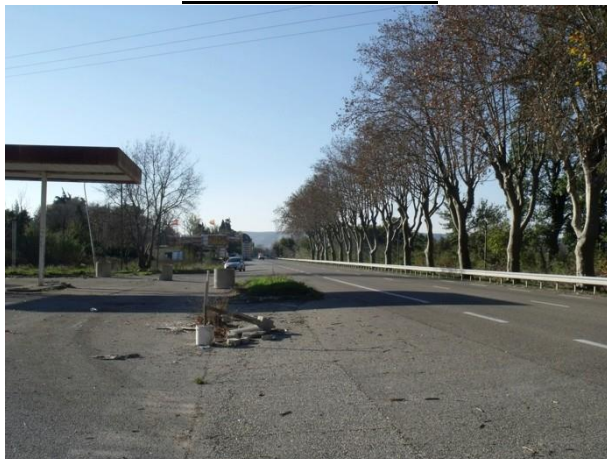
La RD7N traverse la commune de Sénas de l'Est au Nord. Plusieurs séquences peuvent être identifiées.

Division en séquences de la RD7N



1 La plaine (est)

Cette séquence traverse la plaine de Sénas, en arrivant depuis Mallemort. Sur cette séquence, les alignements de platanes sont clairsemés et uniquement présents au nord de la chaussée.

2. Entrée de ville est

Cette section se situe entre la plaine et l'échangeur de l'autoroute A7. Au sud de la chaussée, plusieurs bâtiments d'activités sont installés, dont plusieurs sont insalubres. L'alignement de platane est situé en bordure nord de la chaussée.

3. Traversée de Sénas

Dans la traversée de Sénas, la RD7N porte aussi le nom d'Avenue Gabriel Péri. Le trafic y est très chargé, puisque cette section supporte le trafic intra-communal et le trafic de transit, notamment des poids-lourds. C'est également dans la traversée de Sénas, que la RD538 rejoint la RD7N. Les platanes se font plus rares.

4. Entrée de ville nord



Cette section est bordée de platanes de part et d'autre de la RD7N. Quelques maisons individuelles et prairies sont localisées en bordure de la RD7N.

5. La plaine (nord)



Souvent bordée de part et d'autres de platanes, cette séquence de la RD7N, au Nord du territoire traverse la plaine agricole, essentiellement composée de vergers, que l'on aperçoit entre les platanes.

LOCALISATION DES SECTEURS

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune de Sénas a identifié des secteurs d'urbanisation future le long de la RD7N. Parmi ces secteurs, le Pont de l'Auture, classé en 1AUd au PLU, et Galazon 2, classé en 1AUc au PLU, se situent au nord de la commune de Sénas, dans le prolongement de la zone urbaine actuelle. La surface concernée est d'environ 10 hectares.

Afin de réduire les bandes inconstructibles de 75 m de part-et-autre de l'axe de la RD7N (route classée à grandes circulation), la présente étude justifie, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, que les nouvelles 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.

Ces secteurs font l'objet d'une OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation).



La RD7N aux abords des secteurs

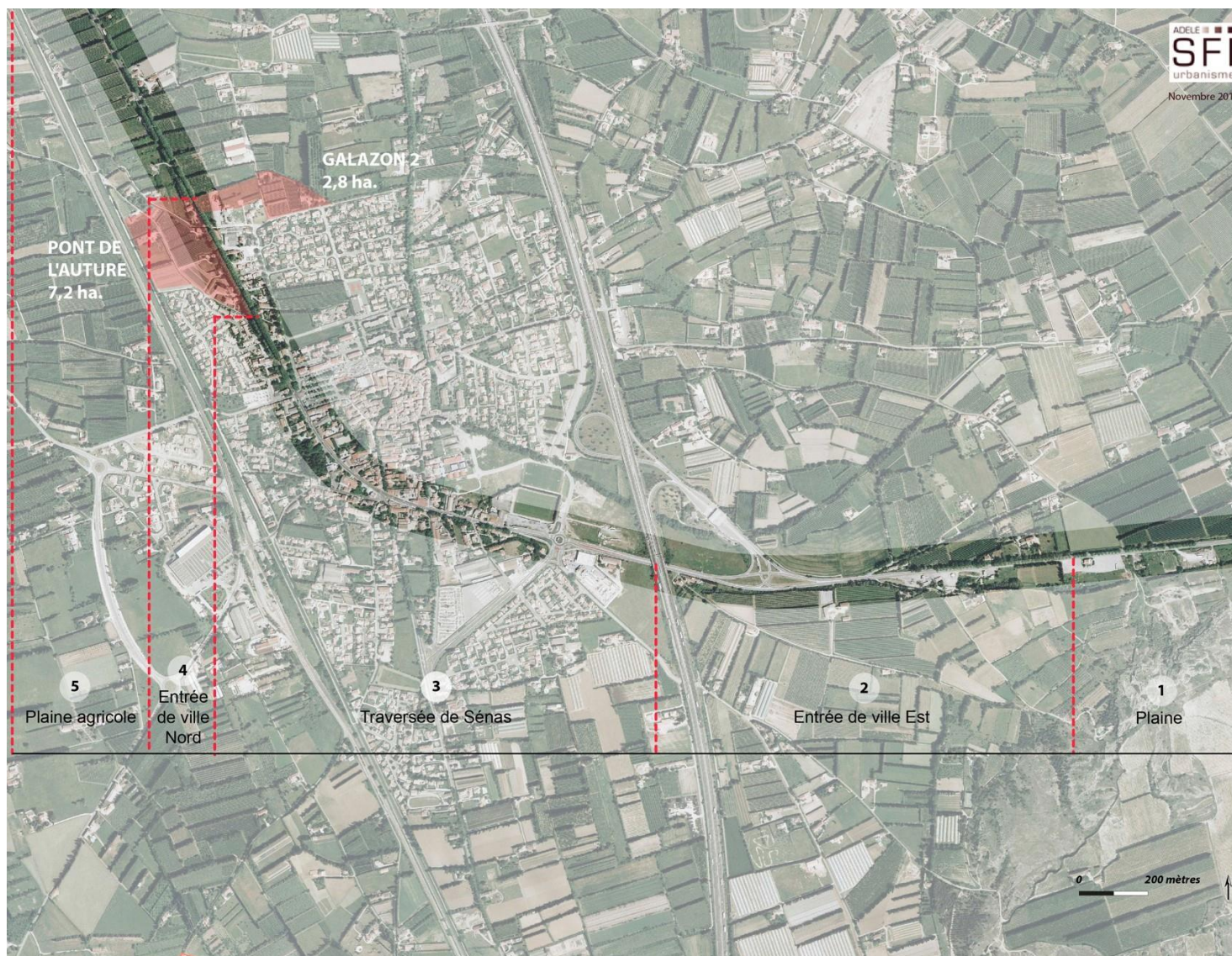


Secteur Galazon 2



Secteur Pont de l'Auture

Localisation des secteurs « Pont de l'Auture » et « Galazon 2 »



CONTEXTE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER

L'ensemble du site comprend trois composantes majeures :

- des vergers ;
- de la prairie ;
- de l'habitat sous forme individuelle.

Le paysage est également caractérisé par des alignements de platanes, qui longent la RD7N ainsi que des haies, principalement de cyprès, qui structurent le paysage agricole.

La partie à l'est de la RD7N est, pour partie, une ancienne zone d'urbanisation future du POS, mitoyenne, sur sa frange est, avec une opération pavillonnaire récente (Lotissement Le Galazon).

Le site est traversé par le Chemin de la Roubine qui est à usage mixte : circulations piétonnes et des véhicules. Néanmoins, cette voie n'est pas dimensionnée pour absorber le trafic lié à l'urbanisation de la zone.

La frange sud du site est marquée par :

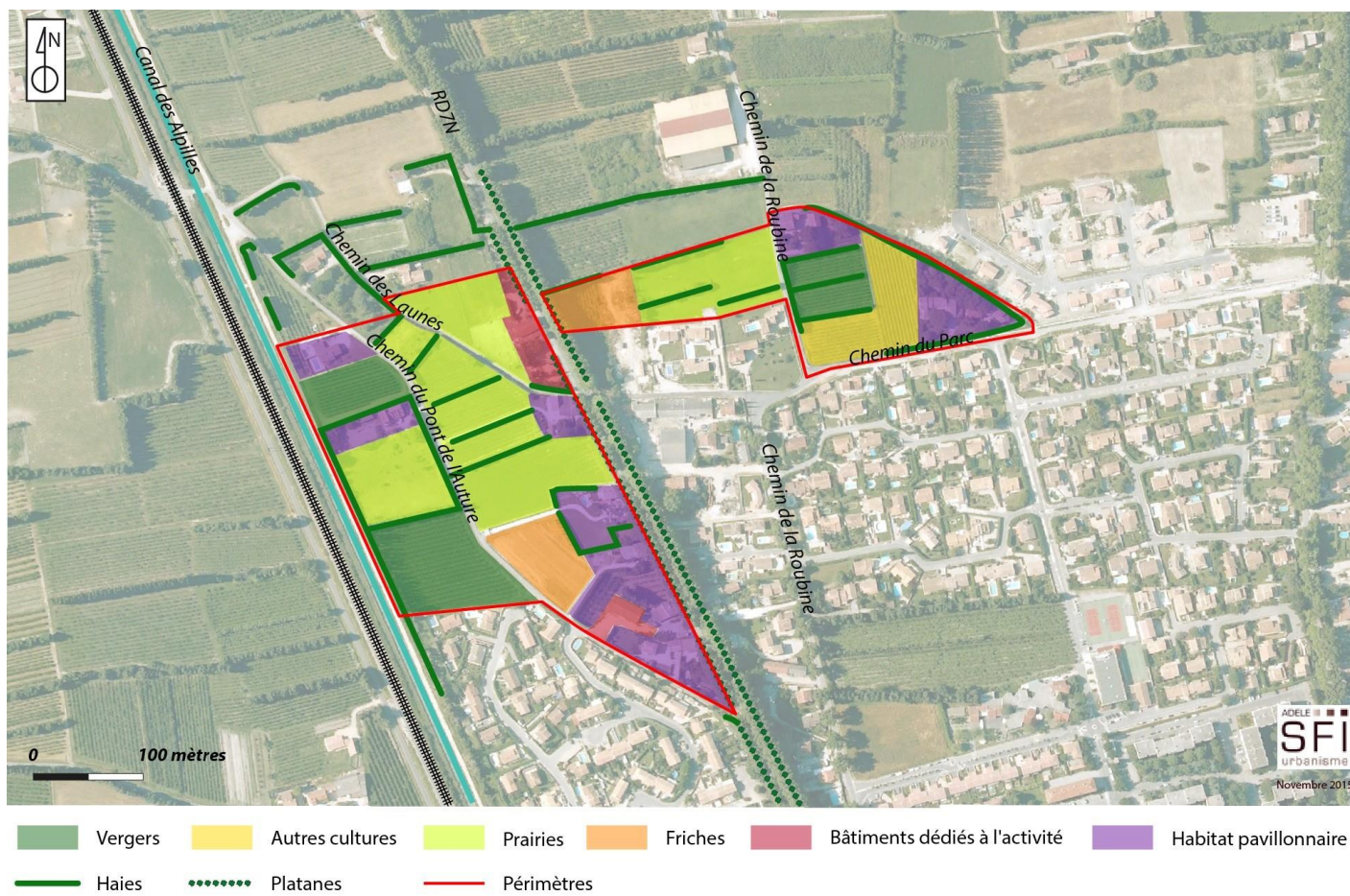
- le Chemin du Parc, qui permet de rejoindre la RD 73 (Route d'Orgon) ou le centre-ville via l'Avenue du 8 Mai 1945 notamment. Une piste cyclable a été aménagée à l'est du secteur Galazon 2, jusqu'en limite de secteur. L'accès à la RD7N a par contre été condamné, sauf pour les deux roues.
- Quelques constructions individuelles et une zone de friche, pour la partie située à l'ouest du Chemin de la Roubine.

La partie à l'ouest de la RD7N, est bordée, à l'est, par le chemin de halage du Canal des Alpines. La frange sud est composée d'opérations d'habitat individuel relativement dense.

Le site est traversé par deux chemins étroits :

- le Chemin des Launes qui relie la RD7N à la zone agricole ;
- le Chemin du Pont de l'Auture, qui depuis la RD7N dessert la zone agricole au-delà du canal et de la voie de chemin de fer.

Occupation du sol des secteurs « Pont de l'Auture » et « Galazon 2 »



NUISANCES

La principale nuisance présente sur le site est la nuisance sonore.

L'arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2000 précise les secteurs du territoire communal affectés par le bruit lié à ces infrastructures.

Il classe la RD7N (anciennement RN7), longeant le site en infrastructure de catégorie 3. Les secteurs affectés par le bruit généré par le trafic sur cet axe se situent jusqu'à 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie.

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets du 9 janvier 1995, n° 95-20 pris pour l'application de l'article L.111-11-1 du Code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements et n° 95-21 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.

Le site est concerné par la bande de 100 mètres depuis la RD7N, prescrite par l'arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2000, du fait des nuisances sonores que la voie génère. Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

SECURITE

Secteur du Pont de l'Auture

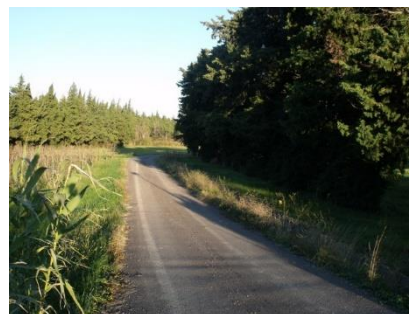
L'accès au secteur du Pont de l'Auture depuis la RD7N se fait par le chemin du Pont de l'Auture et par le chemin des Launes. Il s'agit de deux voies étroites (deux voitures citadines ne peuvent croiser), débouchant sur la RD7N avec un « cédez le passage ».



Chemin du Pont de l'Auture



Intersection Chemin du Pont de l'Auture / RD7N



Chemin des Launes



Intersection Chemin des Launes / RD7N

Secteur Galazon 2

L'accès par le chemin du Parc ayant été supprimé (sauf pour les deux roues, photos ci-dessous), le secteur Galazon 2 ne bénéficie d'aucun accès sur la RD7N. L'accès au secteur peut se faire par le chemin de la Roubine ou l'avenue du 8 mai.



Vue depuis la RD7N de l'accès 2 roues

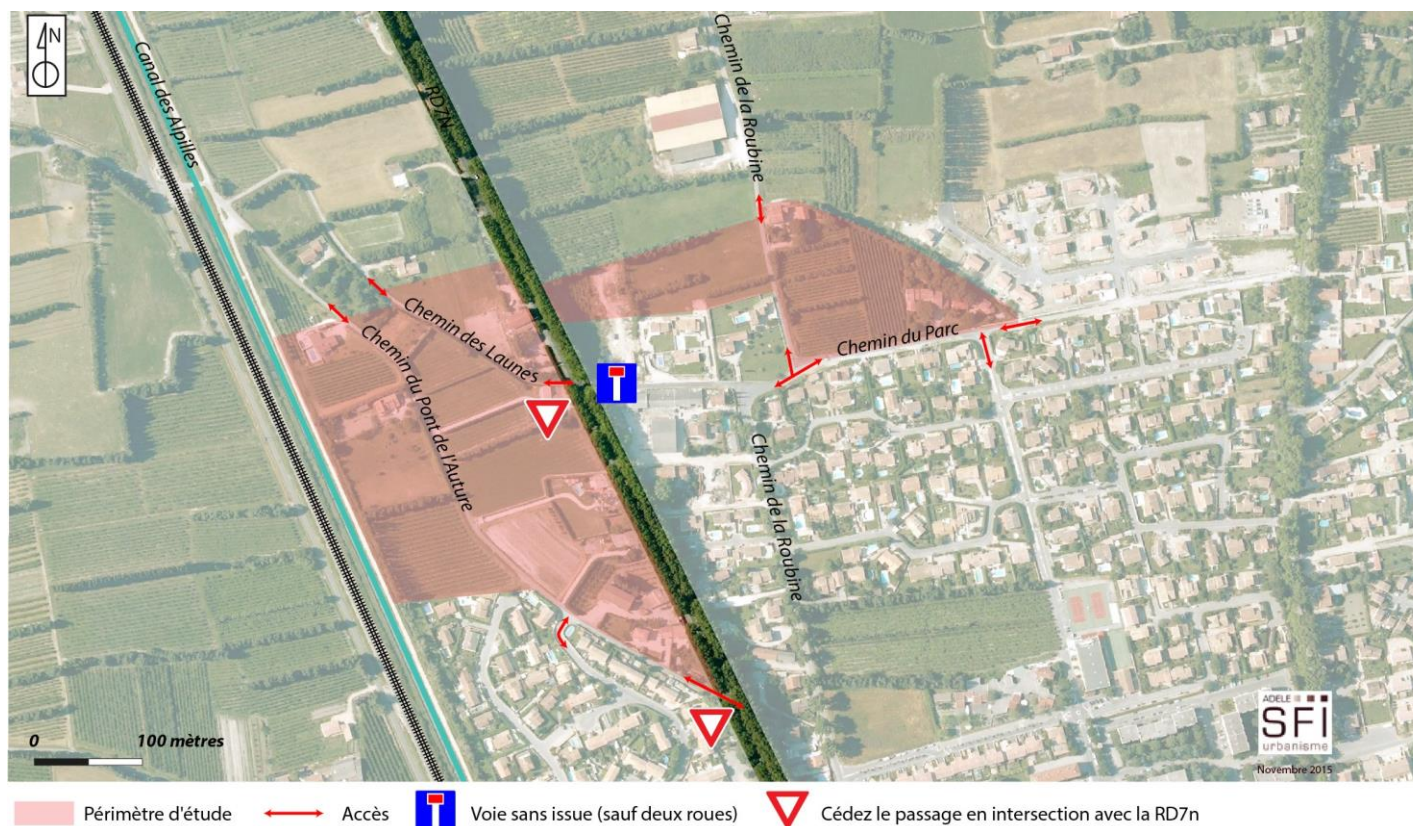


Accès RD7N 2 roues

Plan Local d'Urbanisme - Commune de Sénas

Étude « Loi Barnier » - Modification N°3

Accès aux secteurs « Pont de l'Auture » et « Galazon 2 »



LE RESPECT DES CONDITIONS EDICTEES PAR L'ARTICLE L.111-1-8 DU CODE DE L'URBANISME

La réduction de la marge de recul d'implantation des constructions à 15 mètres par rapport à l'axe de la RD7N vise plusieurs objectifs :

- Il s'agit d'une part d'optimiser le foncier disponible afin d'assurer un traitement cohérent des espaces libres au sein de la zone et de réaliser des aménagements complémentaires pouvant améliorer le fonctionnement du secteur dans son ensemble.
- La réduction de la marge de recul des constructions participera également au développement d'une urbanisation cohérente et qualitative, de nature à créer une ambiance d'entrée de ville plus urbaine, inscrite dans la continuité du village existant et propice à des conditions de circulation apaisées.

La réduction de la marge de recul s'accompagne d'une modification de l'entrée de ville par le déplacement des panneaux d'entrée de ville ; répondant à deux objectifs :

- la réduction de la vitesse de circulation à 50km/h afin de sécuriser les abords de la RD7N et de la future opération,
- la création d'une véritable entrée de ville, avec une vitesse de circulation des véhicules adaptée.

La réduction de la marge de recul s'accompagne également d'un ensemble de principes d'aménagements visant à assurer un bon isolement acoustique des bâtiments, une sécurisation des accès et une amélioration globale de la qualité architecturale, urbaine et paysagère de l'ensemble du secteur. Ces principes sont inscrits à l'OAP Pont de l'Auture et Galazon 2 et au règlement des zones 1AUc et 1AUd.

QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE

Le règlement des zones 1AUc et 1AUD prévoit que l'urbanisation du site se réalise sous la forme d'une opération d'ensemble par secteur. Ce mode d'aménagement favorise un urbanisme de qualité basé sur des principes d'unité architecturale et de cohérence des aménagements. Il s'agit de favoriser l'aménagement d'un quartier harmonieux, qui respecte la morphologie urbaine des tissus urbains limitrophes.

A ce titre, l'OAP prévoit d'assurer la structuration du réseau viaire interne de chaque zone ainsi que la création d'un giratoire Nord destiné à assurer la desserte des deux secteurs à partir de la RD7N. Le positionnement du futur giratoire permettra en outre de créer une véritable « entrée de ville » au Nord de Sénas, participant également à la qualité urbaine de l'ensemble du secteur.

En termes de qualité architecturale, les bâtiments doivent participer à la composition d'une image de qualité pour la commune en entrée de ville. La préconisation principale est d'éviter une hétérogénéité architecturale qui viendrait complexifier les perceptions depuis la route.

Une orientation du faîtage/des bâtiments "est-ouest" sera privilégiée. Elle permettra d'une part de maximiser les apports solaires gratuits et d'augmenter aussi la productivité d'une installation solaire thermique par exemple et d'autre part de s'inscrire dans la trame existante (haies).

L'opération visera une densité bâtie globalement plus élevée que celle constatée sur la commune, de minimum 17 logements à l'hectare, dans un souci de gestion économe des sols.

La diversification des formes urbaines (habitat individuel, habitat « intermédiaire » et habitat collectif) sera également recherchée, mais avec des hauteurs limitées à R+2 afin de garantir l'insertion des constructions dans leur environnement bâti et paysager.

Outre la mixité architecturale, la mixité sociale sera également recherchée, dans la mesure où le secteur du Pont de l'Auture devra posséder au moins 40% de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, et le secteur de Galazon 2 au moins 30%.

Ces principes architecturaux sont maintenus suite à la réduction de la marge de recul à 15 mètres à compter de l'axe de la RD7N.

Le recul d'implantation des constructions permettra de créer une ambiance plus urbaine, en continuité de l'urbanisation existante, inscrivant cette entrée de ville dans une ambiance villageoise.

QUALITE PAYSAGERE

Le projet d'aménagement prévoit des orientations à prendre en compte en matière environnementale et paysagère.

D'une manière générale, des espaces verts seront à créer le long de la RD7N afin d'en diminuer l'impact paysager. Le recul lié à la Loi Barnier sera paysagé afin de générer un espace tampon entre la départementale et les futurs logements projetés. Le traitement paysager de la marge de recul lié à la RD7n induit une intégration paysagère du projet dans l'espace urbain existant et permet de créer des espaces publics de qualité en bord de voie. Il permet également de limiter le phénomène d'ilots de chaleur, pouvant être accru aux abords de la départementale en lien avec le trafic routier.

Les noues seront conservées pour favoriser l'écoulement des eaux pluviales

La marge de recul entre la voie et le bâti sera paysagée et plantée d'essences locales. En outre, les vues vers les sites d'extension urbaine sont filtrées par les alignements de platanes de chaque côté de la RD7N.

La limite entre zone urbanisée et zones agricoles sera marquée par la plantation de haies, caractéristiques du paysage sénéssais.

Ces principes d'intégration paysagère sont maintenus suite à la réduction de la marge de recul à 15 mètres à compter de l'axe de la RD7N.

Par ailleurs, une zone de préservation et d'évitement de la zone humide, présente au nord du site sera mise en place afin de protéger la zone de toute construction.

Le canal des Alpines à l'Ouest du site est identifié afin de garantir sa préservation.

Enfin, une marge de recul vis-à-vis de ces deux éléments est instaurée.

NUISANCES

Le projet d'aménagement prend en compte les nuisances, qu'elles soient sonores ou visuelles :

- La problématique du bruit liée au trafic sur la RD7N implique que les bâtiments devront respecter les normes acoustiques conformes aux dispositions des différents arrêtés préfectoraux, selon l'occupation du sol.
- Les franges du site, issues des marges de recul, présenteront une forte intégration paysagère grâce notamment au traitement de marges de recul par rapport à la RD7N. Ainsi, les espaces libérés par ces marges de recul feront l'objet d'un traitement paysager d'ensemble : espaces engazonnés, arbustes, installations de rétention des eaux pluviales traitées de manière paysagère, etc... afin de créer des espaces publics de qualité en bord de voie.
- Les clôtures seront constituées de haies végétales ou de dispositifs à claire-voie légers obligatoirement doublés de plantations variées de manière à renforcer l'image verte du projet. Par ailleurs, au moins 10% des parcelles privées devront être traitées en espaces verts (art. 13).

Ces principes sont maintenus suite à la réduction de la marge de recul à 15 mètres à compter de l'axe de la RD7N.

SECURITE

Le projet d'aménagement s'inscrit dans une démarche de sécurisation de la RD7N et de ses abords, conformément au PDU Agglopol e Provence, notamment :

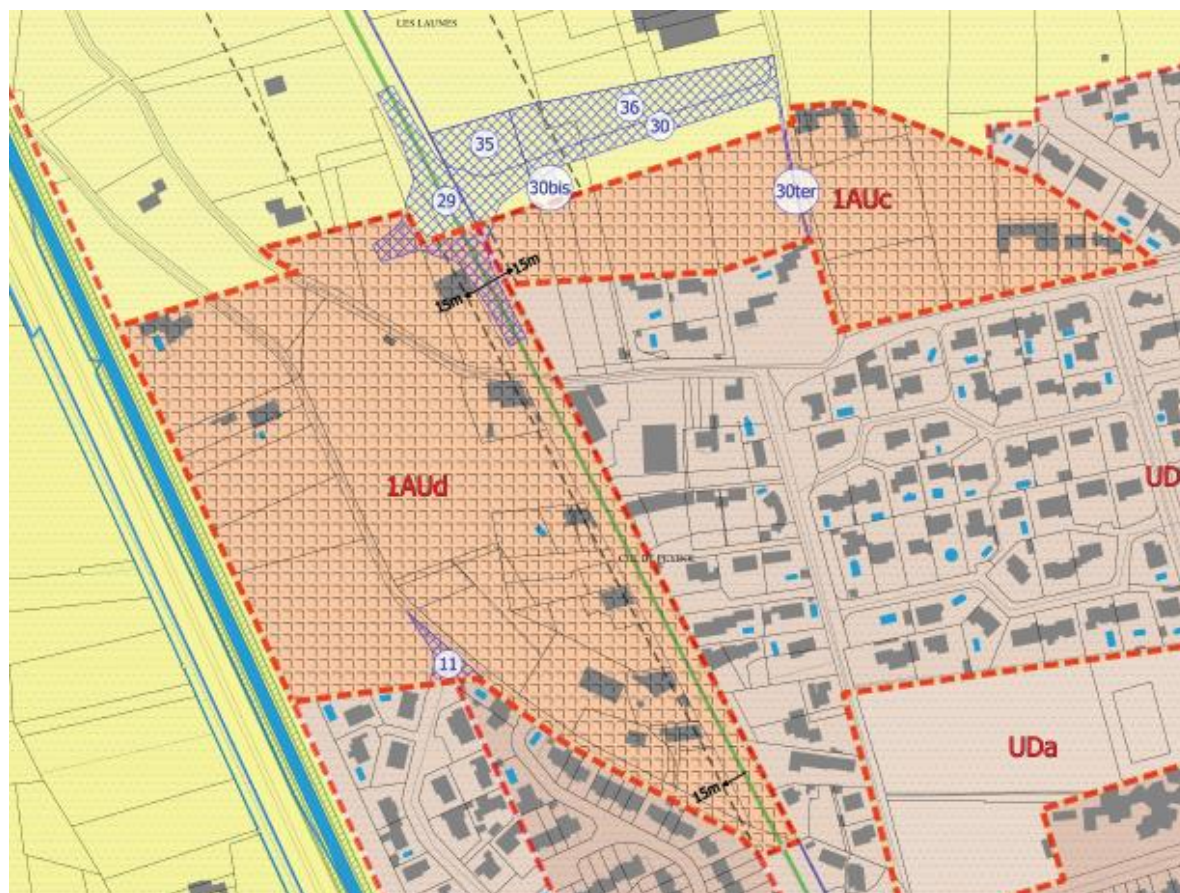
- Le projet supprime l'accès direct du Chemin des Launes sur la RD7N et crée un rond-point plus au Nord, afin de sécuriser l'entrée de ville et desservir les nouveaux quartiers d'habitat de part et d'autre de la RD7N. Ainsi, les automobilistes seront ralentis dès l'entrée dans Sénas avant de traverser le centre-ville à vitesse réduite.
- Le projet ne prévoit aucun accès individuel sur la RD7N.
- Le recul d'implantation des constructions et des aménagements réduit à 15 mètres au sein des zones 1AUc et 1AUd permettra de créer une ambiance plus urbaine, en continuité de l'urbanisation existante, inscrivant cette entrée de ville dans une ambiance villageoise. La nature des aménagements aux abords de la voie (bâtiments d'habitation, espaces de stationnement) créera ainsi une ambiance urbaine induisant naturellement une circulation apaisée.
- La modification de l'entrée de ville par le déplacement des panneaux d'entrée de ville afin de réduire la vitesse de circulation à 50 km/h.

LE TRAITEMENT DES SECTEURS « PONT DE L'AUTURE» ET « GALAZON 2 » DANS LE PLU

Les secteurs « Pont de l'Auture » et « Galazon 2 » font l'objet de sous-secteurs spécifiques au règlement et au zonage, et d'Orientations d'Aménagement et de Programmation.

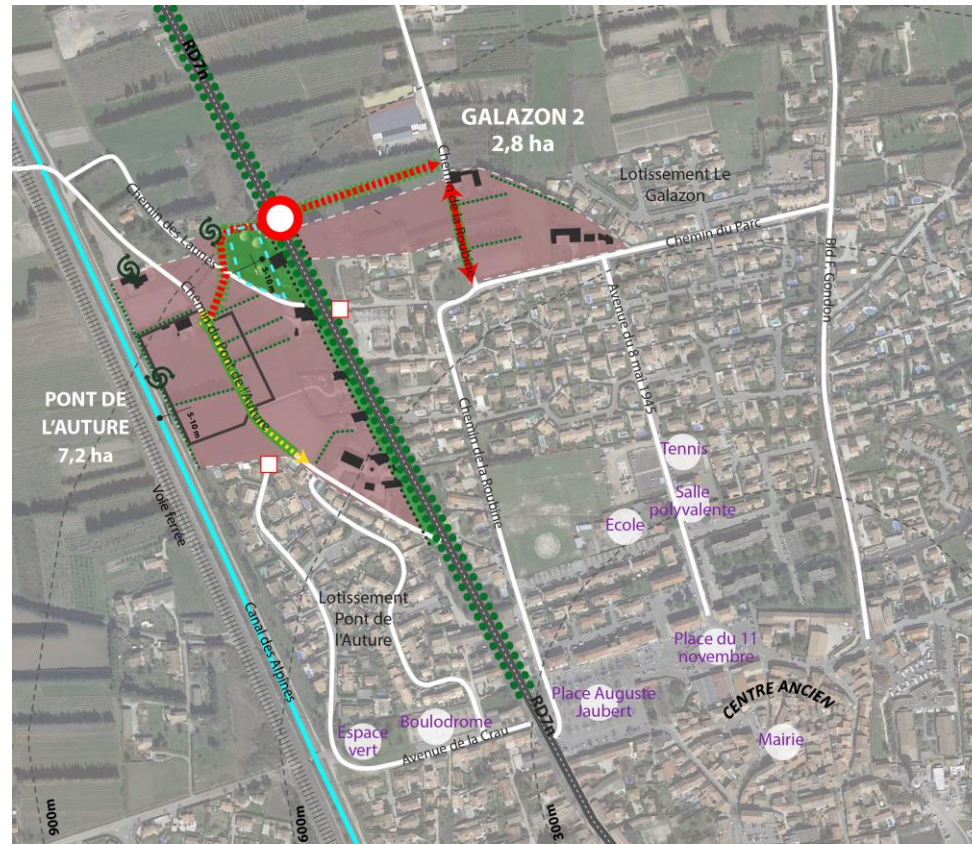
Le secteur « Pont de l'Auture » est classé en 1AUd et « Galazon 2 » est classé en 1AUC au règlement et au zonage. Il s'agit de zones à urbaniser destinées à l'habitat : ouvertes à l'urbanisation dans le cadre de la présente modification N°3 pour le secteur 1AUd, et de la modification N°1 du PLU approuvée le 22 mars 2018 pour le secteur 1AUC.

Extrait du zonage du PLU modifié



Les deux secteurs font également l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (cf. pièce n°3 du PLU). Les cartes ci-dessous, extraites des OAP, illustrent deux schémas d'aménagement possible pour ces secteurs, en respect avec un recul Loi Barnier réduit à 15 mètres.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)
modifiée



- LEGENDE**
- Périmètres faisant l'objet des Orientations d'Aménagement et de Programmation
 - Bâti existant
 - Carrefour à aménager
 - Voie structurante à créer
 - Voie existante à réaménager en voie structurante
 - Voie de desserte interne à créer
 - Voie sans issue
 - Voie à requalifier en cheminement doux
 - Gestion de l'interface avec la zone agricole
 - Préconisations environnementales
 - Alignement de platanes à protéger
 - Haie à préserver ou à créer
 - Bande de retrait de 15 mètres à végétaliser depuis la voirie
 - Noue paysagère à aménager
 - Présomption d'une zone humide : mesures de préservation et d'évitement
 - Bande de recul
 - Canal et ripisylve à préserver



CITADIA

Plan Local d'Urbanisme



Commune de Sénas

Département des Bouches-du-Rhône

6.12.2

Modification N°3

Étude « Loi Barnier »
Secteurs « Les Saurins » et
« Les Saurins Sud RD7N »

*PLU approuvé le 20 septembre 2016
Modification N°1 et Modification N°2 du PLU approuvées le 22 mars
2018
Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du PLU N°1
approuvée le 16 mars 2019
Modification N°3 du PLU approuvée le 29 juin 2023*

SOMMAIRE

DISPOSITIONS GENERALES	3
ETAT EXISTANT	6
La RD7N	7
Localisation du secteur	11
Contexte architectural et urbain.....	13
Contexte paysager	14
Nuisances.....	16
Nuisance sonore.....	16
Nuisance visuelle	16
Sécurité	17
LE RESPECT DES CONDITIONS EDICTEES PAR L'ARTICLE L.111-8 DU CODE DE L'URBANISME	19
Qualité architecturale, urbaine et paysagère.....	20
Nuisances.....	21
Sécurité	21
LE TRAITEMENT DES SECTEURS « LES SAURINS » ET « LES SAURINS SUD RD7N » DANS LE PLU	23

DISPOSITIONS GENERALES

Sur la commune de Sénas, l'application de l'amendement Dupont concerne, notamment, la RD7N : les bâtiments à construire doivent donc être implantés à 75 mètres minimum par rapport à l'axe de la chaussée au titre de la loi Barnier. Une étude dérogoire à la loi Barnier réalisée lors de l'approbation du PLU en date du 20 septembre 2016 avait déjà conduit à réduire cette marge de recul à 35 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD7N.

L'objet de la présente annexe consiste à prendre en compte les dispositions des articles L.111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme qui trouvent leur origine dans la Loi Barnier du 2 février 1995 (relative au renforcement de la protection de l'environnement) afin de permettre une réduction supplémentaire de cette marge de recul. Le secteur étudié se trouve le long de la RD7N, côté est, à la sortie de l'agglomération de Sénas, sur une longueur de 1300 mètres.

Rappels du Code de l'Urbanisme Article

L111-6 du Code de l'Urbanisme :

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

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19 »

Article L111-7 du Code de l'Urbanisme :

« 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 ».

Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :

« 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 ».

Article L111-9 du Code de l'Urbanisme :

« Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'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 ».

Article L111-10 du Code de l'Urbanisme :

« Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée ».

L'article L111-8 vient donc renforcer la qualité architecturale et urbaine des entrées de ville afin de promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes. Les objectifs de l'Amendement Dupont sont multiples :

- inciter les collectivités à mener une réflexion afin de préciser leurs projets de développement de manière à éviter une extension non maîtrisée et anarchique de l'urbanisation le long des axes routiers en entrées de ville ;
- limiter les nuisances et pollutions induites sur les riverains et paysages ;
- permettre de mieux réussir l'insertion paysagère des grands axes routiers en entrées de ville.

Pour lever l'inconstructibilité frappant les espaces non urbanisés qui longent cette voie et permettre un développement urbain cohérent sur l'ensemble de l'axe, en continuité de l'urbanisation existante, des orientations d'aménagement ont été définies prenant en compte les critères suivants :

- les nuisances (bruit, traitement des eaux pluviales, perception visuelle...) ;
- la sécurité (gestion des flux de circulation, desserte interne, sécurité incendie...) ;
- la qualité architecturale (hauteur des constructions, volumétrie, colorimétrie...) ;
- la qualité de l'urbanisme (accessibilité et liaisons externes, organisation interne...) ;
- la qualité des paysages (insertion paysagère des sites dans leur contexte...).

Parmi les changements effectués dans le cadre de la présente étude, figure donc la réduction de cette limite d'implantation des constructions à 15 mètres à compter de l'axe de la RD7N en garantissant la qualité architecturale et paysagère mais également la prise en compte les autres aspects de la sécurité, des accès et des nuisances.

Afin de lever l'interdiction de construire, le présent document aborde notamment :

- l'analyse de l'état existant ;
- les dispositions mises en œuvre, sur le secteur d'étude, afin de respecter les dispositions des articles L.111-6 à L111-10 du Code de l'Urbanisme.

ETAT EXISTANT

LA RD7N

La RD7N est l'ancienne RN7. Parfois également appelée la Route bleue ou la route des vacances, c'était la plus longue et l'une des plus mythiques routes nationales françaises. A sa création, en 1824, elle est définie comme étant la route de Paris à Antibes et en Italie, par Nice. Elle succède alors à la route impériale 8.

Cette voie est souvent bordée de platanes de part et d'autre de la voie. Ceci date des guerres napoléoniennes. Napoléon a en effet fait planter des arbres sur les bords de routes afin de protéger ses armées de la chaleur et du soleil lorsque celles-ci se déplaçaient.

Elle a été déclassée en tant que route départementale en 2006. Dans le département des Bouches-du-Rhône, la nouvelle désignation, RD7N, a certainement été choisie pour conserver l'appellation N7, à grande valeur symbolique.

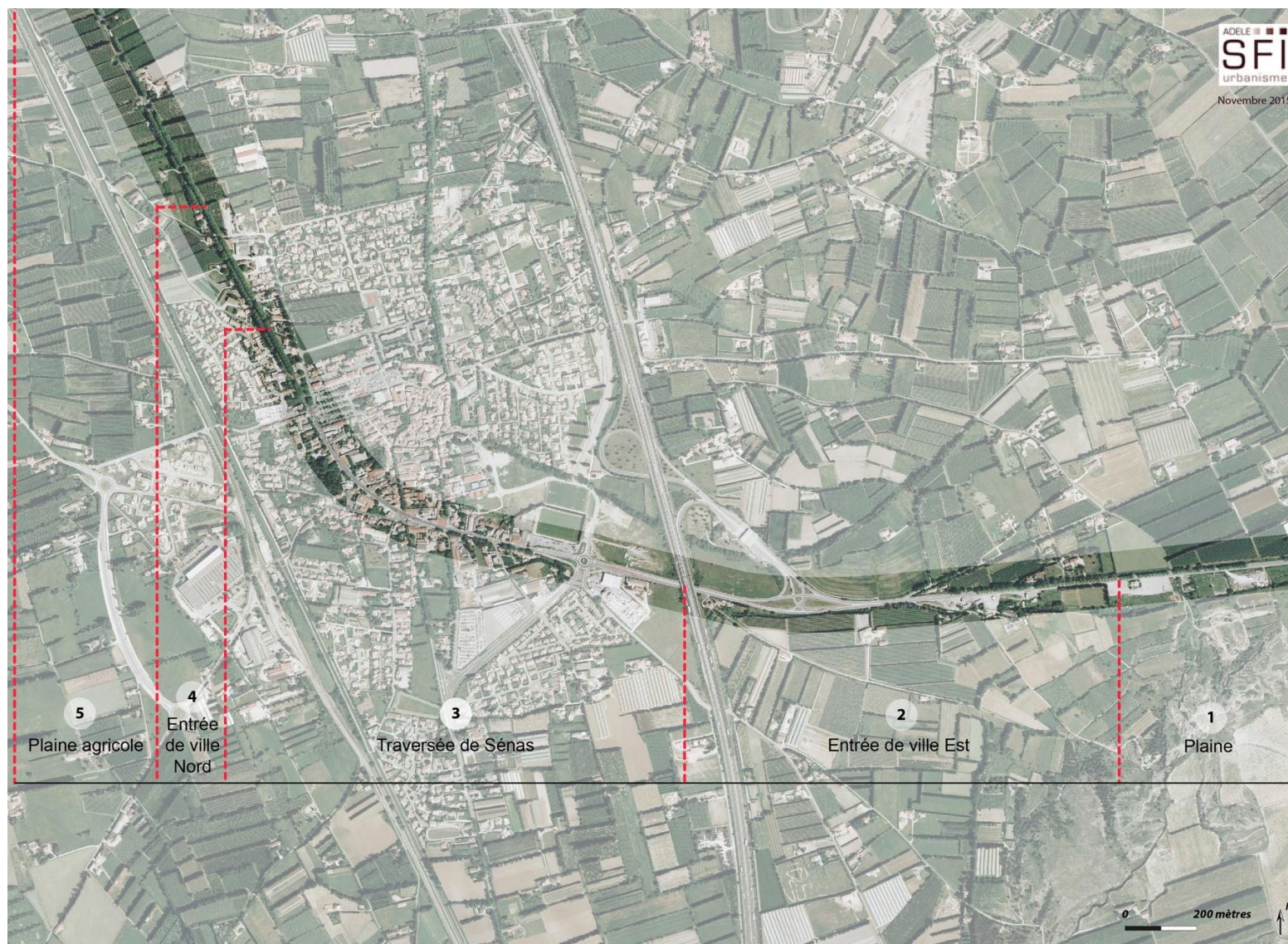
La RD7N traverse la commune de Sénas. Cet axe supporte un trafic important : 9 525 véhicules/jour en 2003. En effet, il relie Avignon, au Nord et Aix-en-Provence et Salon-de-Provence au Sud, où la RD7N converge, dans le centre-ville de Sénas avec la RD 538.

En outre, la RD7N est connectée à la sortie d'autoroute de l'A7.

La RD7N n'a pas fait l'objet de déviation et traverse le centre-ville de Sénas. Cette voie revêt donc une double fonction : trafic intra-communal d'une part et trafic de transit d'autre part.

La RD7N traverse la commune de Sénas du nord à l'est. Plusieurs séquences peuvent être identifiées.

Division en séquences RD7N

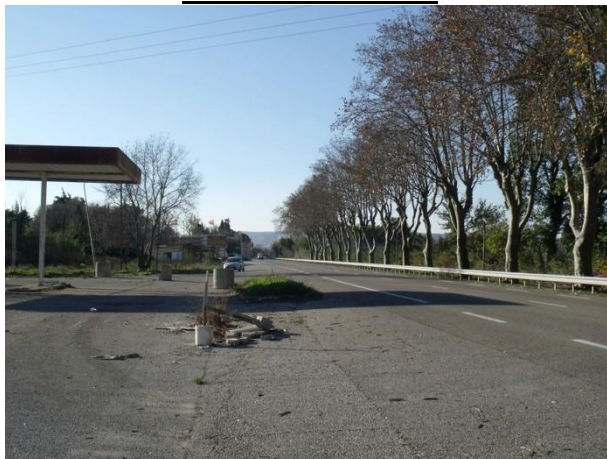


1 La plaine (est)



Cette séquence traverse la plaine de Sénas, en arrivant depuis Mallemort. Sur cette séquence, les alignements de platanes sont clairsemés et uniquement présents au nord de la chaussée.

2. Entrée de ville est



Cette section se situe entre la plaine et l'échangeur de l'autoroute A7. Au sud de la chaussée, plusieurs bâtiments d'activités sont installés, dont plusieurs sont insalubres. L'alignement de platane est situé en bordure nord de la chaussée.

3. Traversée de Sénas



Dans la traversée de Sénas, la RD7N porte aussi le nom d'Avenue Gabriel Péri. Le trafic y est très chargé, puisque cette section supporte le trafic intra-communal et le trafic de transit, notamment des poids-lourds. C'est également dans la traversée de Sénas, que la RD538 rejoint la RD7N. Les platanes se font plus rares.

4. Entrée de ville Nord



Cette section est bordée de platanes de part et d'autre de la RD7N. Quelques maisons individuelles et prairies sont localisées en bordure de la RD7N.

5. La plaine (Nord)



Souvent bordée de part et d'autre de platanes, cette séquence de la RD7N, au Nord du territoire traverse la plaine agricole, essentiellement composée de vergers, que l'on aperçoit entre les platanes.

LOCALISATION DU SECTEUR

Dans le cadre de l'élaboration de son PLU, la commune de Sénas a identifié des secteurs d'urbanisation future le long de la RD7N. Parmi ces secteurs, « Les Saurins » et « Les Saurins Sud RD7N », classés en 1AUEa et 1AUEb au PLU, sont destinés à accueillir de l'activité. Ils se situent au sud-est de la commune de Sénas, dans le prolongement de la zone urbaine actuelle, de l'autre côté de l'autoroute A7 constituant une barrière physique à l'extension urbaine. En effet, la zone urbaine s'est récemment développée jusqu'à l'échangeur autoroutier, avec notamment le développement de la zone d'activité situé dans le secteur de la Capelette et l'implantation d'un *fast food* au niveau de l'échangeur. Aujourd'hui, l'entrée de ville s'est déplacée vers le secteur des Saurins et des Saurins Sud RD7N : ces secteurs, dont la superficie totale est d'environ 13 hectares, font l'objet d'une OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation).

Afin de réduire les bandes inconstructibles de 75 m de part-et-autre de l'axe de la RD7N (route classée à grandes circulation), la présente étude justifie, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, que les nouvelles 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.



Secteur « Les Saurins »

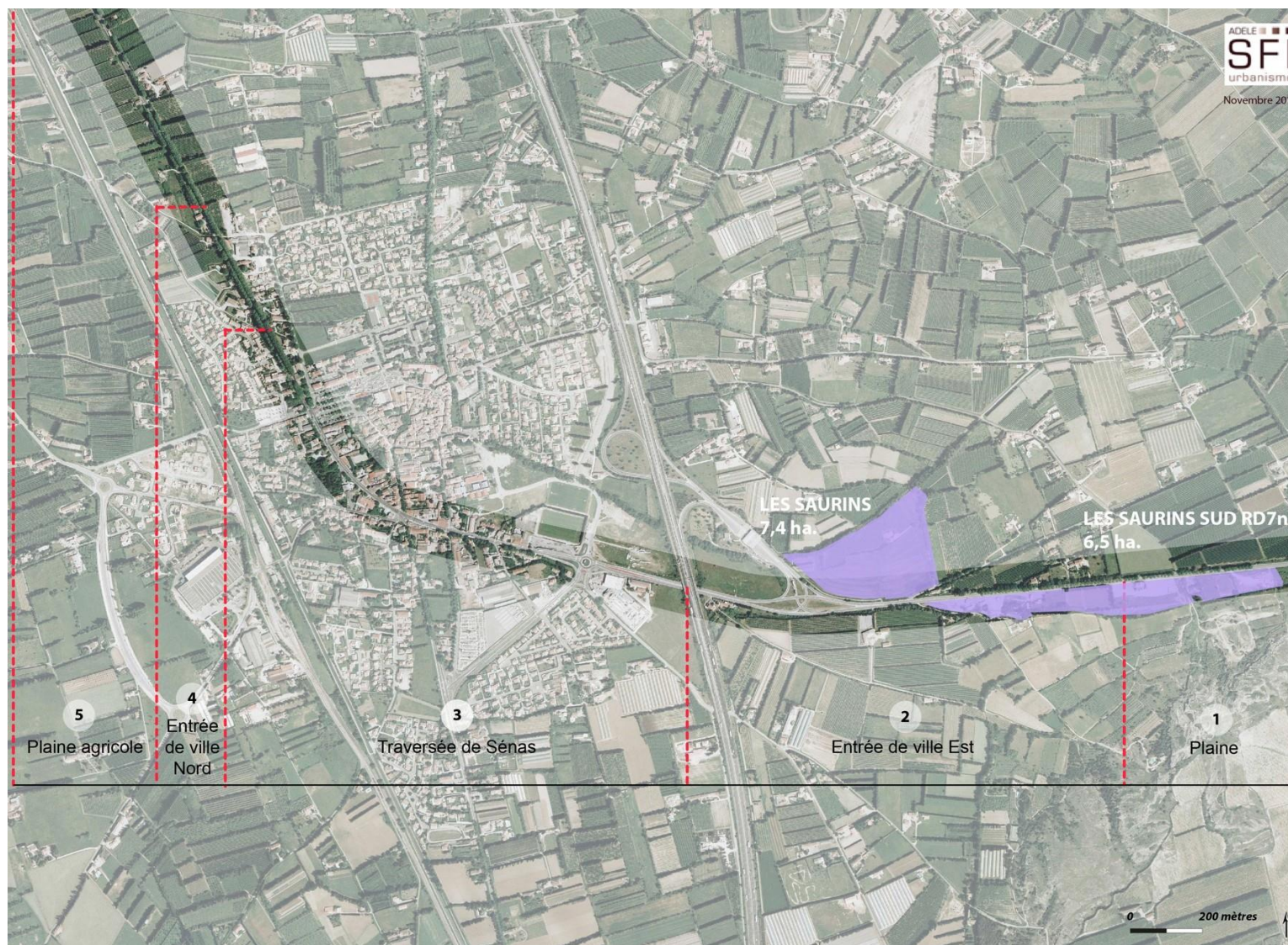


Secteur « Les Saurins Sud RD7N »



Ancienne station essence secteur « Les Saurins Sud RD7N »

« Localisation des secteurs Les Saurins et Les Saurins Sud RD7N »



CONTEXTE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Dans le secteur « Les Saurins », une bordure végétale sépare la RD7N de parcelles agricoles.

Dans le secteur « Les Saurins RD7N », on retrouve en bordure de la RD7N une bande non valorisée, de goudron ou de graviers selon l'endroit, qui sépare la route de bâtiments d'activité ou de friches industrielles. Aucune végétation ni aménagement spécifique ne borde la route.

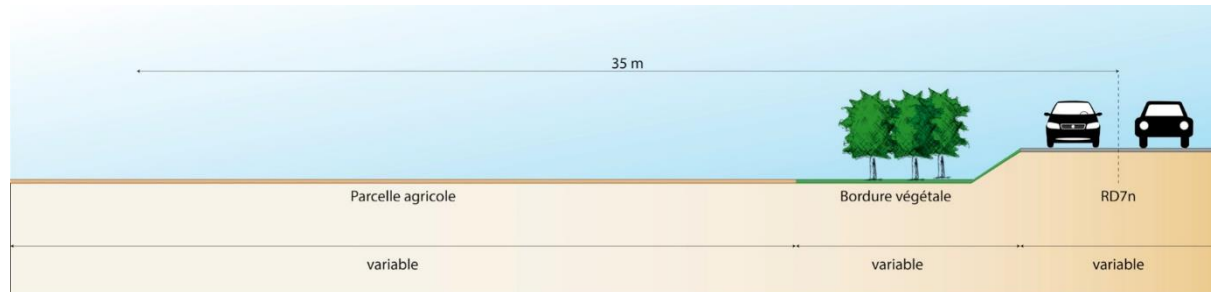
Le secteur des Saurins accueille seulement une construction : il s'agit d'une habitation pavillonnaire.

Le secteur des Saurins Sud RD7N accueille par contre plusieurs constructions : il s'agit de bâtiments dédiés à l'activité, vieillissants voir en ruine pour certains.

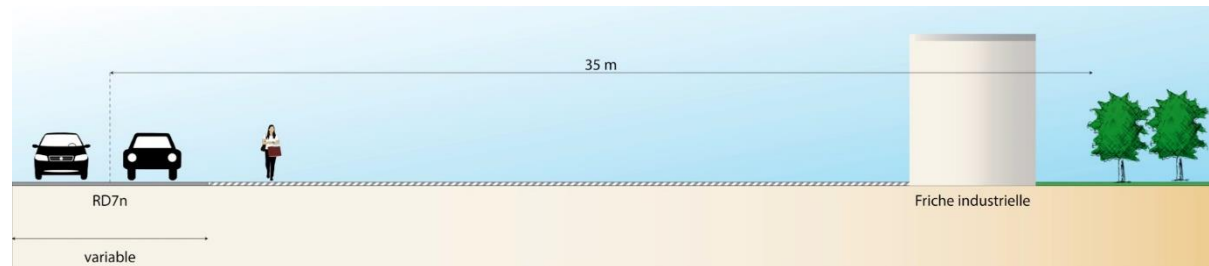
Outre la RD7N, le secteur est bordé par la vieille route de Mallemort et le chemin de la colline, le second étant étroit. Au nord, le canal Béal du Moulin longe le secteur des Saurins.

Les accès à la vieille route de Mallemort et au chemin des collines ne sont pas sécurisés.

Profil de principe existant sur la section d'étude « Les Saurins »



Profil de principe existant sur la section d'étude « Les Saurins Sud RD7N »



CONTEXTE PAYSAGER

L'ensemble du site comprend trois composantes majeures :

- des parcelles agricoles (champs et vergers), concentrés dans le secteur des Saurins ;
- des entreprises en activités, concentrées dans le secteur des Saurins Sud RD7N ;
- des friches industrielles, concentrées dans le secteur des Saurins Sud RD7N ;

L'habitat reste marginal. Le paysage est marqué par la présence de plusieurs haies, qui structurent le paysage.



*Station-service et commerce
saisonnier*



Secteur de friches

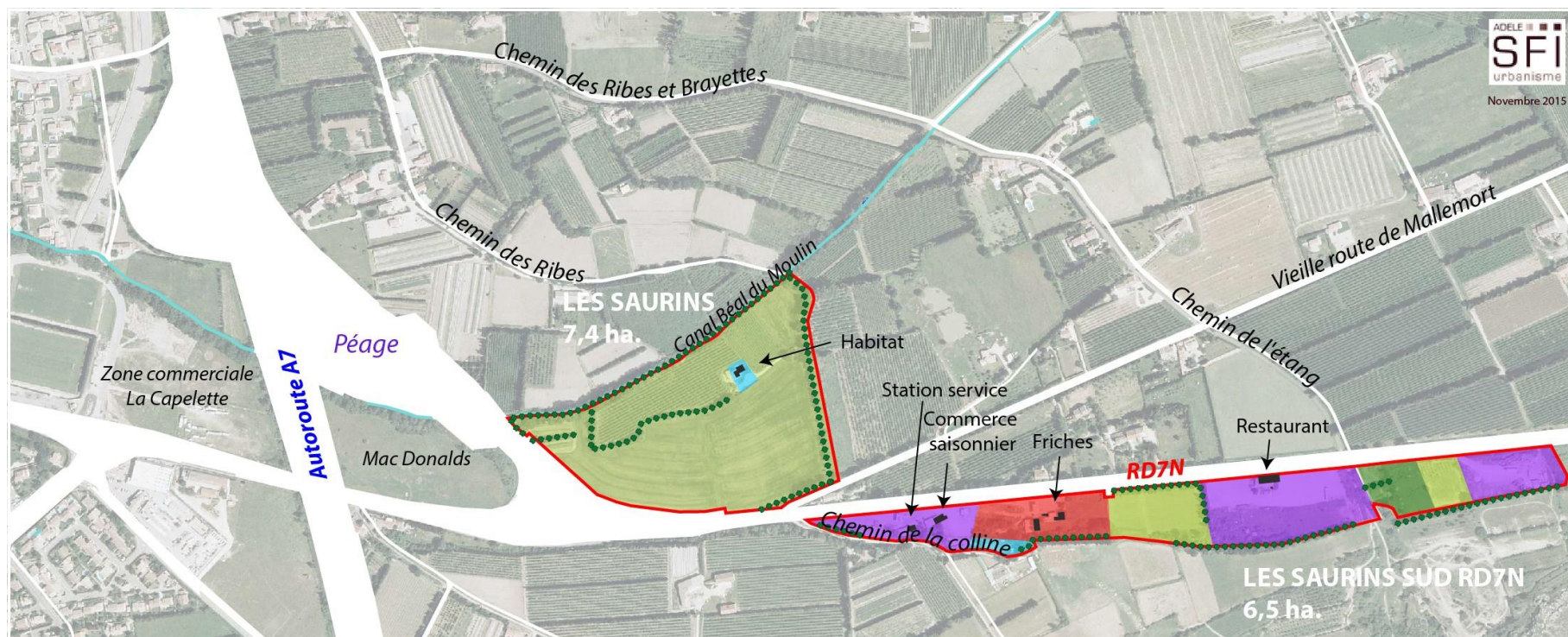


Restaurant l'Étape



*Habitat dans le secteur
« Les Saurins »*

Occupation du sol secteurs « Les Saurins » et « Les Saurins Sud RD7N »



ADELE
SFI
urbanisme
Novembre 2015

LEGENDE (Principes)

	Parcelles agricoles		Entreprises en activité		Friches industrielles		Autres friches		Habitat individuel
	Périmètre secteur		Alignement végétal						

0 100 mètres N

NUISANCES

Deux nuisances sont identifiables pour ce secteur : la nuisance sonore et la nuisance visuelle.

NUISANCE SONORE

L'arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2000 précise les secteurs du territoire communal affectés par le bruit lié à ces infrastructures.

Il classe la RD7N (anciennement RN7), longeant le site en infrastructure de catégorie 2. Les secteurs affectés par le bruit généré par le trafic sur cet axe se situent jusqu'à 250 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie.

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets du 9 janvier 1995, n° 95-20 pris pour l'application de l'article L.111-11-1 du Code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements et n° 95-21 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.

Le site est concerné par la bande de 250 mètres depuis la RD7N, prescrite par l'arrêté préfectoral en date du 11 décembre 2000, du fait des nuisances sonores que la voie génère. Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

NUISANCE VISUELLE

Le secteur étant occupé par des activités vieillissantes et des friches industrielles, et connaissant des problèmes d'abandon de détritiques sauvages, l'entrée de ville est actuellement particulièrement peu valorisante pour la commune de Sénas.

SECURITE

Les accès aux deux secteurs, les Saurins, et les Saurins Sud RD7N, ne sont pas sécurisés. L'accès à la RD7N est règlementé par des « stop » sur la vieille route de Mallemort et sur le chemin de la colline. L'accès à la station-service et aux commerces saisonnier se fait directement depuis la RD7N.

Il existe, en plus de l'Ancienne route de Mallemort et du Chemin de la colline, un chemin agricole longeant l'accès au péage autoroutier et un accès localisé en face du Chemin de l'étang. Les accès de ces voies ne sont pas sécurisés.



Ancienne route de Mallemort



Intersection Ancienne route de Mallemort / RD7N

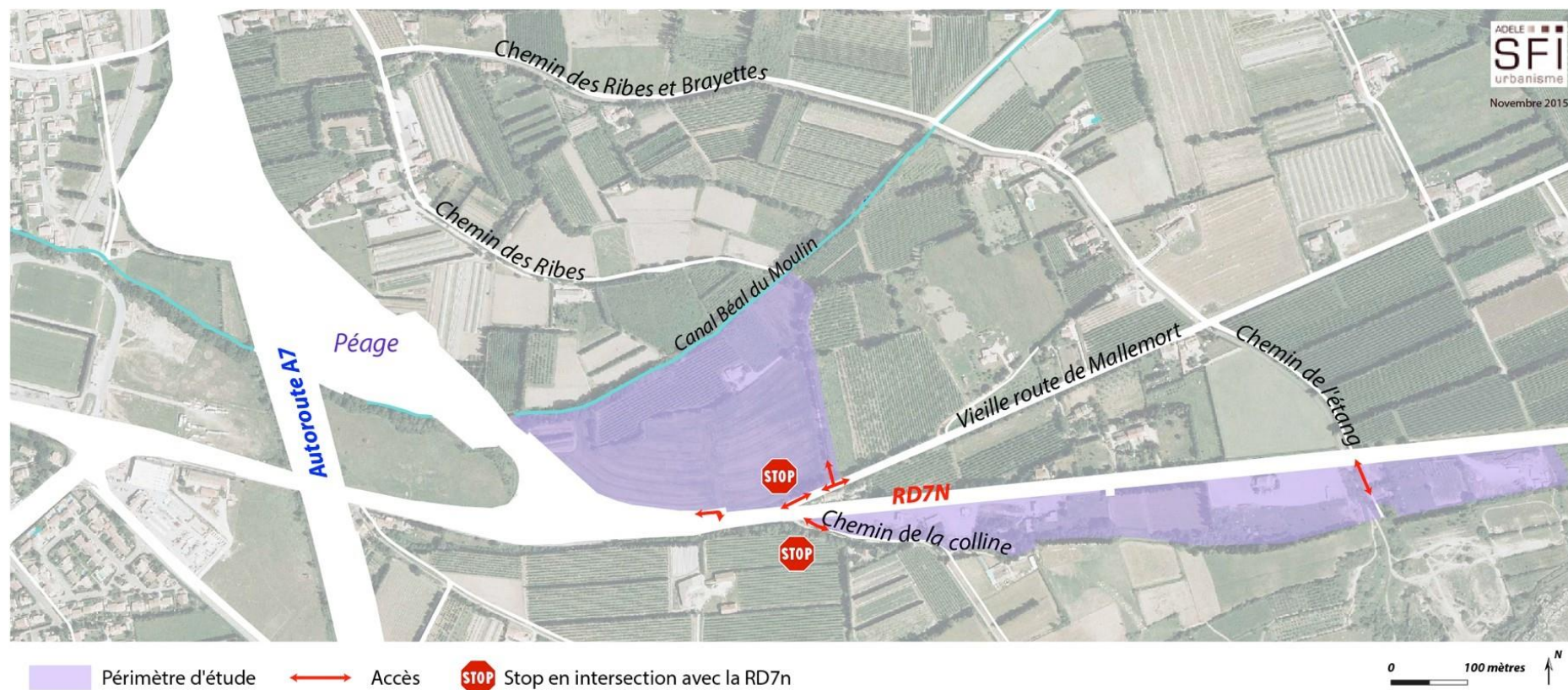


Chemin de la colline



Intersection Chemin de la colline / RD7N

Accès aux secteurs « Les Saurins » et « Les Saurins Sud RD7N »



LE RESPECT DES CONDITIONS EDICTEES PAR L'ARTICLE L.111-1-8 DU CODE DE L'URBANISME

La réduction de la marge de recul d'implantation des constructions à 15 mètres par rapport à l'axe de la RD7N vise plusieurs objectifs :

- Il s'agit, d'une part, d'optimiser le foncier disponible qui a pour vocation d'accueillir des activités économiques
- La réduction de la marge de recul des constructions participera également à la requalification de la façade de la zone d'activité par la mise en œuvre d'aménagements urbains et paysagers qualitatifs.

La réduction de la marge de recul s'accompagne d'une modification de l'entrée de ville par le déplacement des panneaux d'entrée de ville ; répondant à deux objectifs :

- la réduction de la vitesse de circulation à 50km/h afin de sécuriser les abords de la RD7N,
- la création d'une véritable entrée de ville, avec une vitesse de circulation des véhicules adaptée.

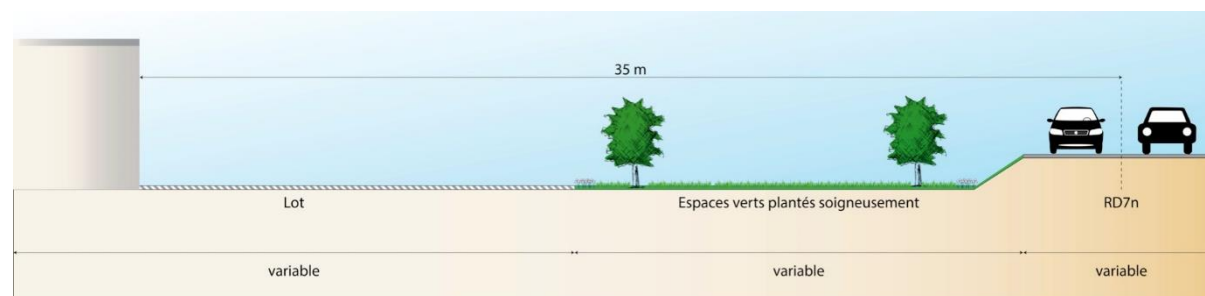
La réduction de la marge de recul s'accompagne également d'un ensemble de principes d'aménagements visant à assurer un bon isolement acoustique des bâtiments, une sécurisation des accès et une amélioration globale de la qualité architecturale, urbaine et paysagère de l'ensemble du secteur. Ces principes sont inscrits à l'OAP Saurins et Saurins Sud RD7N et au règlement des zones 1AUEa et 1AUEb.

QUALITE ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été mises en place dans le but de créer une qualité architecturale pour une entrée de ville actuellement marquée par la présence de friches industrielles peu valorisantes pour la commune de Sénas. Elles énoncent plusieurs principes d'aménagement favorisant la qualité architecturale, urbaine et paysagère du site :

- Les bâtiments doivent participer à la composition d'une image de qualité pour la commune en entrée de ville. Des haies végétales seront créées et doublées de clôtures, de préférence dans les tons gris et composées de panneaux rigides. Les entrées seront soignées avec la présence

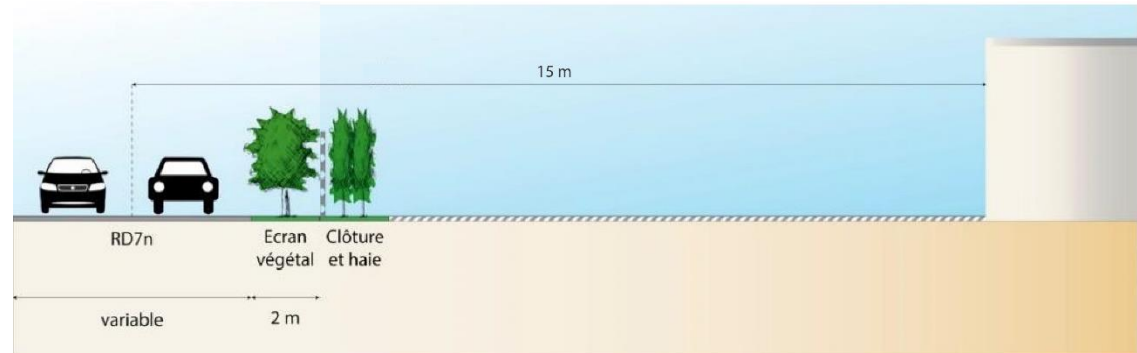
Profil de principe projeté sur le secteur « Les Saurins »



d'un mur de présentation des entreprises.

- Une orientation du faîtage/des bâtiments "Est- Ouest" sera privilégiée. Elle permettra d'une part de maximiser les apports solaires gratuits et d'augmenter aussi la productivité d'une installation solaire thermique par exemple et d'autre part de s'inscrire dans la trame existante (haies).
- Dans le secteur « Les Saurins », des hauteurs maximales de bâti ont été étudiées dans le but de protéger le cône de vue sur les massifs du Vaucluse.

Profil de principe projeté sur le secteur « Les Saurins Sud RD7N »



NUISANCES

Le projet d'aménagement prend en compte les nuisances, qu'elles soient sonores ou visuelles :

- La problématique du bruit liée au trafic sur la RD7N implique que les bâtiments devront respecter les normes acoustiques conformes aux dispositions des différents arrêtés préfectoraux, selon l'occupation du sol.
- Les franges du site, issues des marges de recul, permettront d'accueillir des haies végétales qualitatives pour réduire, d'une part, l'impact visuel de la zone d'activités économiques et l'intégration paysagère du site d'autre part. Il s'agira de favoriser la qualité paysagère de l'entrée de ville Est de la commune en tant que premier espace vécu de son tissu urbain. Dans le secteur des Saurins, la bande constituera un espace vert planté soigneusement, et dans le secteur des Saurins Sud RD7N, l'espace sera bordé de haies végétales.
- Les haies végétales seront doublées de clôtures, de préférence dans les tons gris et composées de panneaux rigides. Les entrées seront soignées avec la présence d'un mur de présentation des entreprises.

SECURITE

Le projet d'aménagement s'inscrit dans une démarche de sécurisation de la RD7N et de ses abords, élaboré en concertation avec les services du Conseil Départemental.

Concernant le secteur « Les Saurins » :

- Un nouveau giratoire sera créé sur la RD7N, à partir duquel une voie permettra de rejoindre la vieille route de Mallemort par laquelle se fera l'accès à la zone des Saurins ;
- Le tourne à gauche depuis la RD7n vers la vieille route de Mallemort sera supprimé (installation de séparateurs de voies) ;
- Seule la sortie depuis la Vieille route de Mallemort, vers le rond-point d'accès à l'autoroute sera maintenue.

Concernant le secteur « Les Saurins Sud RD7N » :

- Un nouveau giratoire sera créé sur la RD7N, à partir duquel une voie de desserte sud assurera la desserte de l'ensemble des activités existantes et futures ;
- Une sortie sur la RD7n sera maintenue uniquement en direction de Mallemort (installation de séparateurs de voies) ;
- Les nouvelles constructions en façade de la RD7n devront respecter un principe d'alignement des façades pour constituer un front bâti.

Dans les deux cas :

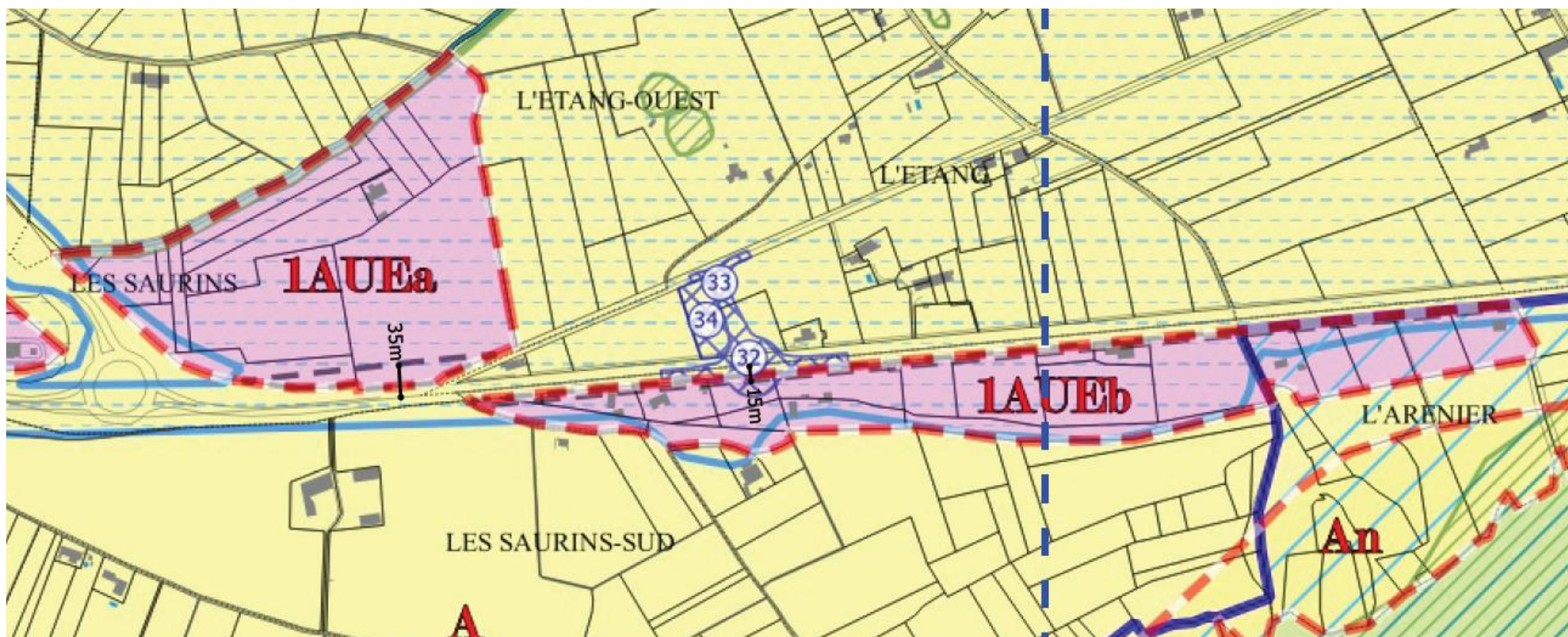
- Un recul minimum de 15 ou 35 mètres des constructions contribuera également à la sécurisation du site en éloignant les nuisances des constructions.

LE TRAITEMENT DES SECTEURS « LES SAURINS » ET « LES SAURINS SUD RD7N » DANS LE PLU

Les secteurs « Les Saurins » et « Les Saurins Sud RD7N », identifiés dans le diagnostic, font l'objet de sous-secteurs spécifiques au règlement et au zonage, et d'Orientations d'Aménagement et de Programmation. Le contenu du règlement et des OAP pour ces secteurs est justifié dans le rapport de présentation, ainsi que l'absence d'incidences sur les zones Natura 2000 de l'aménagement de ces secteurs.

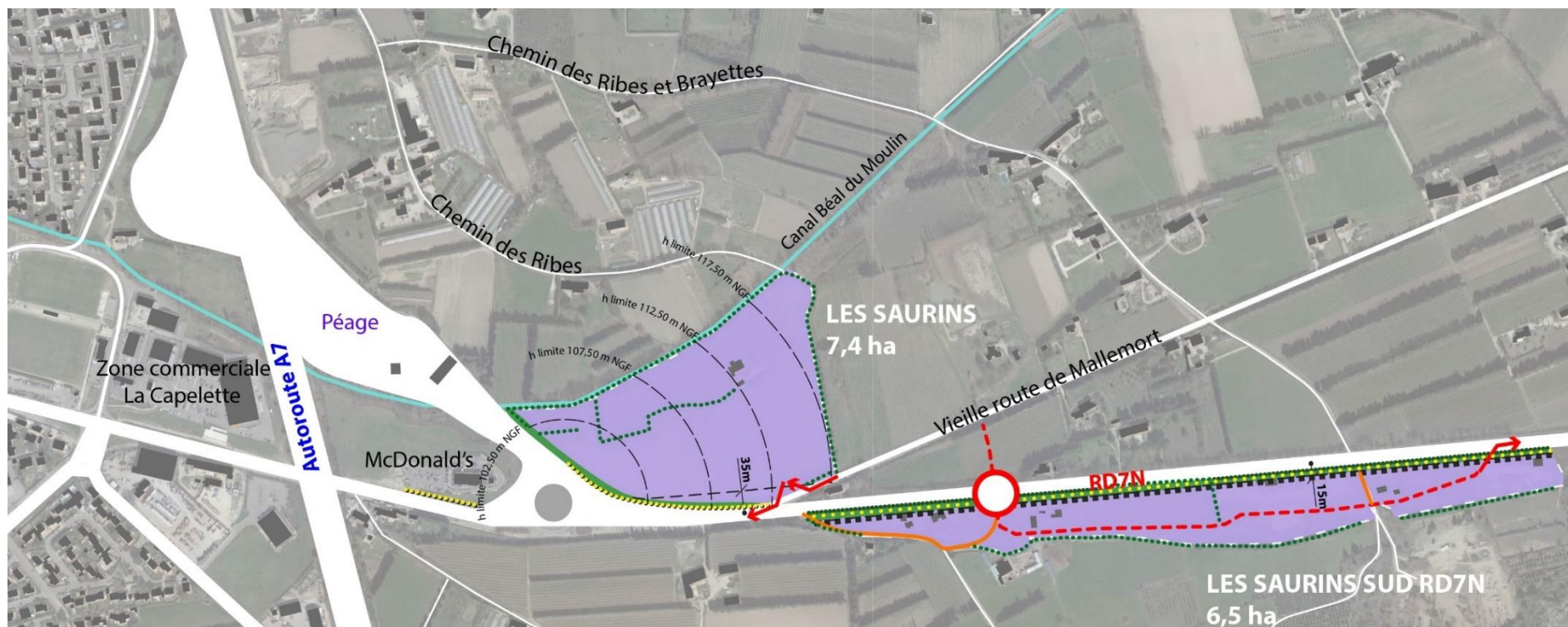
Le secteur « Les Saurins » est classé en 1AUEa et « Les Saurins Sud RD7N » est classé en 1AUEb au règlement et au zonage. Il s'agit de zones à urbaniser à vocation économiques, ouvertes à l'urbanisation dans le cadre de la modification N° 2 du PLU approuvée le 22 mars 2018.

Extrait du zonage du PLU



Les deux secteurs font également l'objet d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (cf. pièce n°3 du PLU). Les cartes ci-dessous, extraites des OAP, illustrent deux schémas d'aménagement possible pour ces secteurs, en respect avec un recul Loi Barnier réduit à 15 mètres.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) modifiée



LEGENDE (principes)

Périmètres faisant l'objet des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Bâti existant

Bande de recul

Carrefour à aménager

Accès sens unique à créer

Voies à créer (tracé indicatif)

Voie existante à réaménager

Cheminements doux à prolonger

Principe d'alignement des façades

Hauteur maximale des constructions

Préconisations environnementales

Haies existantes à préserver/à renforcer

Haies à planter le long de la RD7n

Aménagement d'une bande végétale

0 100 200 m N

CITADIA
CET