



DEPARTEMENT DU VAR

COMMUNE DES ARCS SUR
ARGENS

PLAN LOCAL D'URBANISME

MODIFICATION SIMPLIFIÉE N°7

Rapport de présentation

P.L.U. approuvé le 29.05.2013

Modification simplifiée N° 1 approuvée le 20.06.2014	Modification N° 1 approuvée le 09.10.2017	Révision allégée N°1 approuvée le : 03.04.2017
Modification simplifiée N° 2 approuvée le 09.03.2015	Modification N° 2 approuvée le 01.10.2019	Révision allégée N°2 approuvée le : 21.02.2022
Modification simplifiée N° 3 approuvée le 14.12.2015	Modification N° 3 approuvée le 01.10.2019	
Modification simplifiée N° 4 approuvée le 14.12.2016	Modification N° 4 approuvée le 17.12.2020	
Modification simplifiée N° 6 approuvée le 01.07.2019		
Modification simplifiée N° 5 approuvée le 20.01.2020		
Modification simplifiée N°7 approuvée le xx.xx.xxxx		

SOMMAIRE

1. Objet et cadre juridique de la procédure de modification simplifiée	4
1.1. Objet de la procédure.....	4
1.2. Cadre juridique de la procédure de modification simplifiée	4
1.3. Une modification simplifiée objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale	6
2. Situation de la ZAC des Bréguières	7
2.1. Localisation de la ZAC des Bréguières.....	7
2.2. Rappel des principes d'aménagement du Parc d'activités des Bréguières.....	8
3. Contexte juridique et réglementaire de la ZAC des Bréguières	9
3.1. Situation dans le dossier de réalisation de ZAC.....	9
3.2. Situation sur le PLU en vigueur	11
3.2.1. Situation sur le PADD	11
3.2.2. Situation sur le règlement du PLU.....	12
3.2.3. Situation par rapport aux risques et servitudes d'utilité publique	14
4. Justification de la modification simplifiée n°7 du PLU.....	15
4.1. Correction d'une erreur matérielle : erreur dans le nom des sous-secteurs 1AUZBb et 1AUZBc sur les plans de zonage.....	15
4.2. Création d'un bâtiment d'activités à la place du pôle de vie gauche.....	17
4.2.1. Localisation et description du projet.....	17
4.2.2. Situation réglementaire.....	18
4.2.3. Un pôle de vie existant suffisant pour le bon fonctionnement du pôle d'activités	19
4.2.4. Un besoin local et régional d'activités logistiques	20

4.2.5. Une intégration qui conserve la forme urbaine de l'entrée de ZAC	21
4.3. Répondre à un besoin de stationnements à destination de véhicules légers.....	22
4.3.1. Localisation et description du projet.....	22
4.3.2. Situation réglementaire.....	23
4.3.3. Une augmentation du besoin de places de stationnement lié à l'augmentation du nombre d'emploi.....	25
4.3.4. Des lots d'activités contraints en terme d'emprise.....	25
4.3.5. Une modification qui permet la mise en place d'ombrières sur les parkings.....	26
4.3.6. Une modification qui n'impacte pas le cône de vue repéré au PADD	26
4.4. Permettre des implantations plus souples pour les postes de garde et locaux chauffeurs – Accès au lot C	29
4.4.1. Localisation et description du projet.....	29
4.4.2. Situation réglementaire.....	31
4.4.3. Un assouplissement nécessaire des règles d'implantation pour les postes de garde qui nécessitent une proximité des voies	32
4.5. Permettre la création d'un accès pour une station multi-énergies	33
4.5.1. Localisation et description du projet.....	33
4.5.2. Situation réglementaire.....	35
4.5.3. Un projet qui participe à la réduction de l'impact des flux logistiques routier.....	36
4.5.3. Un aménagement paysager qui permet la bonne intégration de la voie	37
5. Modifications apportées aux documents du PLU	38
5.1. Modifications apportées aux planches graphiques du PLU.....	38
5.2. Modifications apportées au règlement du PLU	39
6. Traduction sur le dossier de réalisation de ZAC	43
6.1. Modifications apportées au schéma de structure générale de la ZAC	43
6.2. Modifications apportées au schéma de délimitation des assiettes cessibles, collectives et publiques	44

1. Objet et cadre juridique de la procédure de modification simplifiée

1.1. Objet de la procédure

La commune des Arcs-sur-Argens a approuvé son Plan Local d'Urbanisme (PLU) le 29 mai 2013. Celui-ci a déjà fait l'objet de 9 modifications dont 5 dites simplifiées et de 2 révisions allégées. Deux de ces modifications (modification n°4 et modification simplifiée n°6), ont eu pour objet d'apporter des modifications au secteur de la ZAC des Bréguières, objet de la présente modification simplifiée.

Le présent projet de modification simplifiée a en effet pour objets :

- De corriger une erreur matérielle portant sur les dénominations des sous-secteurs de la ZAC des Bréguières, qui apparaissent erronés sur les plans de zonage suite à une erreur de numérisation CNIG du PLU ;
- De permettre l'implantation d'un bâtiment d'activités en entrée de la ZAC des Bréguières, à la place de l'un des deux pôles de vie (pôle de vie gauche)
- De répondre à un besoin de stationnements sur la zone d'activités en permettant de nouvelles possibilités d'implantation de parkings silos et en augmentant à la marge leur hauteur pour permettre la réalisation de R+2;
- De permettre des implantations plus souples pour les bâtiments techniques comme les postes de garde et locaux chauffeurs, qui nécessitent d'être à proximité des voies ;
- De permettre la création d'une station multi-énergies avec accès sur la RD555.

1.2. Cadre juridique de la procédure de modification simplifiée

Conformément à l'article L.153-45 du Code de l'Urbanisme, cette démarche s'inscrit dans une procédure de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme.

En effet, cette modification simplifiée n'a pas pour effet de :

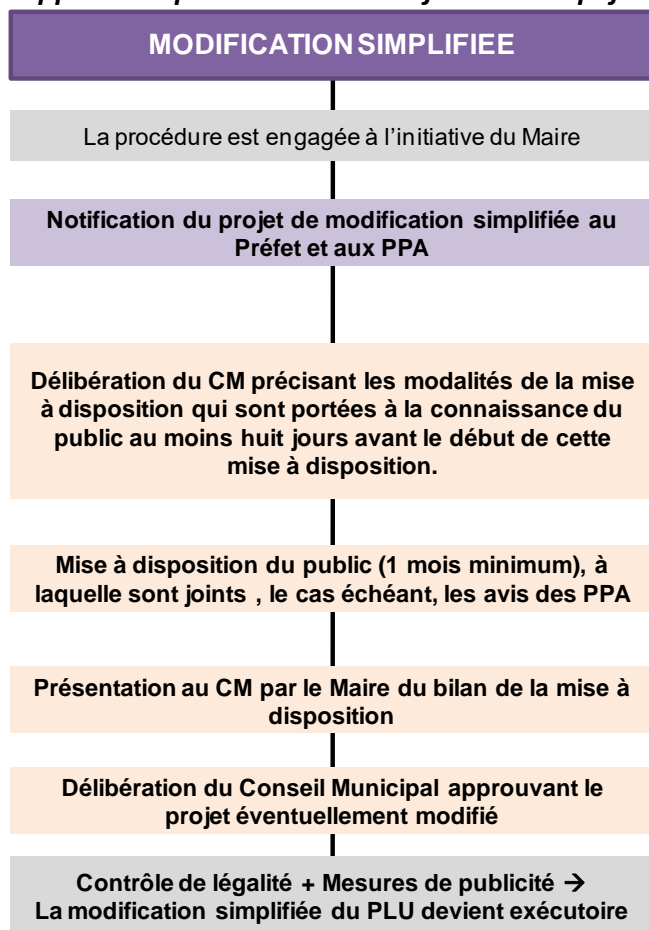
- Changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- Réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;
- Ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;
- Créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté ;
- Réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou naturelle ;
- Majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;

Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

- Diminuer ces possibilités de construire ;
- Réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser.

C'est dans le respect et dans le cadre des dispositions de l'article ci-dessus visé que la présente modification simplifiée du PLU de la commune des Arcs-sur-Argens sera réalisée.

Rappel de la procédure de modification simplifiée du PLU



Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

1.3. Une modification simplifiée objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale

Conformément à l'article R.104-12 du Code de l'Urbanisme, un examen au cas par cas doit être réalisé aux conditions définies dans les articles R.104-33 à R104-37, pour déterminer la nécessité de réaliser une évaluation environnementale.

En effet, la procédure :

- n'a pas pour objet de permettre la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- n'emporte pas les mêmes effets qu'une révision ;
- n'a pas pour seul objet de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ou de rectifier une erreur matérielle.

Avis de l'AE A COMPLETER

2. Situation de la ZAC des Bréguières

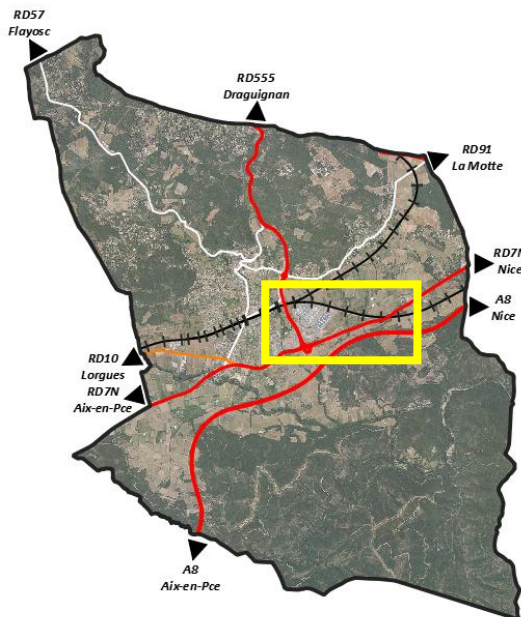
2.1. Localisation de la ZAC des Bréguières



La ZAC du « Parc Logistique des Bréguières », objet de la présente modification simplifiée, a une position centrale sur la commune des Arcs-sur Argens, commune du département du Var. Elle couvre une surface d'environ 81 ha, dans le quartier des Bréguières, compris entre la voie ferrée, la RDN 7 et la RD 555, au nord de l'Autoroute A8 et à l'est du centre-ville des Arcs-sur-Argens, et est accessible par l'ouest, depuis un giratoire sur la RD555.

Cette ZAC a une vocation très spécifique, et constitue aujourd'hui une plateforme logistique d'intérêt régional. Les terrains concernés sont en effet particulièrement favorables à la fonction de plateforme intermodale de traitement de marchandise, notamment grâce à leur proximité avec l'échangeur autoroutier du Muy et de la voie ferrée. Ils constituent un potentiel presque unique au sein du département varois, actuellement insuffisamment équipé au regard des besoins répertoriés en matière de logistique alors même que ce territoire constitue un axe de développement significatif de la région PACA.

Localisation de la ZAC des Bréguières



Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

2.2. Rappel des principes d'aménagement du Parc d'activités des Bréguières

Il s'agit d'un parc d'activités destiné :

- à des entrepôts de grande logistique dont l'organisation et le fonctionnement exigent de grandes capacités de stockage et nécessitent la possibilité d'être embranchés fer ;
- à des messageries et locaux de petite logistique, de superficies plus faibles dont l'exploitation ne nécessite pas de grandes capacités de stockage.

Le principe d'organisation de base du projet détermine une composition de la trame structurante qui s'organise selon mail principal orienté Nord-Ouest/Sud-Est, raccordé à la RD 555 par un barreau largement dimensionné aboutissant au carrefour général d'accès (giratoire sur la RD 555), et un mail secondaire perpendiculaire au mail principal.

Cet axe principal est bordé d'aires de stationnement collectif pour véhicules légers. Au Nord-ouest, un parking d'attente poids lourds est aménagé.

De part et d'autre de cet axe principal, qui assure la distribution générale des flux, sont implantés les bâtiments de grande logistique (au Nord), pôles de vies et bâtiments de petite logistique (au Sud). Les pôles de vie se situent de part et d'autre de la voie d'entrée depuis la RD555.

Les bâtiments s'organisent sur le secteur de projet avec une orientation des façades parallèles ou perpendiculaire au mail viaire principal.

En périphérie de la ZAC, le long des axes de la RD7 et de la RD555, des aménagements paysagers sont prévus réduire la perception des bâtiments depuis ces axes majeurs, et permettre l'aménagement de bassins de rétention.

3. Contexte juridique et réglementaire de la ZAC des Bréguières

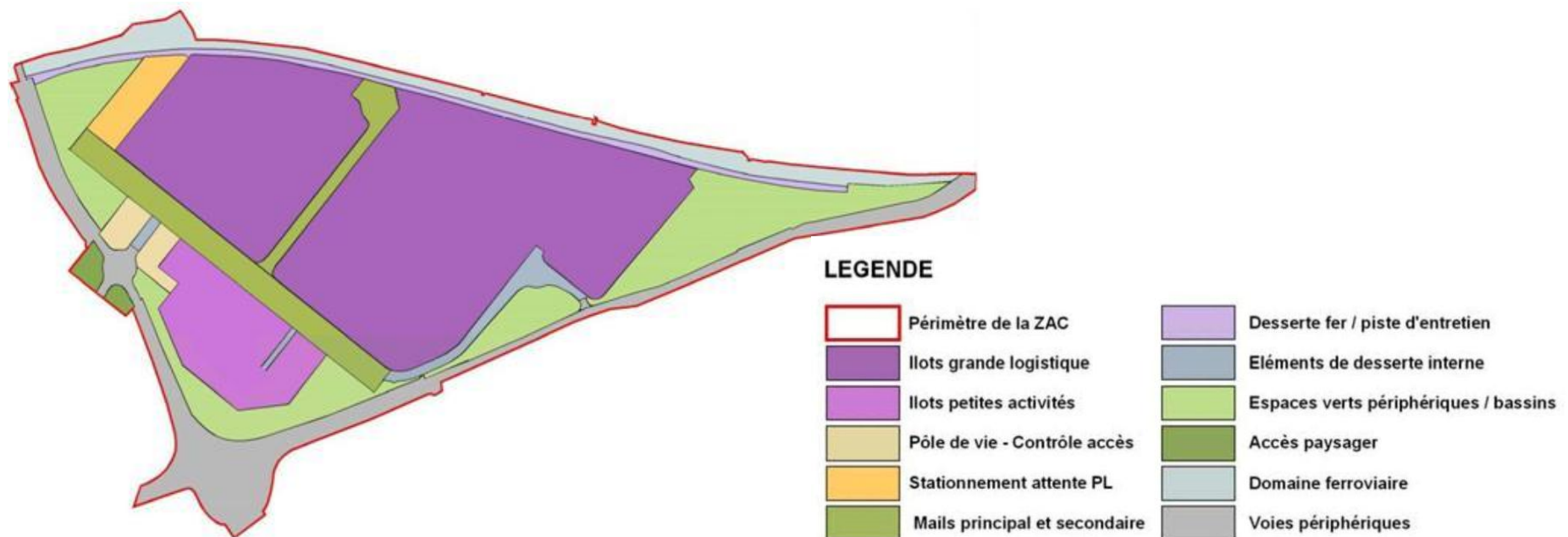
La ZAC des Bréguières a été créée par délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Dracénoise (C.A.D.) le 12 juillet 2005 et a fait l'objet d'un dossier de réalisation approuvé en 2007. Elle a ensuite été confirmée par le PLU de 2013, et inscrite dans les grandes orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) : « promouvoir une plateforme logistique d'intérêt régional ».

3.1. Situation dans le dossier de réalisation de ZAC

Le dossier de réalisation de la Z.A.C. des Bréguières a été approuvé en 2007. Il a été modifié deux fois par la suite, les deux dossiers de réalisation modificatifs ayant été approuvés en 2011 et 2015 (modification n°4 du PLU).

Le dossier de réalisation décrit précisément la répartition de l'assiette foncière de la ZAC, majoritairement destinée à des îlots de grande logistique, un îlots de petites activités au sud, et un pôle de vie et contrôle d'accès de part et d'autre de la voie d'accès à l'ouest

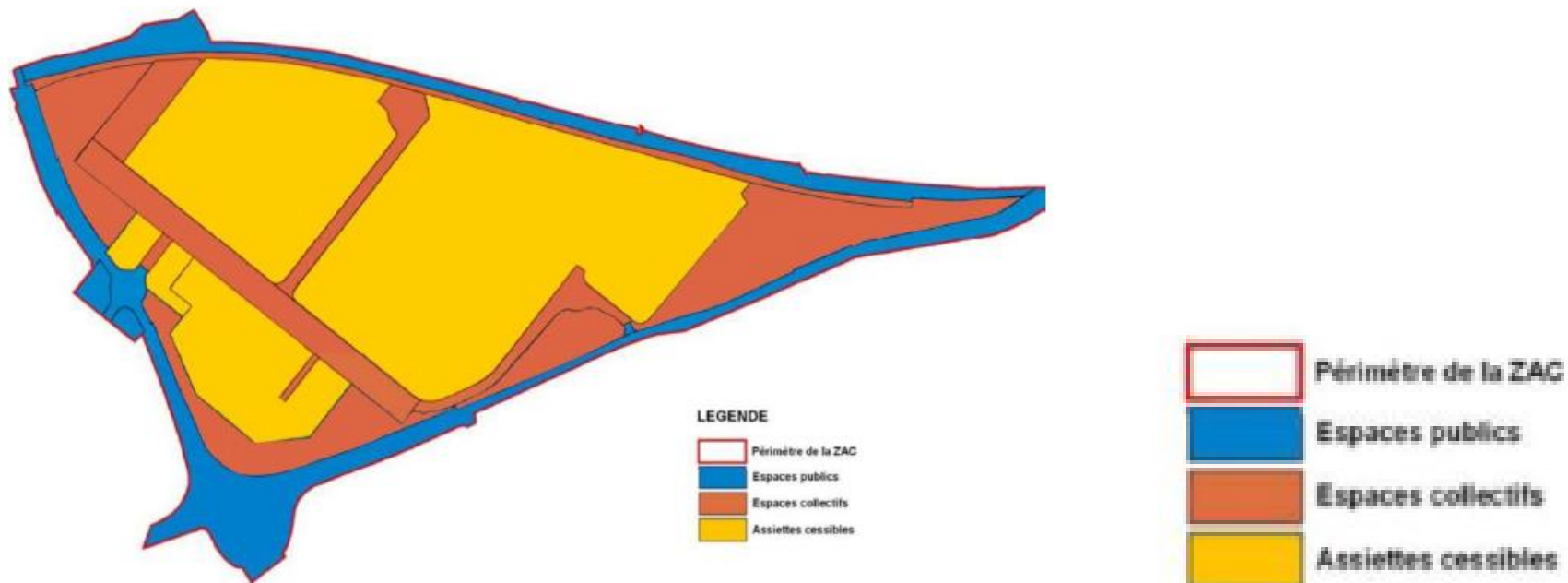
Schéma général de structure de la ZAC approuvé en 2015



Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

Il décrit également la répartition des espaces cessibles, collectifs et publics.

Délimitation des espaces publics, collectifs et des assiettes cessibles de la ZAC approuvée en 2015



La présente modification aura un impact à la marge sur le dossier de réalisation de ZAC. Elle reprendra les modifications du PLU.

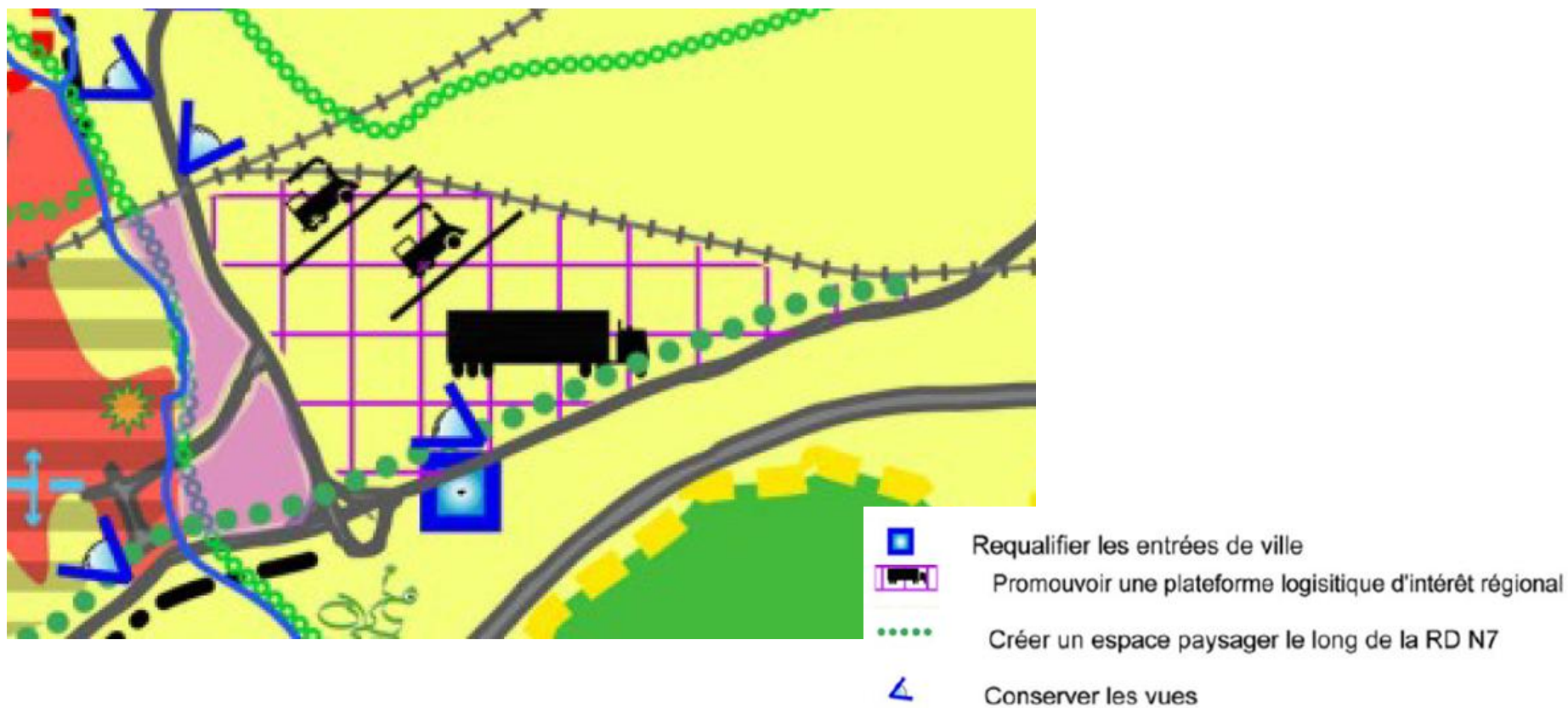
3.2. Situation sur le PLU en vigueur

3.2.1. Situation sur le PADD

La ZAC des Bréguières est située dans le secteur du PADD visant à « promouvoir une plateforme logistique d'intérêt régional ». Elle est concernée au sud par un cône de vue à conserver depuis la RD7 vers le centre-ville, dans le prolongement du mail principal de la ZAC, ainsi que, le long de la RD7, par un espace paysager à créer et une requalification de l'entrée de ville.

Le projet de modification porte une attention particulière au respect des orientations du PADD.

Situation de la ZAC des Bréguières sur le PADD



Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

3.2.2. Situation sur le règlement du PLU

La ZAC des Bréguières est classée en zone 1AUZB du PLU.

Le zonage du PLU est traduit d'après le dossier de réalisation modificatif n°2 de la ZAC des Bréguières de 2015 en 4 sous-secteurs :

- **1AUZBa** : voué préférentiellement à l'accueil d'activités de logistique nécessitant de grandes capacités de stockage et embranchables fer, ainsi que d'activités industrielles, tertiaires et de services connexes à l'activité logistique.
- **1AUZBb** : voué préférentiellement à l'accueil de « petite » logistique ne nécessitant de grandes capacités de stockage et non embranchables fer, ainsi que d'activités industrielles, tertiaires et de services connexes à l'activité logistique.
- **1AUZBc** : voué à l'accueil d'équipements et de services liés au fonctionnement du pôle.
- **1AUZBp** : voué à l'accueil d'équipements collectifs d'infrastructure.

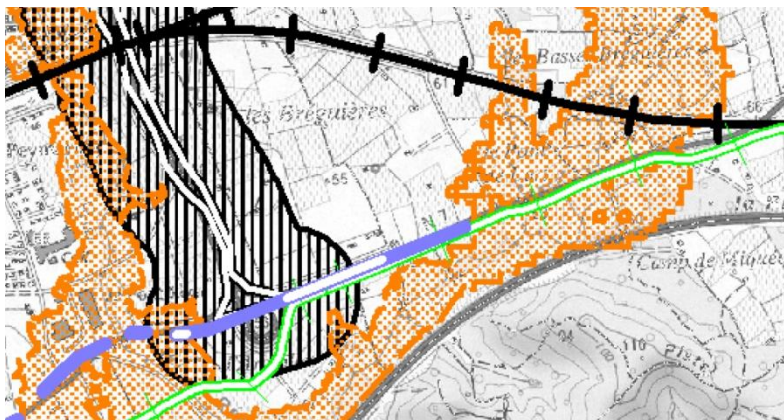
L'implantation et le gabarit des futures constructions est très contrainte par le règlement graphique du PLU, avec la mise en place de polygones d'implantation, d'une hauteur à ne pas dépasser pour chacun des bâtiments, d'axes d'implantation et d'alignements des bâtiments. L'implantation des parkings silos est également réglementée par des polygones d'implantation.






Le sud-ouest du secteur est bordé d'un linéaire de plantations à réaliser.

3.2.3. Situation par rapport aux risques et servitudes d'utilité publique

La ZAC des Bréguières est concernée par plusieurs servitudes d'utilité publiques : canalisation souterraine, télécommunication, voie ferrée, voies express et déviation d'agglomération et PPRn prévisibles (PPRi zone R1 aléa fort).

Situation par rapport aux servitudes d'utilité publiques



-  **A2** Dispositifs d'irrigation, canalisations souterraines
-  **PT3** Télécommunications - Communications téléphoniques et télégraphiques
-  **T1** Voies ferrées et croisements fer / route
-  **EL11** Voies express et déviations d'agglomérations
-  **PM1** Plans de prévention des risques naturels prévisibles et risques miniers.

Situation sur le PPRi



Inondation par débordement

	Zone pas ou peu urbanisée	Autres zones urbanisées	Centre urbain dense
Très fort	R2	R1	B3
Fort hauteur			B2
Fort vitesse	R3	B1	B2
Moyen			
Modéré			
Faible			

4. Justification de la modification simplifiée n°7 du PLU

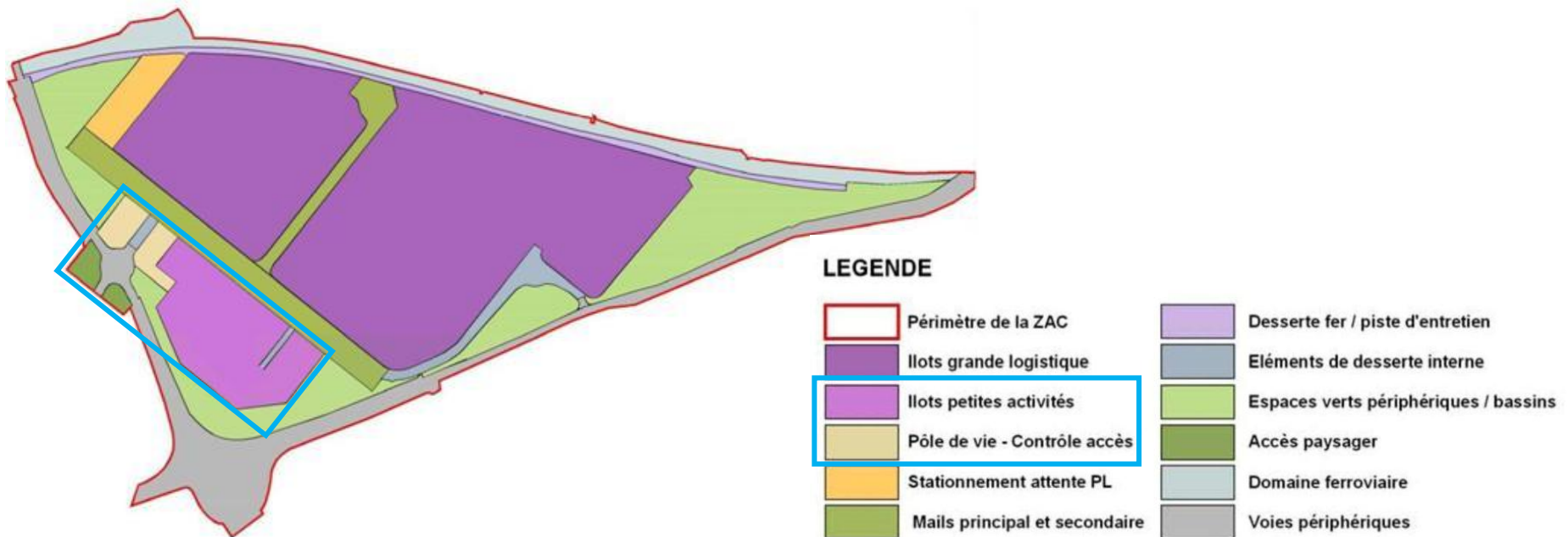
4.1. Correction d'une erreur matérielle : erreur dans le nom des sous-secteurs 1AUZBb et 1AUZBc sur les plans de zonage

Le document graphique actuel du PLU comporte une erreur matérielle dans le nom des sous-secteurs 1AUZBb et 1AUZBc de la ZAC, qui apparaissent respectivement avec les noms 1AUZBa et 1AUZB. En effet, une erreur a été réalisée dans la couche « habillage texte » du SIG, lors de la numération CNIG du PLU. Celle-ci est postérieure à la modification simplifiée n°6 du PLU, dernière procédure approuvée ayant eu un impact sur le secteur des Bréguières.

Il est donc proposé de corriger dans la présente procédure le nom des sous-secteurs, conformément au règlement graphique de la modification simplifiée n°6 et au dossier de réalisation de ZAC (cf. schéma et tableau ci-dessous).

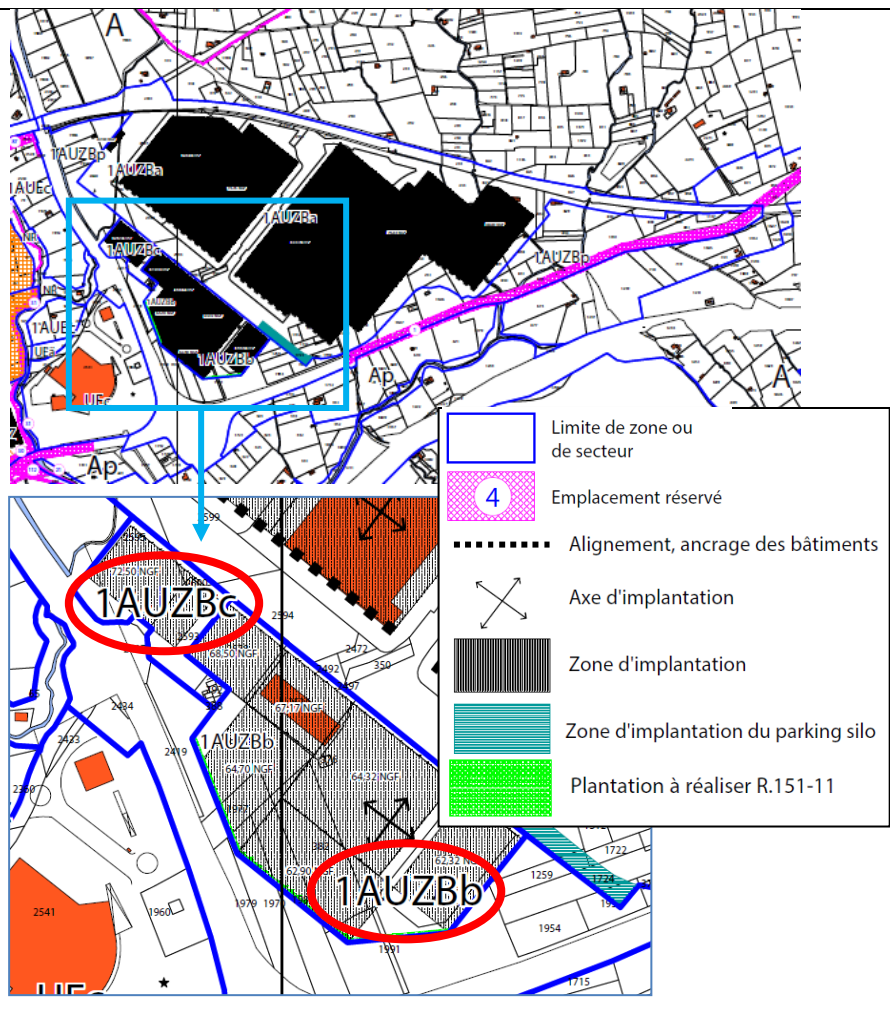
- Le secteur 1AUZBa au sud du mail principal redevient secteur 1AUZBb, conformément à la vocation de ce secteur, dédié à la petite logistique, et non à la grande logistique ;
- Le secteur 1AUZB redevient secteur 1AUZBc, conformément à sa vocation de pôle de vie.

Schéma général de structure de la ZAC approuvé en 2015

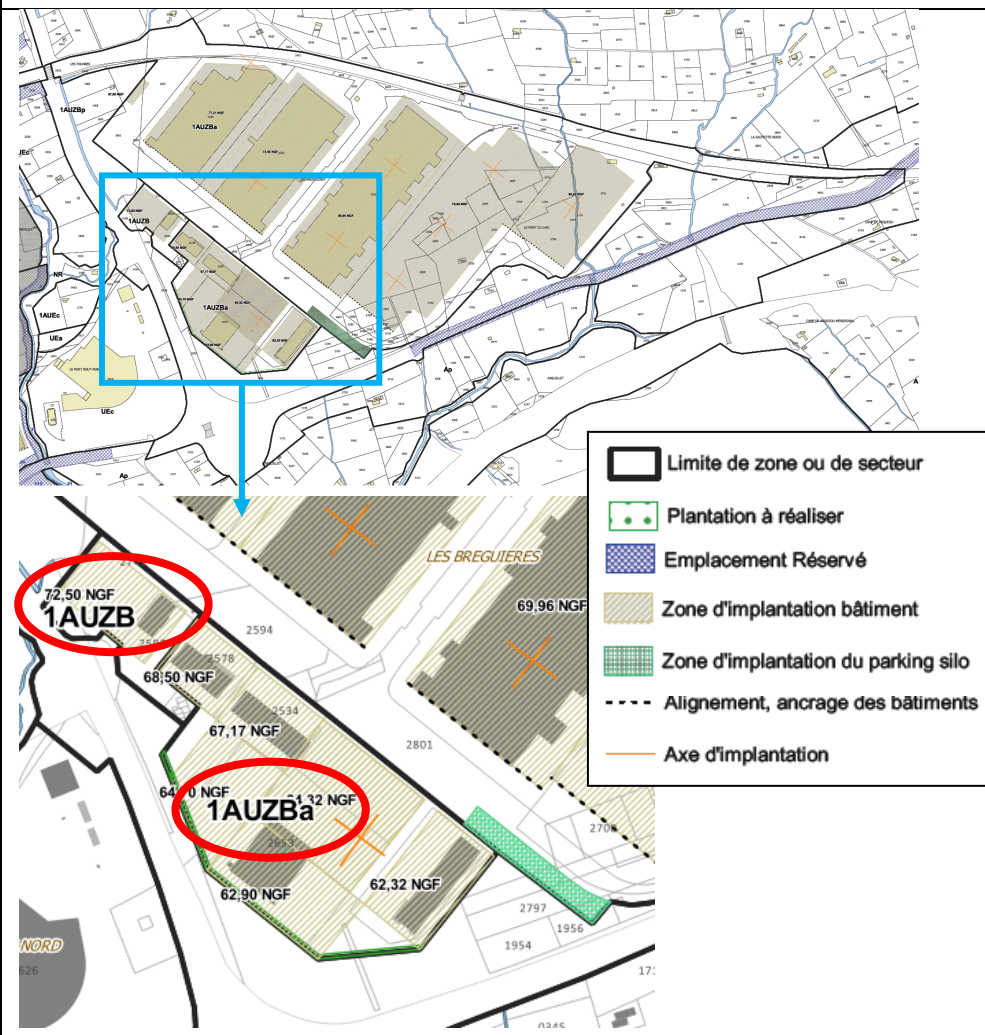


Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

Extrait des plans de zonages approuvés lors de la MS6 du PLU



Extrait sur les plans de zonage approuvés du PLU en vigueur



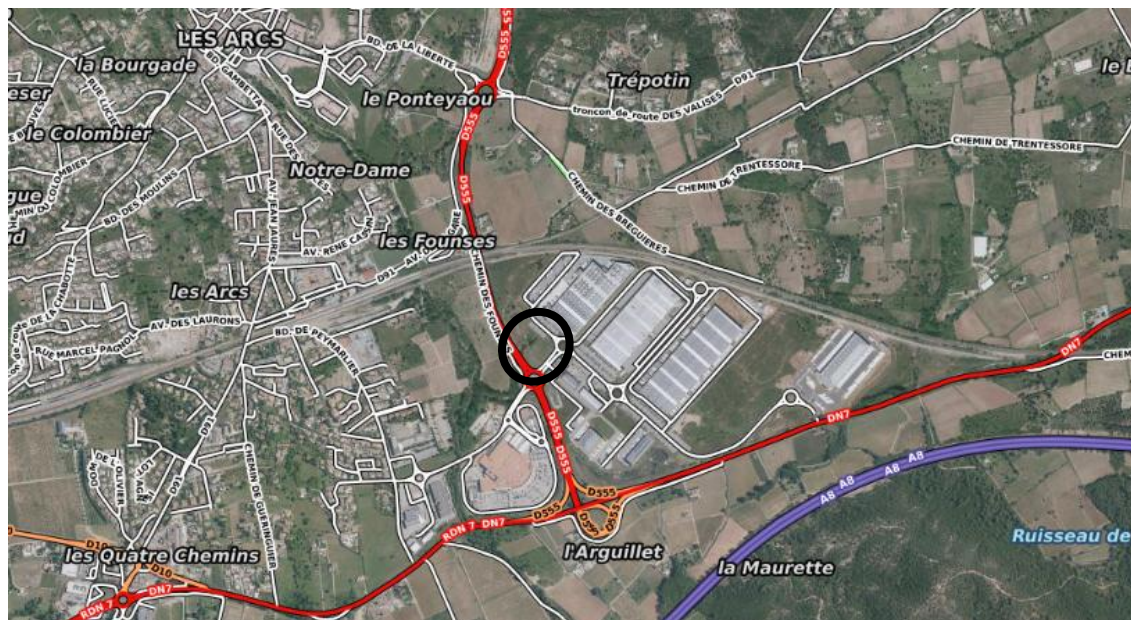
Etiquettes de zonage concernées par une erreur matérielle

4.2. Création d'un bâtiment d'activités à la place du pôle de vie gauche

4.2.1. Localisation et description du projet

Le secteur de projet se situe au niveau de l'entrée de la ZAC. Le projet prévoit la réalisation d'une activité de petite logistique de 1250m² de SDP et de 800m² de SDP de bureaux associés, en R+1. Il fait face à un pôle de vie existant.

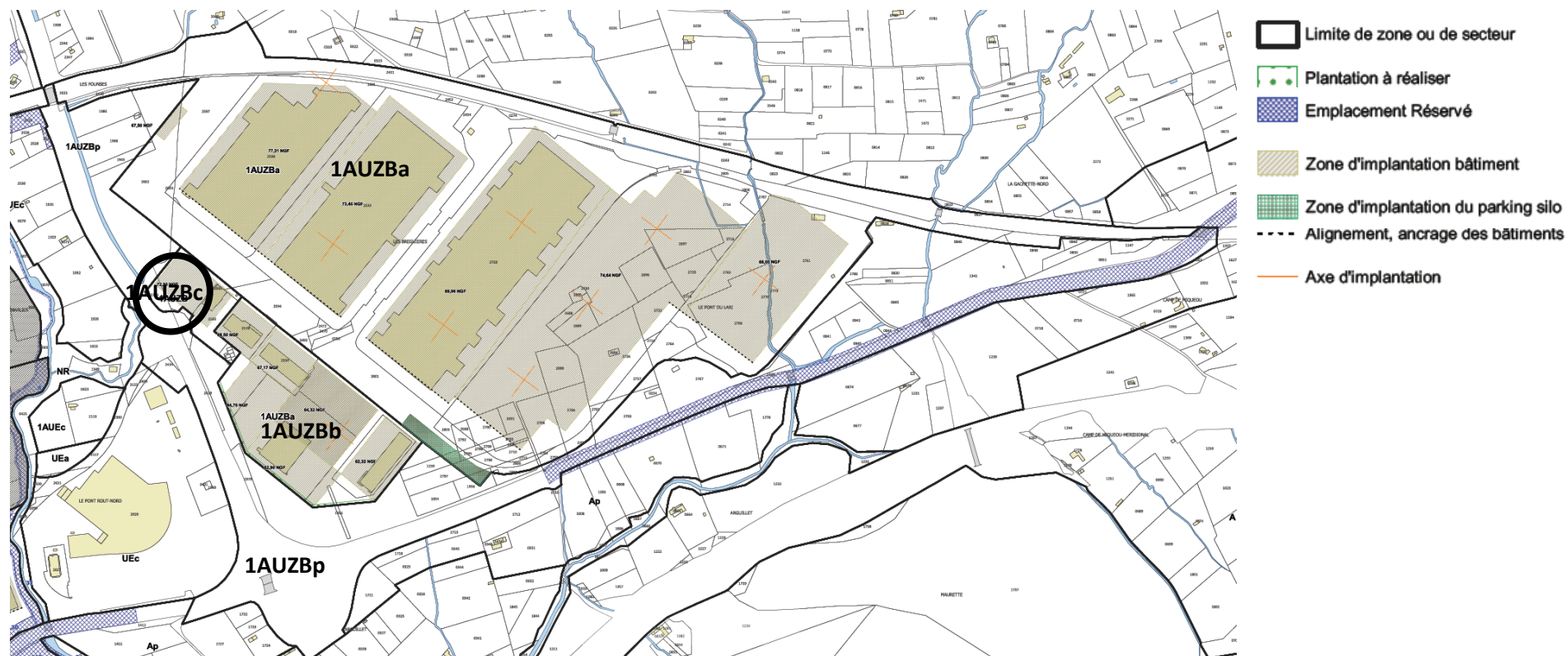
Localisation du projet sur la ZAC



4.2.2. Situation réglementaire

Le secteur de projet est situé en zone 1AUZBc du PLU, vouée à l'accueil d'équipements et de services liés au fonctionnement du pôle. Cette zone ne permet pas la construction d'activités, et ne permet donc pas la réalisation du projet. La zone 1AUZBb, dédiée aux petites activités, convient davantage au projet.

Situation du secteur de projet sur le plan de zonage du PLU



4.2.3. Un pôle de vie existant suffisant pour le bon fonctionnement du pôle d'activités

La ZAC des Bréguières comporte un pôle de vie existant au sud de la voie d'accès. Ce pôle de vie accueille actuellement l'ASL (bureaux et ateliers), sur une surface de plancher de 300m², ainsi que des services aux usagers et entreprises (banques, agences d'intérim, notaires, assureur, etc.) sur une surface de 1800m² de surface de plancher. Le retour d'expérience montre que ces services sont aujourd'hui suffisants pour le bon fonctionnement du pôle logistique, et que le besoin est moindre par rapport à celui estimé dans le dossier de réalisation de ZAC en 2011.

Programme prévisionnel du pôle de vie - Dossier de réalisation de ZAC 2011

Affectations	Poste de garde Locaux ASL	Services aux entreprises agence bancaire	Services aux usagers	Restauration	Locaux techniques	Total
Pôle de vie	100 m ²	2150 m ²	600 m ²	850 m ²	400 m ²	4100 m ²

Par ailleurs, le programme prévisionnel du pôle de vie en 2011 identifiant également un besoin de surfaces de restauration, et locaux techniques. Cependant, le centre-ville des Arcs, ainsi que le pôle commercial qui fait face à la ZAC comportent déjà une offre des restaurants. La création de restaurants au niveau de la ZAC ne semble ainsi pas opportune, car elle viendrait concurrencer ces commerces existants, et notamment le cœur de ville. Les locaux techniques sont quant-à-eux déjà intégrés à l'échelle de chaque lot.

La création d'un second pôle de vie n'est donc aujourd'hui plus nécessaire.

4.2.4. Un besoin local et régional d'activités logistiques

A contrario, le besoin en foncier d'activités, et notamment d'activités logistiques est toujours présent, tant à une échelle régionale que locale. En effet, à l'échelle locale, la construction de la ZAC des Bréguières est presque finalisée, avec l'ensemble des lots à destination d'activités de petite logistique commercialisés, sans pour autant atteindre les 22 000m² de surface de plancher maximale prévus dans le dossier de ZAC, pour la petite logistique.

À l'échelle régionale, le SRADDET identifie un besoin de foncier logistique, et, plus particulièrement, souhaite développer le report modal de la chaîne logistique vers la voie ferrée et fluviale (Objectif 3) :

« L'activité logistique doit donc continuer à se développer et s'ancrer dans le territoire régional, en s'appuyant sur ses ressources propres (entreprises, main d'œuvre, équipements), afin de générer des bénéfices pérennes. »

*« Au vu de la prédominance d'un mode routier générateur de nuisances (82% des trafics), il est aujourd'hui indispensable de poursuivre les efforts en faveur du **report modal par le fer** et/ou le fleuve, en particulier pour les flux massifiés de longue distance et de transit. »*

« La densification des espaces logistiques sera recherchée, ainsi que l'adossement à un réseau d'infrastructures (grands axes et desserte fine) et le développement de services de transport adéquats (massifiés ou de distribution urbaine). »

La densification du foncier logistique au niveau de la ZAC des Bréguières, desservie par la voie ferrée, s'intègre donc pleinement dans cet objectif.

Ainsi, la présente modification propose de remplacer le pôle de vie prévu au nord de la voie d'accès par un secteur de petites activités, avec une modification du zonage du site de projet du secteur 1AUZBc au secteur 1AUZBb, dédié aux petites activités.

La présente modification n'apporte pas de possibilité de constructibilité supplémentaire, elle ne modifie ni la surface de plancher maximale constructible dans les sous-secteurs, ni les secteurs d'implantation définis au plan de zonage, ni la hauteur maximale définie au plan de zonage. **C'est uniquement un changement de vocation du secteur de projet.**

4.2.5. Une intégration qui conserve la forme urbaine de l'entrée de ZAC

Actuellement, l'entrée de la ZAC prévoyait une organisation des pôles de vie en deux entités bâties de chaque côté de la voie d'entrée de la zone. Cette organisation urbaine sera respectée par le nouveau projet. Il en sera de même pour l'aspect architectural.

Vue d'insertion du projet



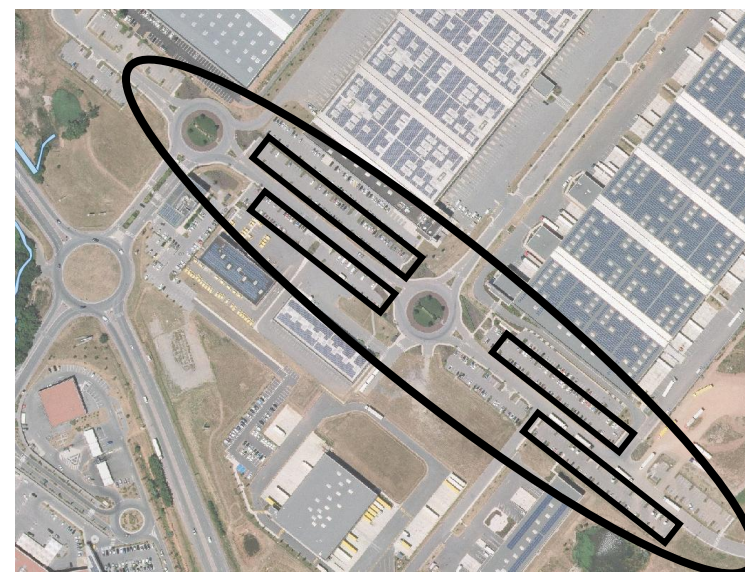
Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

4.3. Répondre à un besoin de stationnements à destination de véhicules légers

4.3.1. Localisation et description du projet

Le projet consiste à permettre la création de parkings silos collectifs, le long du mail principal, au droit des lots B et C, en lieu et place des espaces de stationnements collectifs existants au sol. Le projet portera également sur une modification mineure de la hauteur autorisée par le règlement du PLU sur la zone pour les parkings silo afin de permettre un étage supplémentaire, ainsi que pour permettre la réalisation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings.

Localisation du secteur de projet

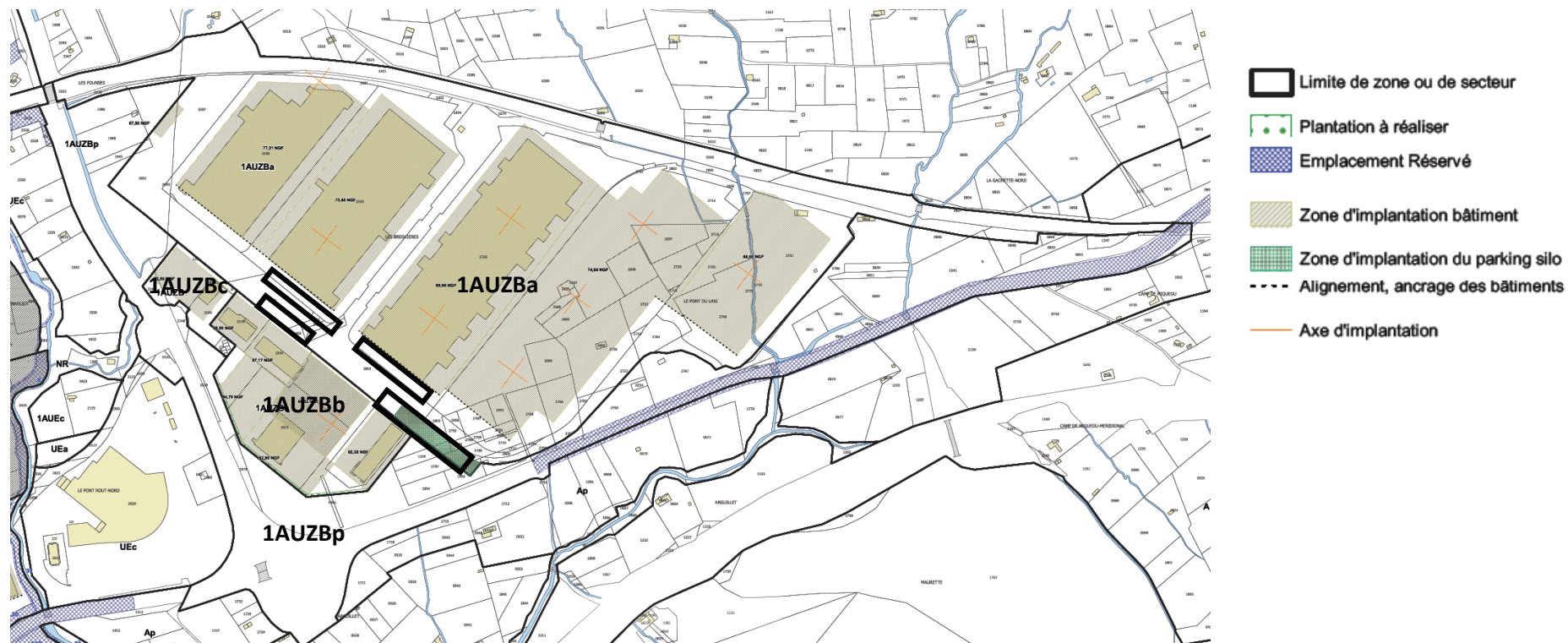


 Projets parkings silo

4.3.2. Situation réglementaire

Les emplacements de l'implantation des projets de parkings silos sont situés en zone 1AUZBa du PLU. Le règlement de cette zone permet de réaliser des parkings silos de 5m de haut maximum, uniquement au niveau des zones d'implantation prévu à cet effet par le règlement graphique. Sur les 4 secteurs de projet de parkings silo, seul le secteur face au lot D est prévu par le règlement graphique. Il convient de créer 3 autres secteurs d'implantation sur le document graphique. Par ailleurs, le projet consiste en la réalisation de parkings silo d'une hauteur de 6.5 mètres. Or, la hauteur autorisée pour ce type d'ouvrage par le PLU est de 5m. Ainsi, il convient également de modifier la règle de hauteur dans le règlement écrit.





Situation du secteur de projet sur le plan de zonage du PLU



Les secteurs de projets pour l'implantation de parkings silos se trouvent dans l'axe du cône de vue repéré au PADD. Ils ne portent cependant pas atteinte à la vue à conserver.

Situation sur le PADD



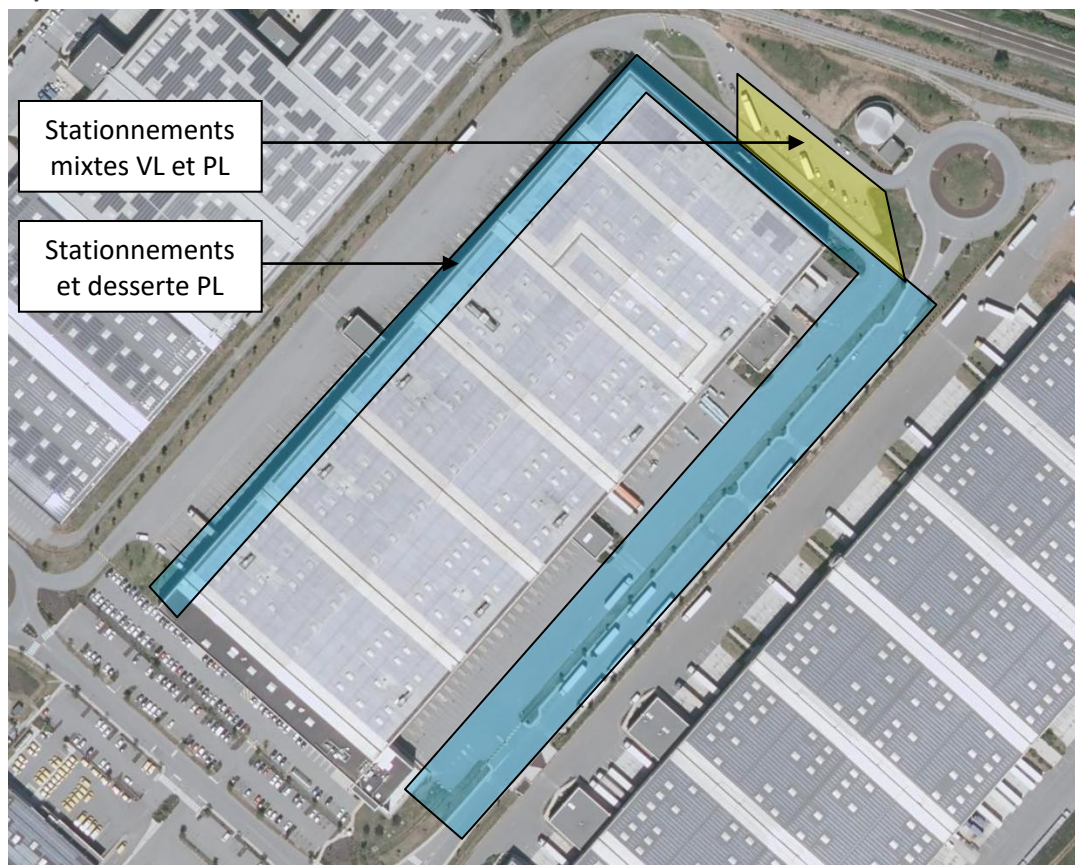
-  Requalifier les entrées de ville
-  Promouvoir une plateforme logisitique d'intérêt régional
-  Créer un espace paysager le long de la RD N7
-  Conserver les vues

4.3.3. Une augmentation du besoin de places de stationnement lié à l'augmentation du nombre d'emploi

Au cours des 20 dernières années, l'activité logistique a évolué pour devenir plus créatrice d'emplois. Ainsi, lors de la conception du projet il y a près de 20 ans, un ratio de 40 emplois par tranche de 10 000 m² de surface de plancher de logistique avait été retenu, alors que la création d'emplois aujourd'hui est de 60 emplois par tranche de 10 000 m² de surface de plancher. Compte tenu de la surface de plancher du parc dédiée à la logistique (220 000m²), cela représente un besoin estimé à 330 place de stationnements supplémentaires, pour le lot futur D (besoin de 110 places supplémentaires), comme pour les lots existants.

4.3.4. Des lots d'activités contraints en terme d'emprise

Répartition des stationnements sur le lot B



L'aménagement des parcelles des grandes activités logistiques privilégie la desserte et stationnements poids lourds des bâtiments, laissant peu d'espaces libre pour la création de nouveaux stationnements véhicules légers. Ainsi, les lots de grande logistique choisissent, conformément à la disposition du PLU, d'obtenir une concession à long terme sur les espaces collectifs de l'opération prévus à cet effet :

« Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire, sur sa parcelle privative, aux obligations imposées ci-avant en matière de réalisation d'aires de stationnement, et compte tenu de la nature particulière de la zone (plate-forme logistique), il devra apporter la preuve, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette de la construction, de l'obtention d'une concession à long terme sur les espaces collectifs de l'opération prévus à cet effet. »

Cependant, les espaces collectifs de stationnements destinés à l'accueil de véhicules légers sont aujourd'hui insuffisamment dimensionnés pour satisfaire ces besoins de stationnement.

La présente procédure propose donc, afin de répondre au besoin de stationnement et d'éviter le stationnement sauvage, les stationnements des bâtiments existants étant pleins, de créer de nouveaux secteurs d'implantations de parkings silo, au niveau des parkings existants face aux lots B et C, agrandir à la marge le secteur d'implantation du lot D, et d'augmenter la hauteur maximale des parkings silos, de 5m à 6,50m pour permettre la construction d'un étage supplémentaire (R+2).

L'emprise au sol actuellement constructible en zone 1AUZB est de 295130m² (secteurs d'implantation des constructions et du parking silo du lot D). L'emprise au sol constructible pour les 3 nouveaux parkings représente une surface de 8360 m², soit une augmentation d'environ 2,8% de l'emprise au sol constructible dans la zone, ce qui représente une augmentation de moins de 20%. La modification ne crée pas de constructibilité supplémentaire de surface de plancher, en effet, les surfaces de stationnement ne sont pas comptabilisées comme de la surface de plancher.

4.3.5. Une modification qui permet la mise en place d'ombrières sur les parkings

Les parkings existants ne sont actuellement pas couverts. Afin de favoriser le confort d'été pour les véhicules, ainsi que pour permettre la production d'énergies sur ces surfaces, il est proposé d'autoriser les ombrières sur les espaces de stationnement déjà imperméabilisés, sans limite d'emprise au sol ou de hauteur, sous réserve de leur bonne insertion dans le paysage, et qu'elles n'impactent pas le cône de vue repéré dans le PLU.

4.3.6. Une modification qui n'impacte pas le cône de vue repéré au PADD

Le PADD repère un cône de vue à conserver dans l'axe du mail principal de la ZAC des Bréguières depuis la RD7.

3 projets de parkings ne seront pas visibles depuis la RD7 en raison de leur éloignement par rapport à cet axe. Cependant, concernant le 4eme secteur face au lot D, l'augmentation non significative de sa hauteur de 1.5m (de 5m à 6.5m) ne modifie pas la perceptibilité initiale. Les ombrières ne sont autorisées sur ces parkings que sous réserve de leur bonne insertion dans le paysage, et de leur absence d'impact sur le cône de vue. *cf. Vues d'insertions avant projet et après projet aux pages suivantes.*

Ainsi, la vue depuis le cône identifié au PADD est conservée.

Vues d'insertion avant projet et après projet depuis la RD7, dans l'axe du mail principal de la ZAC



Vue d'insertion avant modification du PLU :
Parking silo de 5m face au lot D

Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens



Vue d'insertion après modification du PLU :
Parkings silos de 6,50m face aux lots B, C et D

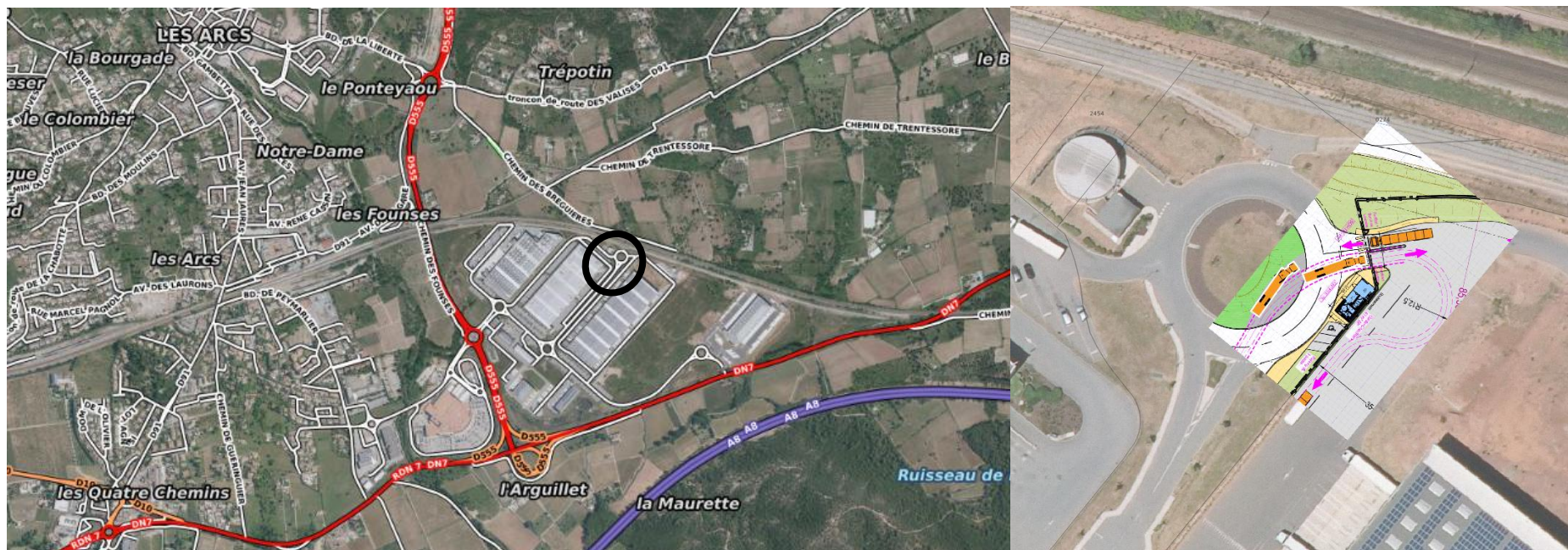
4.4. Permettre des implantations plus souples pour les postes de garde et locaux chauffeurs – Accès au lot C

4.4.1. Localisation et description du projet

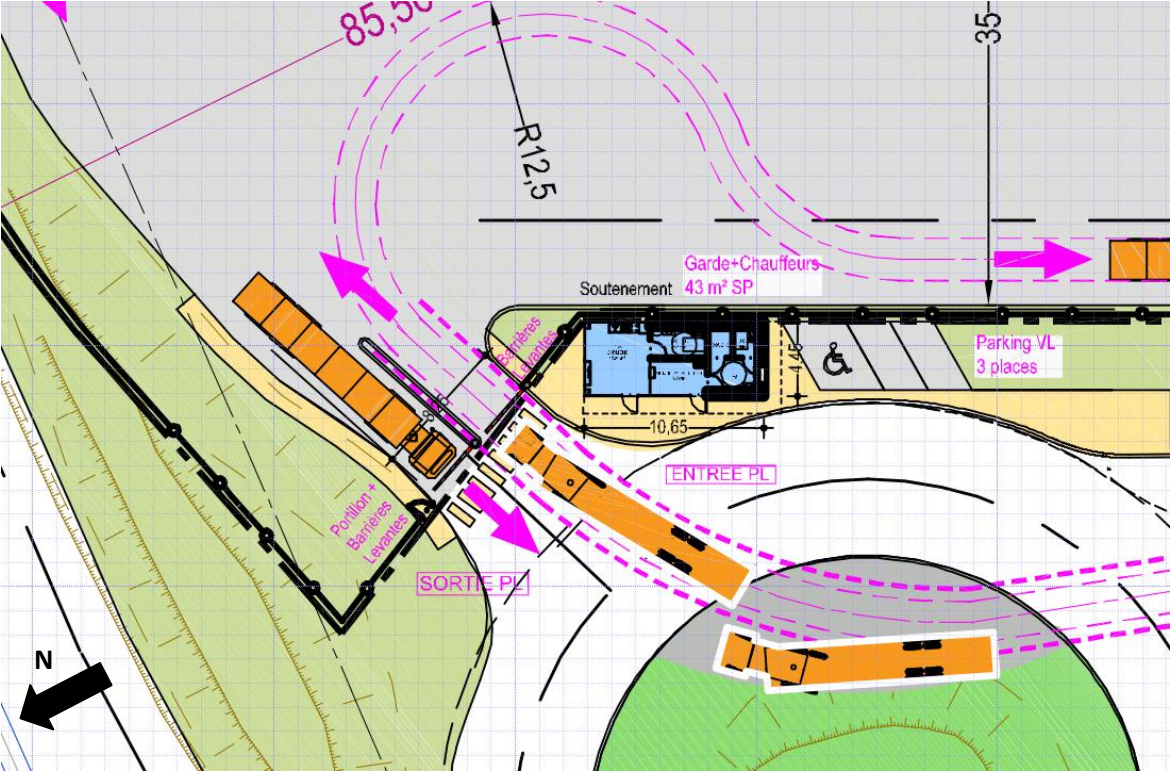
Le secteur de projet se situe au niveau de l'accès au lot C depuis le giratoire au nord de la ZAC.

Le projet consiste en la création d'un poste de garde et accueil chauffeurs d'une emprise au sol d'environ 50m² et d'une surface de plancher d'environ 43m².

Localisation du projet sur la ZAC



Projet de poste de garde et accueil chauffeurs



4.4.3. Un assouplissement nécessaire des règles d'implantation pour les postes de garde qui nécessitent une proximité des voies

Les postes de gardes, accompagnés des locaux chauffeurs, sont des constructions nécessaires au bon fonctionnement des lots de grande logistique. De par leur fonction, ils nécessitent d'être situés à l'entrée du lot, à proximité directe de la voie.

Cependant ils sont actuellement concernés par des règles d'implantation très restrictives, qui ne permettent pas leur construction. En effet, une dérogation à l'implantation dans les secteurs d'implantation des constructions n'est permise que pour les équipements techniques annexes, et aucune dérogation n'est permise pour permettre une implantation à moins de 10 mètres des voies ou à l'ancrage et orientation obligatoire des bâtiments portés au règlement graphique.

La présente procédure propose donc d'assouplir ces règles d'implantation en permettant :

- La constructibilité hors secteur d'implantation pour les « constructions annexes de moins de 50m² d'emprise au sol nécessaires au fonctionnement ou à la sécurité des entreprises » sous réserve de leur bonne insertion dans l'environnement ;
- Une dérogation aux règles d'ancrage et orientation des constructions pour les « constructions annexes nécessaires au fonctionnement ou à la sécurité des entreprises » sous réserve de leur bonne insertion dans l'environnement ;
- Une dérogation aux règles de recul par rapport aux voies en cas de nécessité technique.

Cette modification n'induit pas de droit à construire supplémentaires sur la zone, puisqu'elle ne modifie pas la surface de plancher maximale constructible dans la zone 1AUZB. Par ailleurs, leur emprise au sol est règlementée pour éviter tout débordement.

4.5. Permettre la création d'un accès pour une station multi-énergies

4.5.1. Localisation et description du projet

Le secteur de projet se situe au sud de l'accès principal de la ZAC depuis la RD555. Le projet consiste en la création d'une station service multi-énergie (GNV) avec accès sur la route départementale RD555.

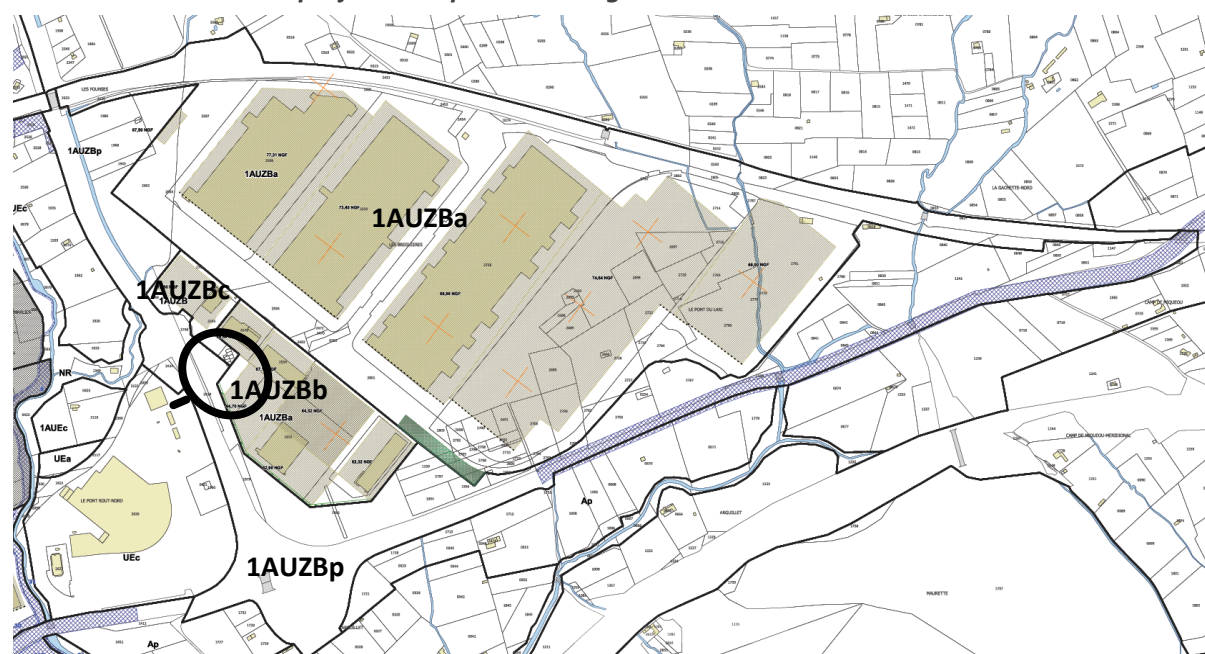


4.5.2. Situation réglementaire

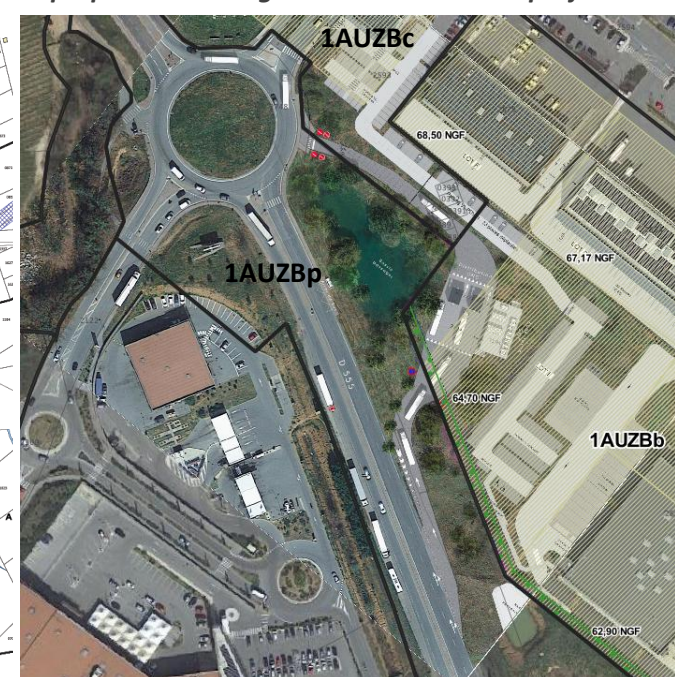
Le projet de station multi-énergies se situe majoritairement en zone 1AUZBb du PLU en vigueur, et partie de sa voie de desserte en zones 1AUZBc et 1AUZBp du PLU. Elle est autorisée dans ces différentes zones. Cependant, partie de sa voirie est impactée par un secteur de « plantations à réaliser » de la zone 1AUZBb relatif à la création d'un écran végétal constitué par une haie vive de 5 mètres de large.

Par ailleurs, le règlement écrit interdit la réalisation d'accès directs sur les voies nationales et départementales, et ne permet pas la création de la voie de desserte de la station. Les auvents du projet se situent en partie en dehors des polygones d'implantation identifiés au règlement graphique, où ne peuvent être implantés que les équipements techniques annexes. De plus, les constructions, et donc les auvents, doivent respecter une distance de 10m entre elles, ainsi que l'ancrage des bâtiments repéré aux documents graphiques.

Situation du secteur de projet sur le plan de zonage du PLU



Superposition du règlement du PLU sur le projet

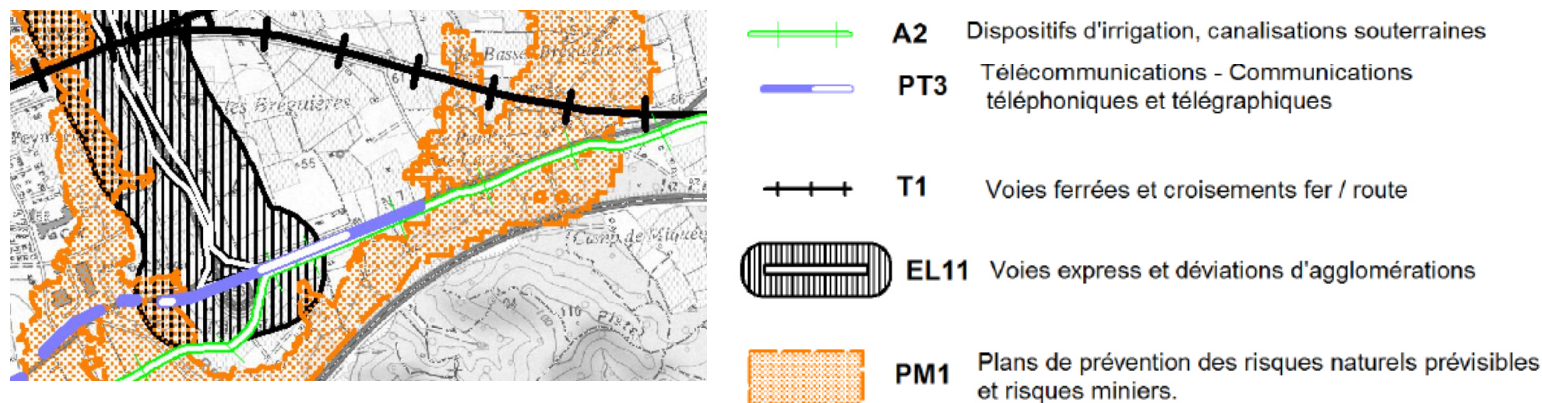


- | | | |
|------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Limite de zone ou de secteur | Zone d'implantation bâtiment | Alignement, ancrage des bâtiments |
| Plantation à réaliser | Zone d'implantation du parking silo | Axe d'implantation |
| | | Emplacement Réservé |

Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

Situation par rapport aux servitudes d'utilité publiques

Le projet est concerné par la servitude d'utilité publique EL11, qui interdit aux riverains la création d'un accès sur la RD555. L'accès devra donc être créé avec le concours et ou autorisation du Conseil Départemental 83, gestionnaire de la servitude.



4.5.3. Un projet qui participe à la réduction de l'impact des flux logistiques routier

Le projet, qui consiste en la réalisation d'une station multi-énergie (GNV), s'inscrit dans l'objectif régional du SRADDET (objectif n°3). En effet, l'objectif vise à une réduction de l'impact des flux logistiques routiers sur l'environnement. Il recommande ainsi le développement de stations GNV :

« En parallèle et préalablement à la mise en place d'une redevance poids lourds, il est nécessaire d'inciter à une motorisation propre des poids lourds et à la conversion des véhicules au gaz naturel bio, en parallèle d'un réseau de ravitaillement bio GNV. »

Afin de faciliter la réalisation de ce projet, indispensable pour une plateforme logistique de cette échelle, tout en préservant la qualité de l'intégration paysagère de la ZAC, il est proposé dans la présente procédure :

- D'autoriser la création d'un accès sur les voies départementales sous réserve de l'accord du Département ;
- Une implantation hors secteur d'implantation pour les « constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la sécurité des entreprises » sous réserve de leur bonne insertion dans l'environnement ;
- Une dérogation aux règles d'ancrage et orientation des constructions pour les « constructions annexes nécessaires au fonctionnement et à la sécurité des entreprises » sous réserve de leur bonne insertion dans l'environnement ;
- De déroger à la distance minimale de 10m entre 2 constructions non contiguës pour les parkings silos et installation et constructions annexes non closes (auvents de stations services, ombrières, par exemple) ;
- De permettre l'interruption du linéaire de plantation à réaliser pour la création d'un accès, sous réserve de la réalisation d'un aménagement paysager permettant la bonne intégration de la voie, et de masquer les aires de stationnement, stockage et dépôts.

Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

4.5.3. Un aménagement paysager qui permet la bonne intégration de la voie

La création d'un aménagement paysager permettra la bonne intégration de la voie, et de compenser l'interruption du linéaire de plantation à réaliser.

Vue d'insertion prévisionnelle



Modification simplifiée n°7 du PLU des Arcs-sur-Argens

5.2. Modifications apportées au règlement du PLU

Modification de l'article 3 de la zone 1AUZB, accès et voirie :

Avant modification	Après modification
Les accès directs sur les routes nationales et départementales sont interdits.	Les accès directs sur les routes nationales sont interdits. Les accès directs sur les routes départementales sont interdits, sauf autorisation du Département et de la Commune.

Modification de l'article 6 de la zone 1AUZB, implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Avant modification	Après modification
<p>1. [...]</p> <p>2. A défaut desdites indications, les constructions à édifier sont distantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- d'au moins 10 mètres de l'axe des autres voies existantes, à modifier ou à créer, ouvertes à la circulation automobile,.- d'au moins 25 mètres de la limite légale du domaine ferroviaire. <p>3. En secteur 1AUZBa, l'implantation des constructions devra respecter les indications « ancrage obligatoire des constructions » portées au document graphique.</p> <p>4. En secteurs 1AUZBa et 1AUZBb, l'implantation des constructions devra respecter les indications « orientation d'implantation des constructions » portées au document graphique.</p>	<p>1. [...]</p> <p>2. A défaut desdites indications, les constructions à édifier sont distantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- d'au moins 10 mètres de l'axe des autres voies existantes, à modifier ou à créer, ouvertes à la circulation automobile, à l'exception, des constructions annexes nécessaires au fonctionnement ou à la sécurité des entreprises, en cas de nécessité technique.- d'au moins 25 mètres de la limite légale du domaine ferroviaire. <p>3. En secteur 1AUZBa, l'implantation des constructions devra respecter les indications « ancrage obligatoire des constructions » portées au document graphique, à l'exception des constructions annexes nécessaires au fonctionnement ou à la sécurité des entreprises, sous réserve de leur bonne intégration.</p> <p>4. En secteurs 1AUZBa et 1AUZBb, l'implantation des constructions devra respecter les indications « orientation d'implantation des constructions » portées au document graphique, à l'exception des constructions annexes nécessaires au fonctionnement ou à la sécurité des entreprises, sous réserve de leur bonne intégration.</p>

Modification de l'article 8 de la zone 1AUZB, implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Avant modification	Après modification
La distance minimum entre deux constructions non contiguës ne peut être inférieure à 10 mètres.	La distance minimum entre deux constructions non contiguës ne peut être inférieure à 10 mètres, sauf pour les parkings silos et constructions annexes non closes (ombrières, auvents de stations-services, par exemple).

Modification de l'article 9 de la zone 1AUZB, emprise au sol

Avant modification	Après modification
<p>Secteurs 1AUZBp et 1AUZBc :</p> <p>Non réglementée.</p> <p>Secteurs 1AUZBa et 1AUZBb :</p> <p>Non réglementée. Toutefois, les constructions devront être implantées à l'intérieur des « zones d'implantation des constructions » portées au document graphique, à l'exception des installations techniques annexes (réservoirs, cuves « sprinklers », ...), qui pourront être implantées en dehors de ces plages sous réserve de leur bonne insertion dans l'environnement.</p> <p>L'aménagement de stationnement peut se faire en dehors de ces secteurs d'implantation, y compris sur les espaces collectifs de la ZAC.</p>	<p>Secteurs 1AUZBp et 1AUZBc :</p> <p>Non réglementée.</p> <p>Secteurs 1AUZBa et 1AUZBb :</p> <p>Non réglementée. Toutefois, les constructions devront être implantées à l'intérieur des « zones d'implantation des constructions » portées au document graphique, à l'exception des installations techniques annexes (réservoirs, cuves « sprinklers », auvents de stations services, ...) et des constructions annexes de 50m² d'emprise au sol maximum, nécessaires au fonctionnement et à la sécurité des entreprises (postes de garde, ...) qui pourront être implantées en dehors de ces plages sous réserve de leur bonne insertion dans l'environnement.</p> <p>L'aménagement de stationnements, ainsi que leur équipement par des ombrières sans limite d'emprise au sol, peut se faire en dehors de ces secteurs d'implantation, y compris sur les espaces collectifs de la ZAC.</p>

Modification de l'article 11 de la zone 1AUZB, Aspect extérieur des constructions

Avant modification	Après modification
<p>[...]</p> <p>2.5 - Constructions en superstructure au-dessus de la couverture des bâtiments</p> <p>A l'exclusion des souches de cheminées ou de ventilation, des antennes et relais de télétransmission, des garde-corps et des murs coupe-feu, ces constructions, doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être placées en retrait minimum de 3,00 mètres par rapport aux façades sur espace public ou collectif et être traitées en harmonie avec l'architecture du bâtiment ; - ne pas concerner plus de 5% de la superficie totale de la toiture. <p>[...]</p>	<p>[...]</p> <p>2.5 - Constructions en superstructure au-dessus de la couverture des bâtiments</p> <p>A l'exclusion des souches de cheminées ou de ventilation, des antennes et relais de télétransmission, des garde-corps et des murs coupe-feu, des ombrières, ces constructions, doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être placées en retrait minimum de 3,00 mètres par rapport aux façades sur espace public ou collectif et être traitées en harmonie avec l'architecture du bâtiment ; - ne pas concerner plus de 5% de la superficie totale de la toiture. <p>[...]</p>

Modification de l'article 12 de la zone 1AUZB, stationnement des véhicules

Avant modification	Après modification
<p>1 - Dispositions générales :</p> <p>[...]</p> <p>1.5. La construction de parkings silos est autorisée dans la limite de 5 mètres de hauteur dans le secteur d'implantation repéré sur le document réglementaire graphique, sous réserve de leur bonne intégration dans l'environnement.</p>	<p>1 - Dispositions générales :</p> <p>[...]</p> <p>1.5. La construction de parkings silos est autorisée dans la limite de 6,50 mètres de hauteur dans le secteur d'implantation repéré sur le document réglementaire graphique, sous réserve de leur bonne intégration dans l'environnement. La mise en place d'ombrières sur les parkings silo est autorisée au delà de cette hauteur maximale, sous réserve de leur bonne insertion dans le paysage, et de leur absence d'impact sur le cône de vue repéré au PADD.</p>

Modification de l'article 13 de la zone 1AUZB, espaces boisés existants – espaces libres et plantations

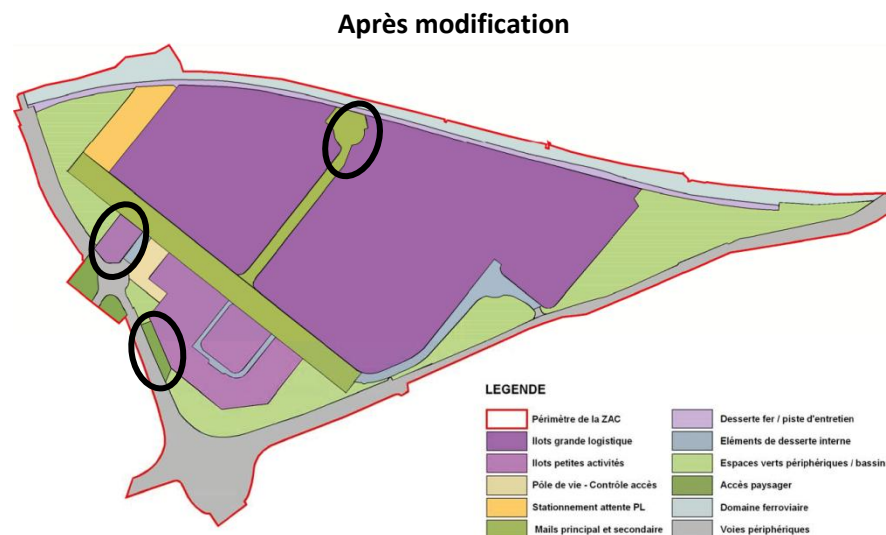
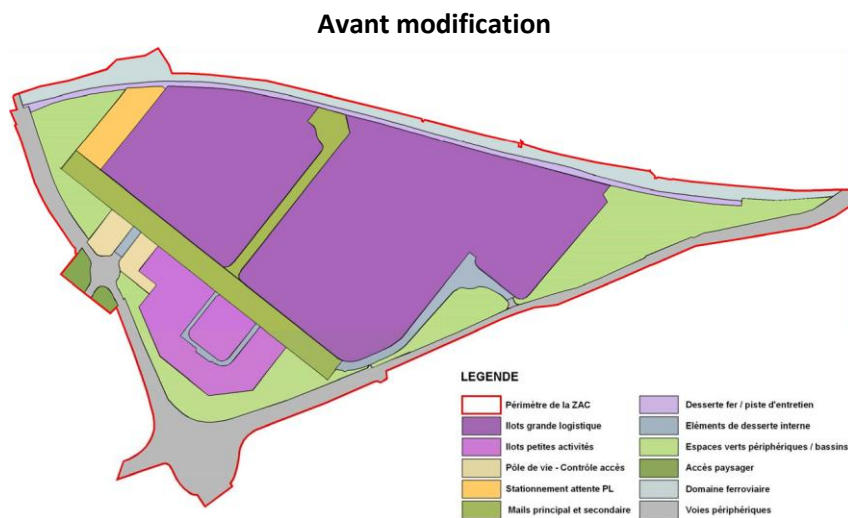
Avant modification	Après modification
<p>2 - Espaces libres et espaces verts à aménager</p> <p>2.1. [...]</p> <p>2.2. [...]</p> <p>2.3. [...]</p> <p>2.4. Pour le secteur 1AUZBb, dans les espaces de plantation à réaliser repérés au règlement graphique du PLU, un écran végétal sera constitué par une haie vive de 5 mètres de large. Elle sera composée par des haies arbustives et arborées, mélange d'essences courantes choisies parmi les espèces régionales méditerranéennes, et plantée d'arbres ou de bouquets d'arbres de haute tige adaptés en fonction de la topographie afin de masquer les aires de stationnement, de stockage et les dépôts.</p> <p>2.5. [...]</p>	<p>2 - Espaces libres et espaces verts à aménager</p> <p>2.1. [...]</p> <p>2.2. [...]</p> <p>2.3. [...]</p> <p>2.4. Pour le secteur 1AUZBb, dans les espaces de plantation à réaliser repérés au règlement graphique du PLU, un écran végétal sera constitué par une haie vive de 5 mètres de large. Elle sera composée par des haies arbustives et arborées, mélange d'essences courantes choisies parmi les espèces régionales méditerranéennes, et plantée d'arbres ou de bouquets d'arbres de haute tige adaptés en fonction de la topographie afin de masquer les aires de stationnement, de stockage et les dépôts. Cet écran végétal pourra être interrompu pour permettre la création d'une voie d'accès, sous réserve de la réalisation d'un aménagement paysager permettant la bonne intégration paysagère de cette voie depuis la RD555 et de masquer les aires de stationnement, stockage et dépôts.</p> <p>2.5. [...]</p>

6. Traduction sur le dossier de réalisation de ZAC

6.1. Modifications apportées au schéma de structure générale de la ZAC

La prise en compte de la procédure de modification simplifiée n°7 du PLU a pour conséquence sur le schéma de structure de la ZAC :

- La modification du pôle de vie gauche en îlot de petites activités, afin de permettre la création d'un bâtiment d'activités à la place de ce pôle de vie (5 650 m²) ;
- L'ajustement à la marge du périmètre de l'îlot grande logistique au niveau de l'accès du lot C pour permettre la création d'un poste de garde (475 m²) ;
- La modification d'une partie des espaces verts périphériques en accès paysagers pour permettre la création d'un accès pour la station multi-énergies (2 100 m²).

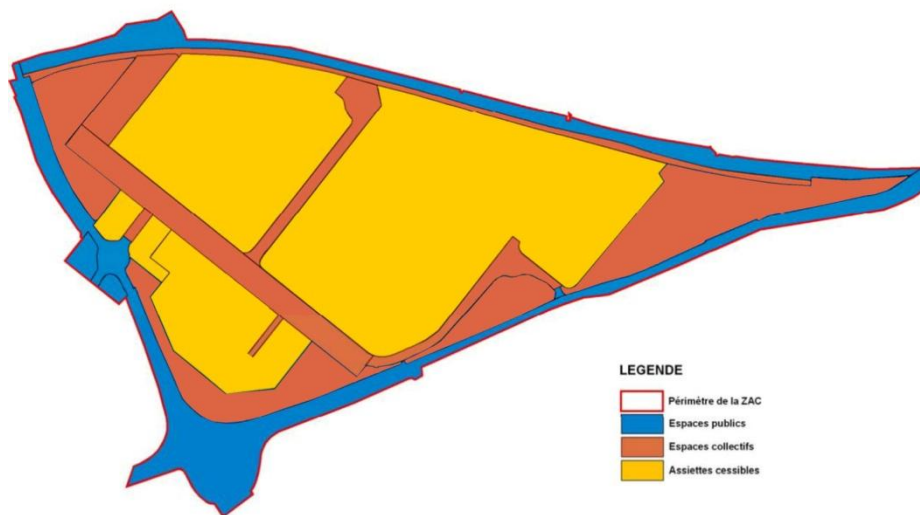


6.2. Modifications apportées au schéma de délimitation des assiettes cessibles, collectives et publiques

La prise en compte de la procédure de modification simplifiée n°7 du PLU a pour conséquence sur la délimitation des espaces publics, collectifs et des assiettes cessibles :

- L'ajustement à la marge du périmètre de l'assiette cessible au niveau de l'accès du lot C pour permettre la création d'un poste de garde (475 m²) ;
- La modification d'une partie des espaces collectifs au sud en assiette cessible pour permettre la création d'un accès pour la station multi-énergies (2 100 m²).

Avant modification



Après modification

