



DEPARTEMENT DU VAR

COMMUNE DES ARCS SUR ARGENS

PLAN LOCAL D'URBANISME

10

Etude entrée de ville au titre du L.111-8

P.L.U. Approuvé par DCM le 29 mai 2013	
Modification simplifiée N° 1 : 20.06.2014 Modification simplifiée N° 2 : 09.03.2015 Modification simplifiée N° 3 : 14.12.2015 Modification simplifiée N° 4 : 14.12.2016 Modification simplifiée N° 5 : 20.01.2020 Modification simplifiée N° 6 : 01.07.2019 Modification simplifiée N° 7 : 18.12.2023 Modification simplifiée N° 8 : 05.02.2024 Modification simplifiée N° 9 : 13.11.2023	Modification N° 1 : 09.10.2017 Modification N° 2 : 07.10.2019 Modification N° 3 : 07.10.2019 Modification N° 4 : 17.12.2020 Modification N° 5 : 16.12.2024 Modification N° 6 : <i>en cours</i> Modification N° 7 : <i>en cours</i>
Déclaration de Projet n°1 : pour approbation du 29/06/2026	Révision allégée N°1 : 03.04.2017 Révision allégée N°2 : 21.02.2022

Sommaire

Objet de l'étude	3
I- LE CONTEXTE DE L'ETUDE	5
1 - Contexte général	5
2.1 - L'autoroute A8	5
2.2 - La RDN 7	6
2.3 - La RD 555 et la RD 1 555	6
II – La RDN 7	8
1 – Analyse paysagère et urbaine.....	8
2 – Les enjeux du projet d'entrée de ville de RDN 7	18
2.1 – Limitation des nuisances	18
2.2 – Amélioration de la sécurité routière	18
2.3 – Qualité architecturale, urbaine et paysagère	18
3- Le projet urbain d'entrée de ville.....	19
4 - La traduction réglementaire du projet urbain dans le PLU	20
III – LA DEVIATION DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE 555..	21
1 – Analyse paysagère et urbaine.....	21
2 – Les enjeux du projet d'entrée de ville.....	22
2.1 – Limitation des nuisances	22
2.2 – Amélioration de la sécurité routière	22
2.3. – Qualité architecturale, urbaine et paysagère	23
3 – Le projet urbain d'entrée de ville	24
4 – La traduction règlementaire du projet urbain dans le PLU ...	24

Objet de l'étude

La loi du 2 février 1995 a introduit l'article L 111-8 dans le Code de l'Urbanisme. Celui-ci incite les communes à inscrire dans leurs documents d'urbanisme des dispositions particulières pour les zones situées en bordure des voies classées à grande circulation et des déviations au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages. Sur les espaces non urbanisés, les constructions sont interdites en dehors d'une bande de :

- 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express, des déviations
- 75 mètres de part et d'autre de l'axe des voies classées à grande circulation.

Ce même texte prévoit qu'après une réflexion sur "les entrées de ville", ces distances peuvent être modifiées.

Rappel des articles L 111-6 et L.111-7 :

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. » (L.111-6)

« L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

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

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

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public ;

5° Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. » (L.111-7)

L'article L.111-8 dispose que « le Plan Local d'Urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».

L'étude concerne la définition de partis d'aménagements urbains et paysagers pour les secteurs délimités en entrée de ville de la RDN 7 classée comme voie à grande circulation et la déviation de la RD 555. L'autoroute A8 qui traverse des zones agricoles et naturelles ne fait pas l'objet de cette démarche.

Il s'agit :

- D'examiner les conditions existantes aux plans urbains, fonctionnels et paysagers
- De définir les principes d'aménagements fonctionnels, urbains et paysagers qui devront être justifiés au regard des critères de la Loi Barnier (les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et des paysages)
- De procéder à une transcription réglementaire dans le PLU des principes et propositions dégagés.

Cette étude analyse principalement la situation des parties non encore urbanisées de zones urbaines riveraines des voies concernées par cet article du code de l'urbanisme et ensuite en précise les grands principes d'aménagement.

Des prescriptions particulières sont établies dans le règlement en cohérence avec les options du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, pour les zones urbaines. Pour les zones d'urbanisation future, les projets à venir définiront les projets urbains dont les règles se substitueront à celles de l'article L. 111-6.



LINEAIRE THEORIQUE MAXIMAL D'APPLICATION DU L.111-6 DU CU

I- LE CONTEXTE DE L'ETUDE

1 - Contexte général

Aux portes Sud de la Dracénie, bénéficiant d'une bonne accessibilité routière et ferrée, d'une économie dynamique (activités commerciales, logistique, viticulture...), les Arcs sur Argens constitue une des villes d'appui de la Dracénie. La qualité et la richesse de son patrimoine naturel (forêt des Maures, Argens, Aille...), agricole (plaine, coteaux viticoles) et bâti (le Parage, chapelle Sainte-Roseline, canal des Moulins, Saint-Roch...) renforce l'attractivité de ce territoire au caractère rural encore marqué.

Les espaces naturels et agricoles, majoritaires, représentent respectivement 57% et 27% du territoire.

La commune est à l'articulation de deux grands écosystèmes, celui des plateaux calcaires au Nord auquel est adossé le village et celui du massif cristallin des Maures au Sud entaillé par les gorges de l'Argens et de l'Aille. L'interface se faisant par la plaine alluviale de l'Argens, fleuve traversant la commune d'Ouest en Est. Coulant du Nord vers le Sud, le Réal, affluent de l'Argens, relie ces deux grands écosystèmes. Ce cours d'eau fut à l'origine de nombreux dégâts, encore visibles, en entrée et à la traversée du centre du village lors de l'épisode pluvieux majeur du 15 juin 2010.

Les extensions urbaines sous forme d'habitat individuel dans la plaine agricole à l'Ouest et au Sud du village, le long des axes routiers, et sur les espaces collinaires au Nord viennent fragiliser les espaces agricoles et naturels.

La commune a engagé une procédure de révision totale du P.O.S. pour l'élaboration d'un P.L.U.

Elle a défini dans son PADD des orientations visant à :

- ➔ **Préserver les qualités paysagères du territoire en requalifiant notamment les entrées de ville**
- ➔ **Contenir l'urbanisation à l'intérieur de limites cohérentes et fonctionnelles en utilisant les grands axes de circulation (RND 7 et RD 555) pour encadrer et structurer l'urbanisation (effet de frontière entre espace bâti et espaces naturels/agricoles)**

2 - Les enjeux des axes concernés au regard du PLU

Les Arcs sont desservis par de grands équipements de desserte qui assurent une fonction structurante sur son territoire :

2.1 - L'autoroute A8

La commune des Arcs est desservie par l'autoroute A8 (barreau Aix-en-Provence/Nice) grâce à l'échangeur du Muy situé à 7 km à l'Est du centre ancien. Le cœur historique des Arcs est ensuite facilement accessible par la RDN7 via la RD 555 et la RD 91 qui drainent la plaine des Arcs. Il est également possible d'emprunter la sortie précédente "le Cannet-des-Maures", située à 11 km à l'Ouest du village, puis de rejoindre la commune des Arcs par la RDN 7.

Pour l'A8, en l'absence d'étude, la règle applicable est celle d'un recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe.

2.2 - La RDN 7

Parallèle à l'A8, la RDN 7 permet la desserte Est-Ouest de la commune. L'entrée de ville se situe au carrefour des quatre chemins à l'intersection de la RD 10 et de la RD 555.

Ce carrefour a bénéficié récemment d'un travail paysager spécifique afin de mettre en valeur son caractère d'entrée de ville, mais aussi d'assurer une meilleure sécurité du trafic.

De plus, la RDN 7 fait état de frontière entre les zones urbaines autour du centre ancien au Nord et les espaces naturels du massif des Maures au Sud. Cet état de fait est à maintenir dans le cadre du PLU.

Pour la RDN 7, le tronçon concerné par cette étude, venant de l'Est commence à hauteur de la ZAC de Pont-Rout et se termine au quartier en delà du Pont.

La ZAC de Pont-Rout, la ZAC des Bréguières et le secteur de l'Hyper U ont chacun séparément fait l'objet d'une étude entrée de ville soit au moment de leur création soit lors de la révision simplifiée permettant d'ouvrir le secteur à l'urbanisation. Les prescriptions définies sont intégrées dans le POS et reconduites dans le PLU.

Pour la RDN 7, en l'absence d'étude, la règle applicable serait celle d'un recul de 75 mètres de part et d'autre de l'axe, en dehors des parties actuellement urbanisées (PAU).

2.3 - La RD 555 et la RD 1 555

Le nœud routier et autoroutier du Muy constitue un point de convergence majeur du réseau viaire de la Dracénie. En effet, il permet d'accéder relativement rapidement à l'agglomération de Fréjus/Saint-Raphaël via la RDN 7 ainsi qu'au Golfe de Saint-Tropez grâce à la RD 25 qui relie le Muy à Sainte-Maxime.

De plus, il constitue le point d'entrée principal des Arcs à partir de l'autoroute A8 qui relie d'Ouest en Est les grandes agglomérations provençales, dont Toulon via l'autoroute A57 réalisée en 1991. Le doublement en 2x2 voies de la RD 1 555 permet une liaison rapide avec Draguignan et le nœud routier et autoroutier du Muy.

La proximité du nœud routier et autoroutier du Muy ainsi que la présence d'une gare importante avec un point d'arrêt des TGV offrent des potentialités de développement fortes pour la commune des Arcs. Le développement du secteur des transports, déjà bien représenté sur la commune, constitue notamment un enjeu fort de redynamisation du tissu économique.

En outre, la RD 555 fait état de frontière côté Est, pour le développement de l'urbanisation des Arcs, exceptionnellement franchie par le pôle logistique des Bréguières pour des motifs de raccordement ferré.

Il paraît donc primordial de mieux prendre en compte cette limite, fortement visible dans le paysage arcois, dans le cadre du PLU. Cela passe par une affectation des sols stricte, réservant l'Ouest de la route aux développements futurs des Arcs et l'Est, en dehors du secteur des Bréguières, aux espaces agricoles et naturels.

Pour la RD 555, le tronçon concerné par l'étude débute au passage au-dessus de la voie ferrée et se termine au croisement avec la route de Sainte-Cécile. Comme pour la partie RDN 7 la ZAC de Pont-Rout, la ZAC des Bréguières et le secteur de l'Hyper U ont chacun séparément fait l'objet d'une étude entrée de ville soit au moment de leur création soit lors de la révision simplifiée permettant d'ouvrir le secteur à l'urbanisation. Les prescriptions définies sont intégrées dans le POS et reconduites dans le PLU.

Pour la RD 555, en l'absence d'étude, la règle applicable serait celle d'un recul de 100 mètres de part et d'autre de l'axe.



Les Arcs-sur-Argens – Déclaration de Projet emportant Mise en Compatibilité du PLU – Etude entrée de ville

II – La RDN 7

1 – Analyse paysagère et urbaine

Le rapport qui existe entre la route et le territoire, dans le contexte particulier des entrées de ville est essentiellement lié à une perception visuelle qui se fait à partir de la route. et dirigée vers les espaces périphériques.

Cette perception est tributaire des différents obstacles existants, qui mettent en valeur ou au contraire masquent les éléments qui composent le territoire traversé. Ces obstacles le plus souvent nuancés par des effets de fractionnement et de tamis sont par ailleurs indissociables d'une perception dynamique non liée à la vitesse mais au mouvement. à la translation ce qui correspond par ailleurs à l'essence même de l'objet fonctionnel qu'est la route.

De même, parmi les événements qui masquent ou au contraire qui mettent en valeur le territoire traversé, il faut tenir compte des conditions d'éclairement et d'ensoleillement qui peuvent considérablement faire évoluer la perception générale ou ponctuelle des différentes composantes du territoire. C'est le cas en particulier des différences évidentes qui existent entre les perceptions diurnes et les perceptions nocturnes.

Il est en outre tout aussi évident que la perception de l'utilisateur varie très sensiblement en fonction de son statut. Entre le conducteur et le passager l'attention et l'observation portées sur l'espace et les paysages traversés sont différents. Relativement frontale pour le premier, cette perception devient plus périphérique pour le second.

Il est rappelé que les photographies ne donnent qu'une image statique qui ne tient pas compte de l'avancement et du défilement donc d'une lecture réelle faite par l'automobiliste, utilisateur principal de la route.

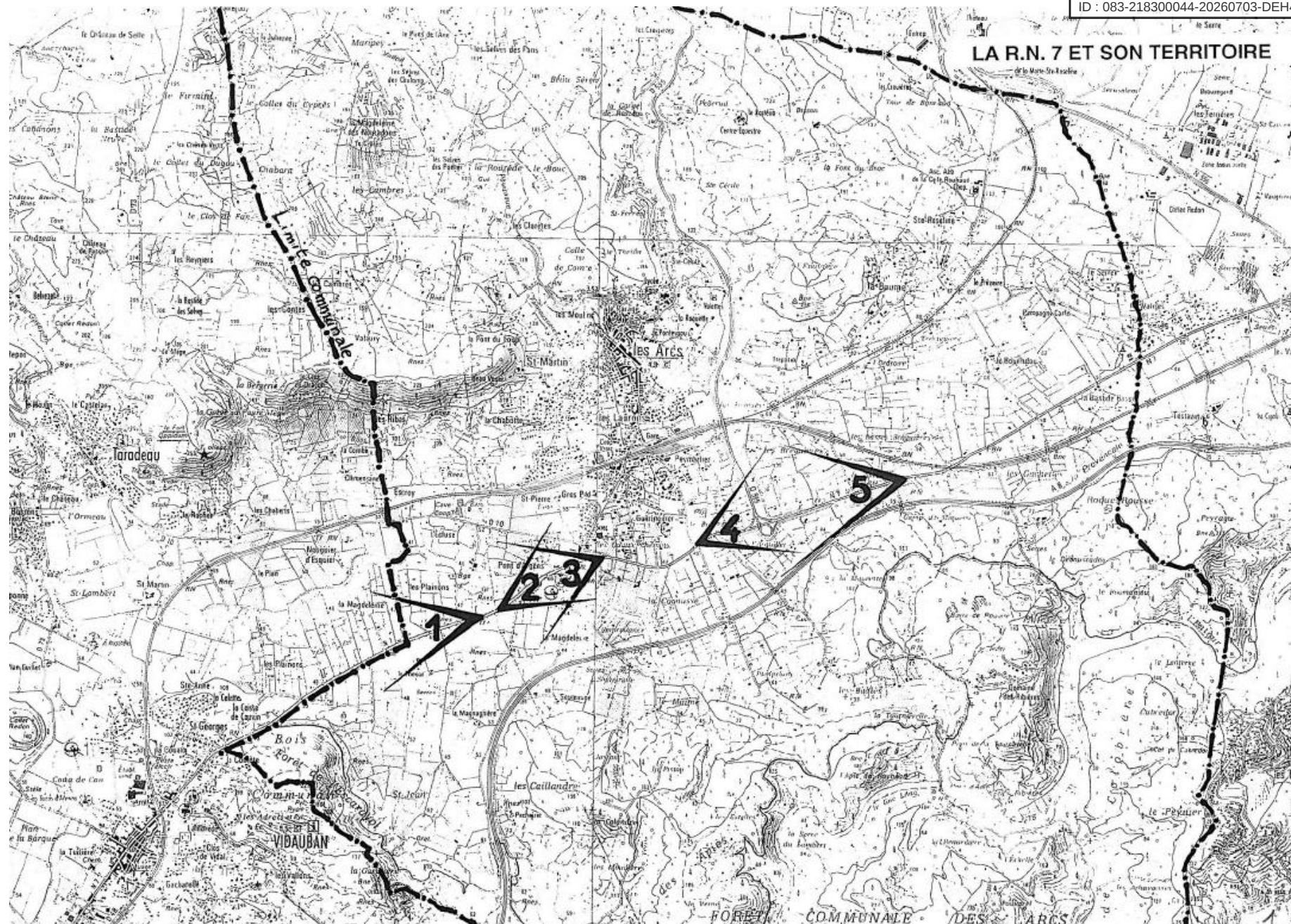
Les points de vue photographiques servant de références visuelles et retenus dans le présent rapport tiennent compte d'une position normale de l'usager par rapport au contexte réel, en tenant compte des possibilités offertes par les obstacles ou le relief ainsi que d'un strict respect du code de la route.

Les vues tiennent compte d'une perception frontale prise de la place du conducteur avec une ouverture de champs suffisante pour intégrer la perception de côté.

L'analyse, en conséquence s'attache à distinguer les portions de route qui canalisent les vues de celles qui au contraire permettent de plus grandes échappées visuelles.

De même l'analyse met en valeur les éléments de perception majeure par opposition aux éléments de perception mineure. Ces éléments étant bien entendu déterminés à partir de l'usage normal de la route (utilisation dynamique dans la pratique courante) et en tenant compte d'une observation usuelle.

Les paramètres d'appréciation usuels seront nuancés dans la présente étude par ces notions dynamiques d'observation qui intègrent entre autres : l'éloignement la vitesse de circulation, la rythmique des vides par rapport aux pleins.





Vue N° 1 prise au niveau des Plainons et montrant la limite Ouest de la commune.

Contexte agricole de part et d'autre de la route avec double alignement de platanes qui forment un bornage latéral continu pour la perception principale frontale, mais discontinu pour les perceptions latérales. Ces perceptions latérales restent secondaires en raison de la vitesse de circulation sur ce tronçon de route.



Vue N° 2 prise à l'angle de l'ancienne route avant le fran chissement sur l'Argens.

Zone péri-urbaine mixte, en approche du carrefour d'entrée vers les Arcs, avec au centre le contexte arboré qui borde l'Argens et en fond de perspective dans la trouée centrale (correspondant au pont) les abords construits du carrefour des Arcs.



Vue N° 3 prise du délaissé de voirie à l'est du carrefour vers l'entrée des Arcs.

Zone d'interface entre la zone agricole et le contexte urbain situé principalement sur la droite de la photographie et dont la route sert de limite franche.



Vue N° 4 prise au niveau de la ZAC du Pont Rout avant le fran chissement du Réal.

Zone agricole en mutation (Hyper U) occupée en partie centrale par la ripisylve et fermée frontalement par le talus de l'échangeur de la déviation entre la RD 555 et la RDN 7.

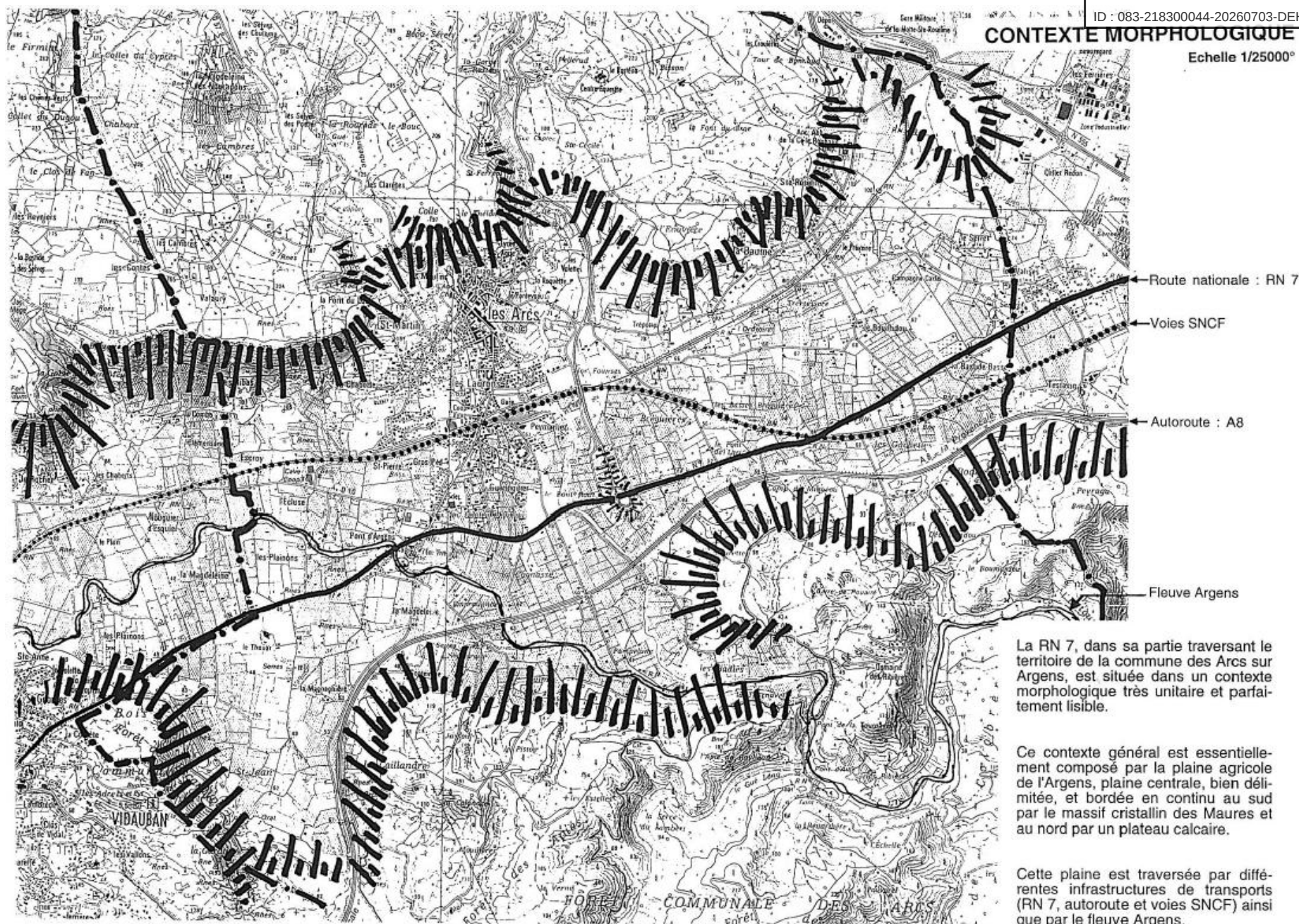


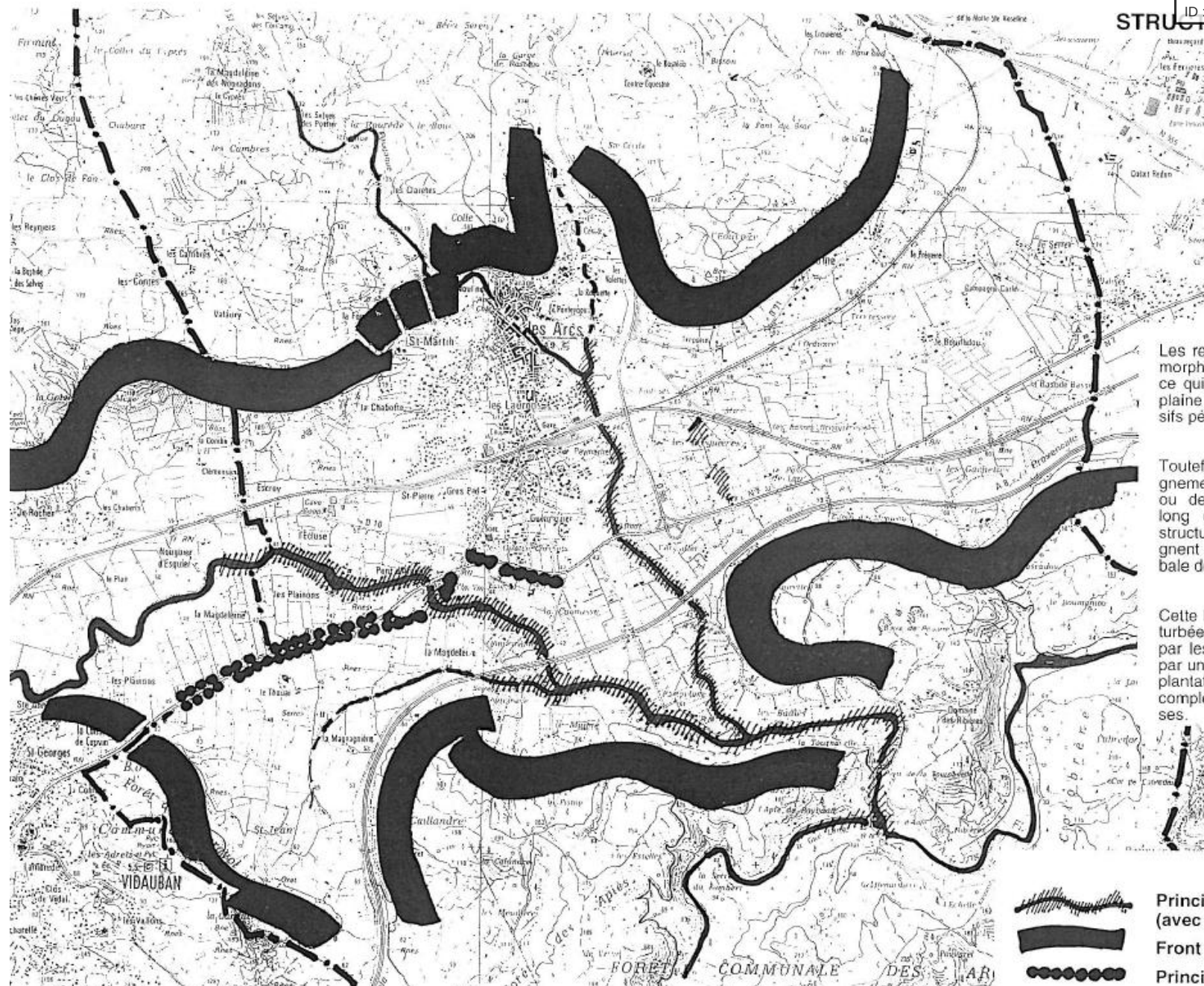
Vue N° 5 prise en venant du Muy devant les Bréguières.

Espace agricole dégagé montrant bien l'entité générale de la plaine encadrée par les reliefs boisés avec sur la gauche (au sud) le massif des Maures et sur la droite (au nord) les plateaux calcaires.

CONTEXTE MORPHOLOGIQUE

Echelle 1/25000°





STRUCTURES PAYSAGÈRES

Echelle 1/25000

Les reliefs évoqués dans le contexte morphologique général sont boisés, ce qui accentue le contraste entre la plaine centrale dégagée et les massifs périphériques.

Toutefois la présence d'arbres d'alignement le long de la route nationale ou de boisements, en ripisylve, le long des cours d'eau créent des structures paysagères qui accompagnent et fractionnent la lisibilité globale de la plaine centrale.

Cette lisibilité générale est aussi perturbée dans des micro-perceptions par les différentes friches colonisées par une végétation arborée ou par les plantations d'apport qui viennent en complément de constructions diverses.

Principaux cours d'eau
(avec ripisylve)

Front des reliefs boisés

Principaux alignements d'arbres

Dépôt de matériaux au cœur
de la zone agricole
(partie centrale)



Domaine agricole, au s
Sud de la RDN7
(partie Ouest : le Touar)



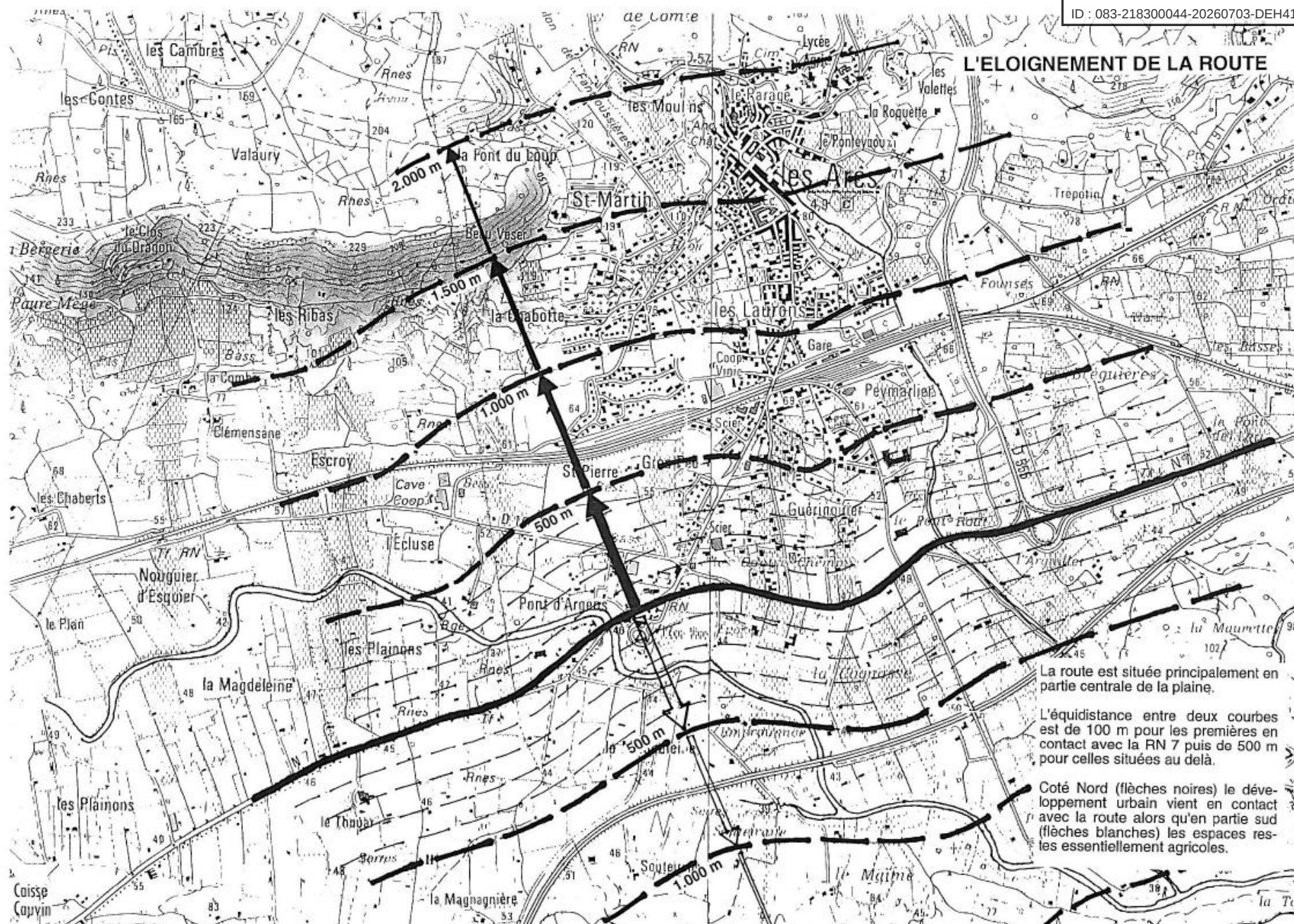
Maison des vins
au Nord de la RDN7
(près du pont de l'Argens)

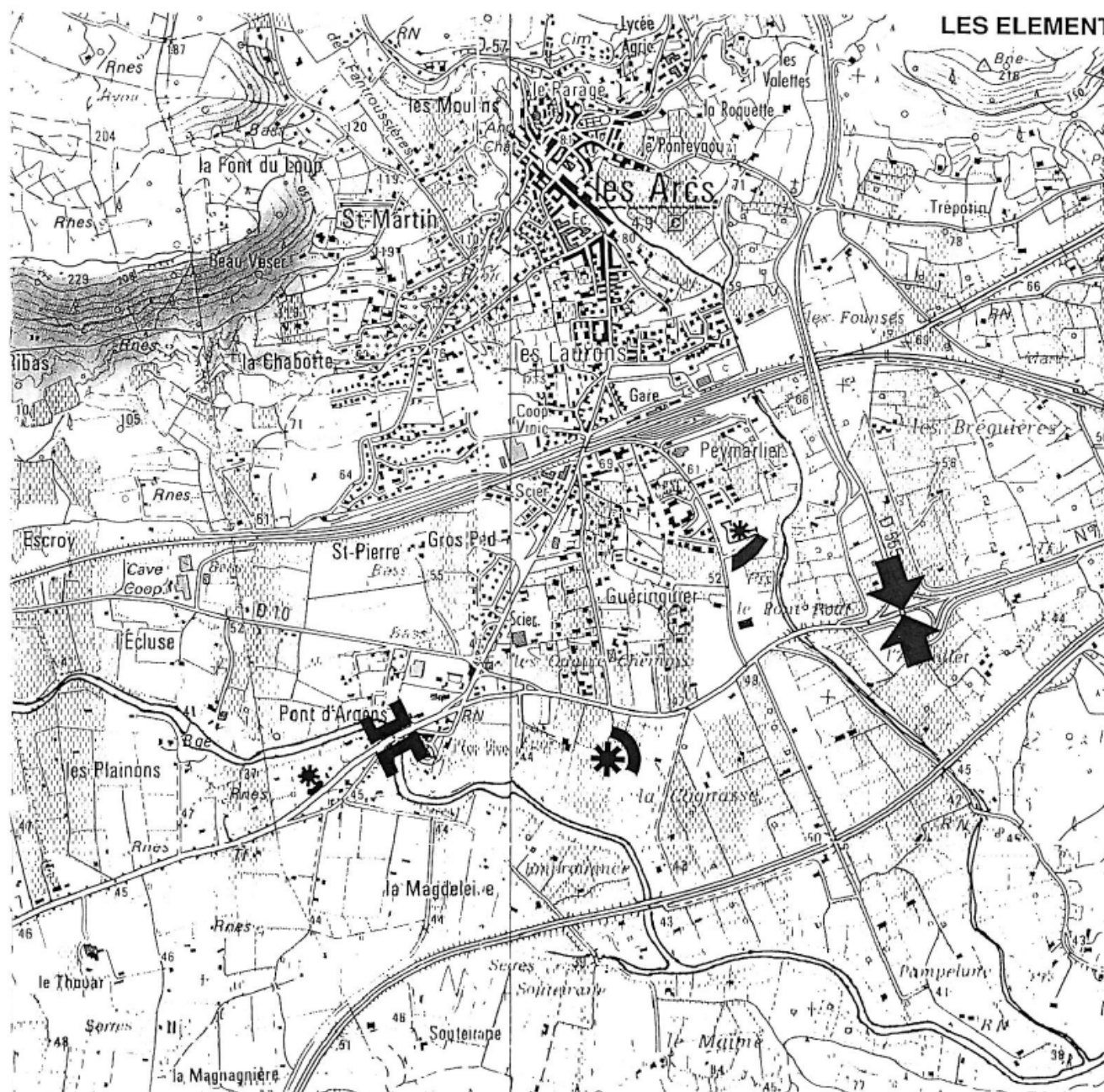


Cabanons dans les vignes
(partie Est : les Bréguières)



Les quatre exemples ci-dessus, sont représentatifs de la disparité rencontrée le long du parcours de la RDN 7 et des enjeux, bien différents entre les côtés Nord et Sud de cette voie qui vient border l'agglomération..





LES ELEMENTS DE REPERES - POINTS SIGNIFIANTS

Echelle 1/12500°

Les éléments considérés à juste titre comme majeurs dans le site de la commune comme la vieille ville par exemple, ont une importance qui devient très relative pour l'utilisateur de la RN 7.

En effet l'éloignement, les obstacles, la circulation, ... atténuent fortement leur perception et donc leur impact.

A l'inverse des éléments mineurs, prennent en fonction de la proximité ou d'un angle de vue particulier une importance forte.

Ces éléments de repères non pas forcément, hélas, les mêmes valeurs esthétiques. Un ensemble de petites constructions hétérogènes ou des délaissés de voirie ont une présence toute aussi forte dans le paysage qu'une construction de qualité appuyée à un groupe de végétaux, voire à l'ordonnancement de la façade d'une construction récente.

Sont aussi recensés deux éléments existants qui marquent et délimitent physiquement les entrées de la ville dans leur connotation urbaine :

- A l'est le passage sous la déviation, comme l'étaient autrefois les portes à travers les murailles protégeant la ville, espace formant diaphragme et complété par le talus de la bretelle de raccordement,

- A l'ouest c'est le pont sur l'Argens qui forme un rétrécissement sensible de l'emprise de la chaussée, même si la transparence des parapets atténue sa présence. Evocation comme ci-dessus d'un passé révolu des ponts levis qui marquaient les entrées des villes.

✱ Elément principal de repère

* Elément secondaire de repère

⤿ Angle de perception des repères

➡➡ Pont de la déviation

⌈⌋ Pont sur l'Argens

FRONTS VISUELSEchelle 1/12500[®]

Ces fronts sont déterminés par la nature des obstacles :

- qui fractionnent et tamisent la vue d'une part,
- qui limitent l'espace d'autre part.

C'est aussi, dans le cas contraire, l'absence d'obstacle laissant pénétrer la vue et découvrir un territoire plus ou moins lointain.

Les principaux obstacles rencontrés le long de la RN 7 sont constitués par :

Les alignements de platanes. Obstacle formant un véritable mur latéral, mais les espaces entre eux permettent des échappées visuelles que la vitesse rend plus ou moins importantes.

Les constructions, talus ou haies végétales. Obstacles divers qui constituent des obstacles visuels infranchissables.

Les ripisylves accompagnant les cours d'eau. Obstacle visuel fort pour les parties les plus proches de la route, mais s'atténuant pour devenir presque imperceptible pour les parties éloignées.

Les fronts de second plan. Obstacles diffus constitués soit de constructions ou de végétation d'accompagnement qui, en opposition avec les espaces agricoles de premier plan, forment artificiellement un ligne continue. Toutefois l'éloignement relatif et la pente générale du terrain laisse la vue passer au-dessus de ces fronts, mais la distance réduit considérablement l'impact des perceptions lointaines.

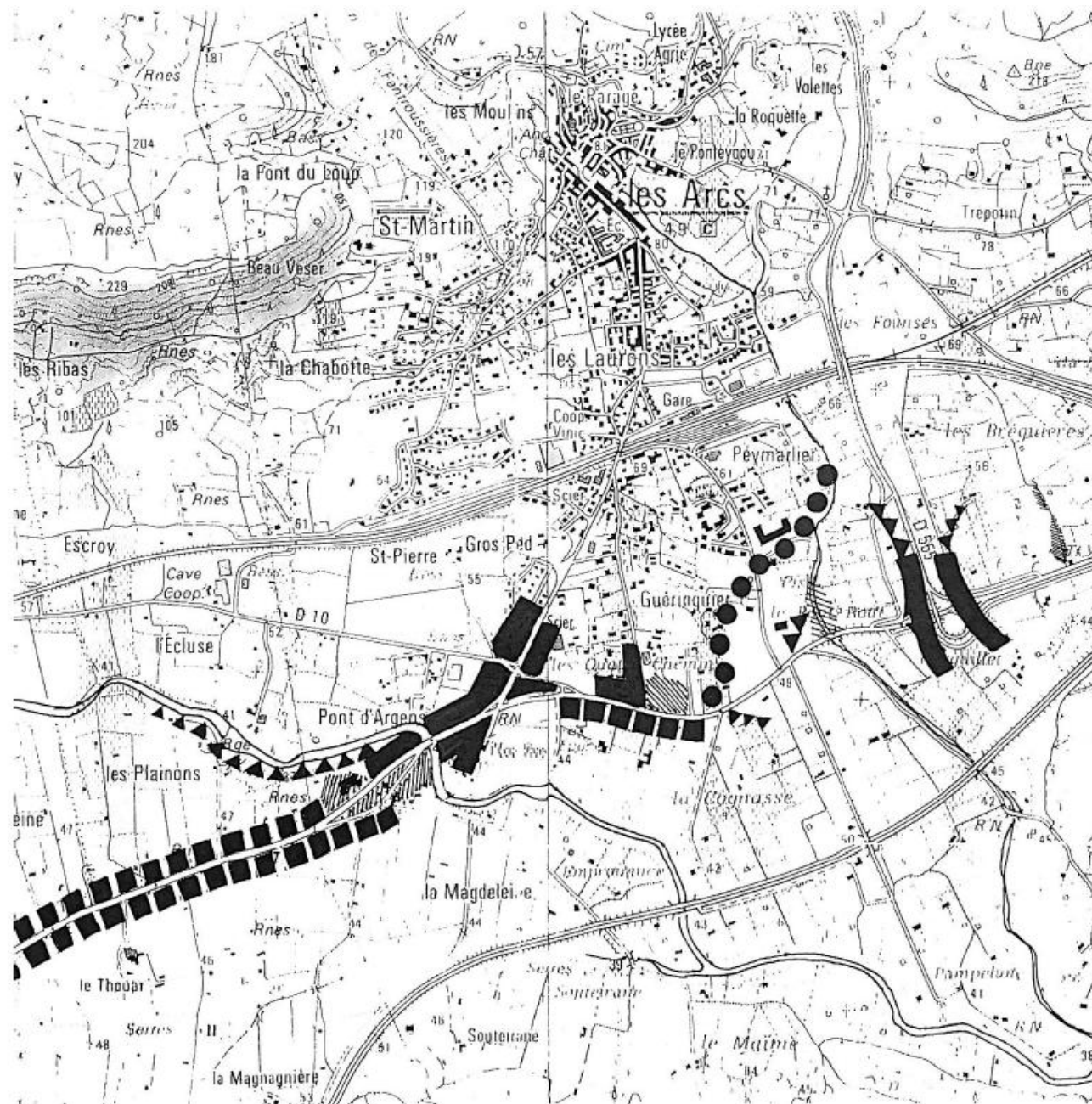
■ ■ ■ ■ ■ Alignements de platanes

— Ligne d'obstacles impénétrables

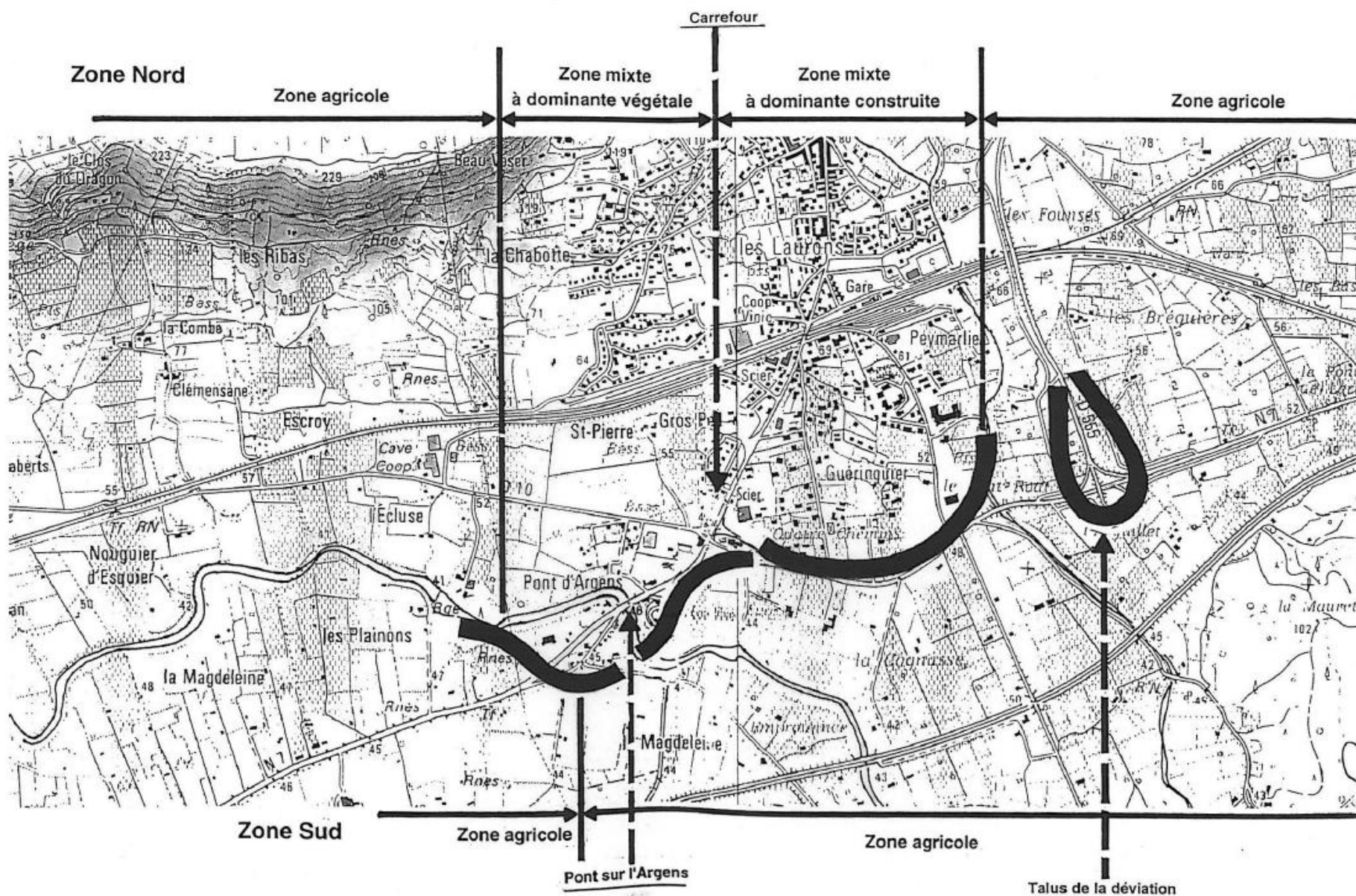
▲ ▲ ▲ ▲ ▲ Obstacle mineur de faible hauteur

● ● ● ● ● Front de second plan

▨ Espace urbanisé et végétalisé



SEQUENCES PAYSAGERES



2 – Les enjeux du projet d'entrée de ville de RDN 7

2.1 – Limitation des nuisances

Les nuisances recouvrent celles liées au bruit et à la pollution atmosphérique émanant du trafic routier. Les nuisances relatives au bruit sont prises en compte au travers de la réglementation en matière de voies bruyantes.

Sont classées en voie bruyante sur la commune des Arcs :

- les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour : l'A8, les RD57, 55, 91 et N7
- la voie ferrée Marseille Nice dont le trafic est supérieur à 100 trains par jour,

En fonction de leur niveau sonore, des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures (à partir du bord de la chaussée pour une route, à partir du rail extérieur pour une voie ferrée).

Les largeurs des secteurs de nuisance à prendre en compte sont :

- de 300 m pour les voies ferrées et l'A8 classées en catégorie 1
- de 100 m pour la RD 57, 55, 91, et RDN7 classées en catégorie 3.

Ce classement crée l'obligation, pour toute construction faisant l'objet d'un permis de construire, de réaliser un isolement acoustique minimal par rapport au bruit extérieur dans une bande 100 mètres de part et d'autre de l'emprise de la chaussée.

Dans la section étudiée, la RDN 7 est bordée au Nord par des espaces alternant urbanisation liée à des activités (Hyper U, Pont-Rout), des lotissements et des espaces encore non bâtis comme à Guéringuier.

Les abords Sud de la RDN 7 sont constitués essentiellement d'espaces agricoles très peu bâtis. Le secteur de Pont d'Argens et d'en delà du Pont comprend un camping et la maison des vins et du rosé.

La réalisation de bâtiments d'activités n'est pas soumise à ces dispositions contrairement aux constructions à usage d'habitation ni de bâtiments « sensibles aux bruits » au sens de la réglementation en vigueur (établissements de santé, établissements d'enseignement, ...)

2.2 – Amélioration de la sécurité routière

Pour des raisons de sécurité, les nouveaux accès directs sur le RDN 7 sont à interdire et une meilleure sécurité du trafic est à assurer pour le secteur de Pont

d'Argens et d'en delà du Pont où le PLU prévoit le développement d'activités liées à la valorisation des produits locaux, de l'hébergement touristique et la délocalisation de la cave coopérative. Ce secteur dédié à des activités économiques sera desservi depuis le carrefour principal, réaménagé et sécurisé par la réalisation d'un rond-point mettant également en valeur cette entrée de ville.

2.3 – Qualité architecturale, urbaine et paysagère

Conserver l'originalité des espaces :

- Les caractéristiques propres à chaque entité qu'elle soit urbaine ou agricole doivent pouvoir être conservées sans ambiguïté de lecture ou d'interprétation...
- Le développement urbain naturel doit pouvoir se faire avec un principe radioconcentrique, ce qui permet de situer l'emplacement de la ville dans son contexte et de conserver une entité urbaine cohérente.
- Eviter la création d'espaces délaissés qu'ils soient d'origine agricole ou issus de la modification d'emprise des routes.
Eventuellement mettre en œuvre une politique de résorption de ce type d'espace.

Donner des limites franches à la ville :

- La nouvelle ville, à l'image de l'ancienne ville médiévale, a besoin de limites franches qui font références au vocabulaire ancien : les douves, le pont-levis, la poterne sont des images valorisantes. Dans le développement actuel, le pont sur l'Argens et le pont sous la déviation correspondent à ce vocabulaire, La portion de route située entre ces deux éléments marquants, correspond à la partie interne de la ville moderne.
- L'extension du bâti et de la ville doit avoir, le long de la route, une limite franche qui préserverait la zone agricole située au sud de cet axe de circulation.

Sécuriser la route :

- Séparation entre les trafics locaux et trafics de transit avec la suppression de l'insertion directe de chemins sur la route et de l'amélioration des dessertes internes à la zone urbaine...
- Amélioration de la lisibilité du parcours et de la continuité de la route, permettre un recul suffisant entre la route et les alignements d'arbres.

Préserver et améliorer les structures qui marquent le paysage :

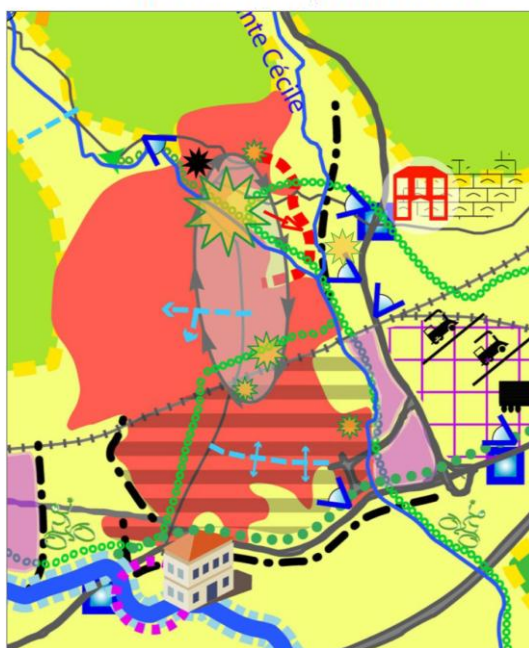
- Protéger les ripisylves par toutes actions nécessaires qui peuvent aller du classement aux marges de recul des constructions.
- Mise en valeur des alignements d'arbres comme étant non seulement une référence à la route, sa continuité et sa lisibilité, mais aussi comme une marque du territoire urbain en transition avec l'espace agricole.

3- Le projet urbain d'entrée de ville

Le PLU intègre le projet urbain de la RDN 7 à travers les orientations d'aménagement du PADD :

- Un développement urbain durable fixant des limites franches à la ville
Au Nord de la RDN 7, une urbanisation qui vient compléter et restructurer celle existante
Au Sud de la RDN 7, la préservation des espaces agricoles
- Une requalification paysagère des abords de la RDN 7 avec la réalisation d'aménagements paysagers d'accompagnement qui soulignent l'image urbaine de la ville et renforcent la lisibilité de l'espace de la route
- La mise en place de mesure permettant une sécurisation des déplacements

Extrait du PADD partie centrale



Favoriser une meilleure qualité de vie dans un fonctionnement urbain durable

- Limiter l'extension de l'urbanisation
- Renforcer la centralité
- == Maîtriser et requalifier le développement urbain en plaine
- Réussir l'extension du centre
- ☀ Valoriser et mettre en réseau les pôles structurants et d'équipements
- Renforcer et hiérarchiser la trame viaire structurante
- Favoriser les modes et les circuits de déplacements doux
- Requalifier les entrées de ville
- Implantation d'un centre de secours

Renforcer la diversité économique, l'emploi permanent

- Poursuivre l'aménagement et le développement des zones d'activités
- Promouvoir une plateforme logistique d'intérêt régional
- Renforcer la place de l'agriculture
- Favoriser le développement des activités de tourisme et de loisirs
- Implantation d'une cave coopérative viticole et d'équipements d'accompagnement
- Permettre le développement de structures touristiques et culturelles

Faire de l'environnement une composante qualitative et structurante du développement territorial

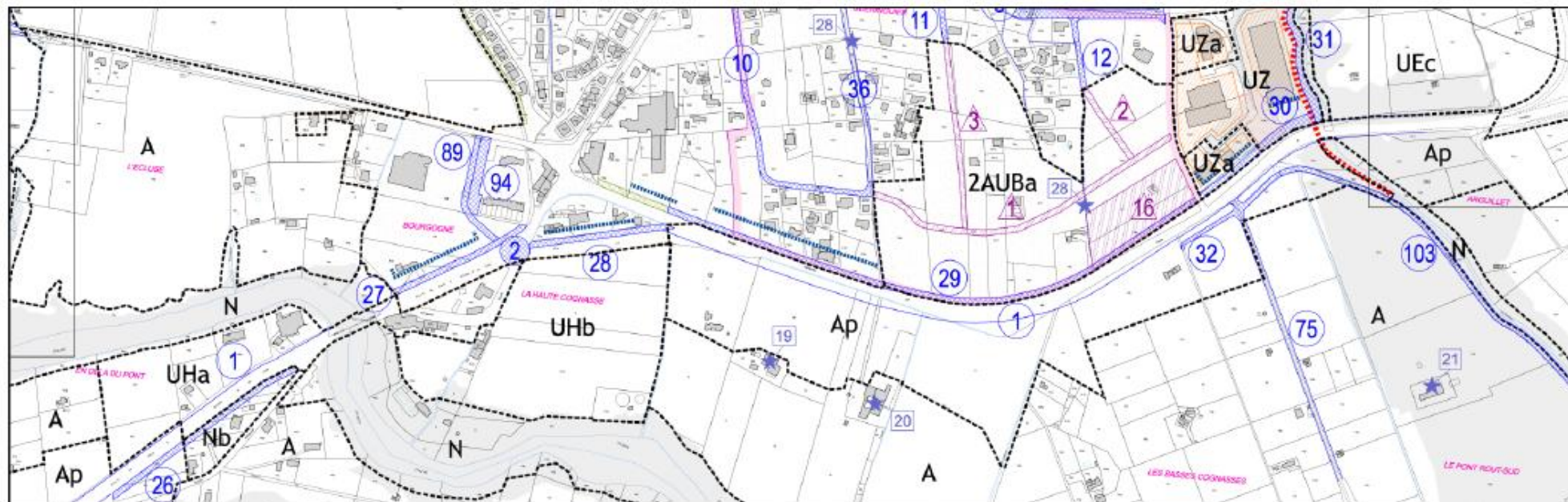
- ∠ Conserver les vues
- ☀ Préserver l'aspect pittoresque du centre ancien
- ... Créer un espace paysager le long de la RD N7
- Préserver et mettre en valeur le paysage rural
- Préserver les grands ensembles boisés ou naturels (trame verte)
- Préserver les cours d'eau caractéristiques du territoire (trame bleue)
- Préserver les abords et ripisylves de l'Argens en site Natura 2000
- Rationaliser et limiter l'urbanisation des espaces naturels
- Prévoir des aménagements pour réduire le risque inondation

4 - La traduction réglementaire du projet urbain dans le PLU

Le zonage et son règlement prolongent les principes d'aménagement définis en amont pour la section de la RDN 7 délimitée au droit de la ZAC de Pont-Rout et qui se termine au quartier en delà du Pont :

- ➔ La partie peu bâtie de Guéringuier est classée en zone d'urbanisation future stricte (2AUBa). Ce n'est que lors de son ouverture à l'urbanisation (révision simplifiée) que seront définies les règles se substituant à celles de l'article L. 111-6.
- ➔ Les parties urbanisées de la plaine au Nord de la RDN 7 sont classées en zone UBa où une hauteur limitée à 7 m permet de préserver les perspectives paysagères vers le village. Aucun accès direct nouveau n'est autorisé sur la RDN 7. Les constructions à édifier devront être distantes d'au moins 35 mètres de l'axe de la RDN7 pour les constructions à destination d'habitation, 25 mètres pour les autres constructions.
- ➔ Le quartier Pont d'Argens de part et d'autre de la RDN 7 est classée en zone UH avec des règles de hauteur et de marge de recul identiques au secteur UBa.

- ➔ Les espaces agricoles bordant la RDN 7 au Sud sont classés en zone agricole à enjeu paysager (Ap) où toutes constructions ou installations nouvelles y sont interdites. Ce principe concerne l'ensemble des espaces agricoles situés au Sud de la voie en partant de la limite communale avec Taradeau jusqu'à la zone des Bréguières.
- ➔ Un emplacement réservé (ER n°2) est défini pour l'aménagement d'un carrefour RDN 7 / délaissé RDN 7 afin d'organiser et de sécuriser les entrées/sorties de la zone UH.
- ➔ Plusieurs emplacements réservés sont définis pour la création d'un espace vert le long de la RN 7 avec arbres en alignement (ER n° 26,27,28,29,30).



III – LA DEVIATION DE LA ROUTE DEPARTEMENTALE 555

1 – Analyse paysagère et urbaine

→ Du passage au-dessus de la voie ferrée au carrefour de la route de Sainte Roseline

Malgré le passage au-dessus de la voie SNCF (point haut) cette section est assez homogène du fait :

- des visées intéressantes vers l'agglomération, où l'on perçoit très nettement la silhouette du village historique, et ce de plus en plus en progressant vers le Nord ;
- de l'environnement encore très largement agricole, permettant, vers l'Ouest de percevoir la ripisylve du Réal, parallèle à la route ;
- de la montée progressive vers le vallon de Sainte Cécile ;
- de la présence continue du ruisseau du Réal, pratiquement parallèle à la route, et qui détermine un secteur assez étroit compris entre ces deux éléments.

Cette section permet deux approches très intéressantes au plan paysager :

- par le Nord, venant de Draguignan la découverte de la grande plaine agricole avec les Maures majestueux en fond de scène, et le village médiéval perché sur la droite ;
- par le Sud, une montée progressive permettant de découvrir progressivement l'agglomération, avec le franchissement de la voie SNCF.

Le Réal est un élément très important, qui peut, dans le cadre d'un schéma d'organisation général de la zone d'urbanisation future située à l'Ouest de la RD 555, devenir un « arrière-plan » boisé qui permettrait d'intégrer passagèrement les bâtiments situés entre la RD 555 et ce dernier.

Au POS ces espaces sont classés à l'Est de la RD en zone NC et à l'Ouest en zone INA.

→ Du carrefour de la route de Ste Roseline à Ste Cécile (Entrée dans le vallon)

Cette section est « majeure » dans le sens Nord-Sud car elle correspond à l'arrivée dans la grande plaine en arrivant de Draguignan, permettant au spectateur de découvrir le village sur la droite, et les coteaux viticoles de par et d'autre.

Dans l'autre sens, la route longe les premiers contreforts boisés des collines calcaires et les perceptions deviennent de plus en plus « orientées » vers le vallon de Sainte Cécile.

Quelques boisements situés à l'Ouest de la route (ruisseau de Sainte Cécile), et quelques éléments de bâtis intéressants (ancien moulin, bastide), sont à prendre en compte, ainsi que le caractère semi-perché de la route qui domine largement le vallon sur cette section.

Au POS ces espaces sont classés à l'Est de la RD en zone ND et à l'Ouest en zone INA.

2 – Les enjeux du projet d'entrée de ville

Cette section de la RD 555 présente des ambiances rurales (espaces agricoles, vallon du Pentayou) à préserver. Le PLU prévoit deux projets répondant aux besoins d'équipements de la Commune :

1. Un complexe sportif et culturel entre le Réal et la contre-allée de la RD 555 (dite avenue de la Gare) et une aire de loisir et pique-nique dans son prolongement (réalisée).
2. La délocalisation du centre communal de secours, à l'Est de la RD 555, au niveau du rond-point des deux cyprès. Le centre communal actuel, en contact avec le vallon du Penteyaou a souffert des inondations du 15 juin et est désormais classé en zone rouge au PPRI.

2.1 – Limitation des nuisances

Sur la RD555, 12 177 véhicules jours en moyenne et 15 812 le mois le plus chargé (source CG 83).

Les nuisances recouvrent celles liées au bruit et à la pollution atmosphérique émanant du trafic routier. Les nuisances relatives au bruit sont prises en compte au travers de la réglementation en matière de voies bruyantes.

Sont classées en voie bruyante sur la commune des Arcs :

- les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour : l'A8, les RD57, 55, 91 et N7
- les voies ferrées Marseille Nice dont le trafic est supérieur à 100 trains par jour,

En fonction de leur niveau sonore, des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures (à partir du bord de la chaussée pour une route, à partir du rail extérieur pour une voie ferrée).

Les largeurs des secteurs de nuisance à prendre en compte sont :

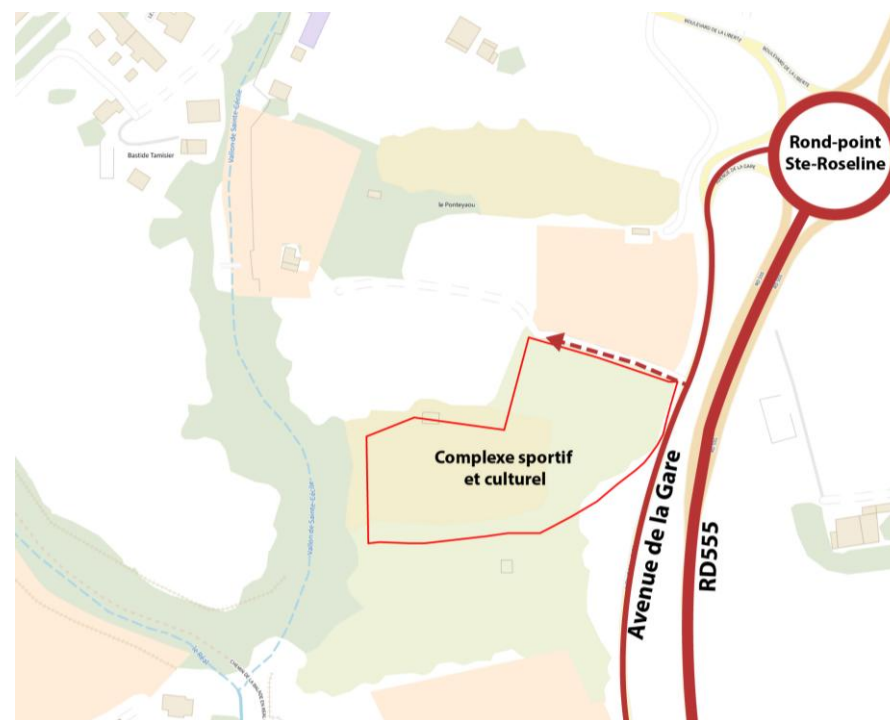
- de 300 m pour les voies ferrées et l'A8 classées en catégorie 1
- de 100 m pour la RD 57, 55, 91, et RDN7 classées en catégorie 3.

Ce classement crée l'obligation, pour toute construction faisant l'objet d'un permis de construire, de réaliser un isolement acoustique minimal par rapport au bruit extérieur dans une bande 100 mètres de part et d'autre de l'emprise de la chaussée.

Dans la section étudiée, la RD 555 est bordée par des espaces naturels et agricoles très peu bâtis. Les constructions et installations futures envisagées tiendront compte de ces prescriptions.

2.2 – Amélioration de la sécurité routière

Aucun accès direct n'est autorisé sur la RD 555. Les entrées et sorties vers le quartier du Pentayou se font par une contre-allée parallèle à la RD 555 (dite avenue de la Gare) qui vient se connecter au rond-point de Sainte-Roseline et permet d'accéder à la gare SNCF. Il y a donc une répartition entre les trafics locaux et trafics de transit.



L'accès au futur centre communal de secours est plutôt envisagé par une contre-allée déjà existante et se connectant à la RD 91.

Sur ce plan de la sécurité les aménagements actuels répondent bien aux besoins actuels et futurs des secteurs desservis.

2.3. – Qualité architecturale, urbaine et paysagère

Conserver l'originalité des espaces :

- Les caractéristiques propres à chaque entité agricole et naturelle doivent pouvoir être conservée
- Eviter la création d'espaces délaissés

Donner des limites franches à la ville

L'extension de l'urbanisation doit avoir une limite franche qui préserve les espaces agricoles et naturels de part et d'autre de la voie : le classement des franges en zones agricoles et naturelles effectué par le PLU sont en compatibilité avec le PADD. Seul le centre de secours fait exception, du fait de ses contraintes fonctionnelles : il est classé en zone 1AUE.

Des équipements venant renforcer la qualité de l'entrée de ville

Le futur complexe sportif et culturel se situera à un emplacement stratégique : peu éloigné du village et des nouveaux quartiers d'habitat (quartier Saint-Roch) avec une bonne accessibilité sécurisée.

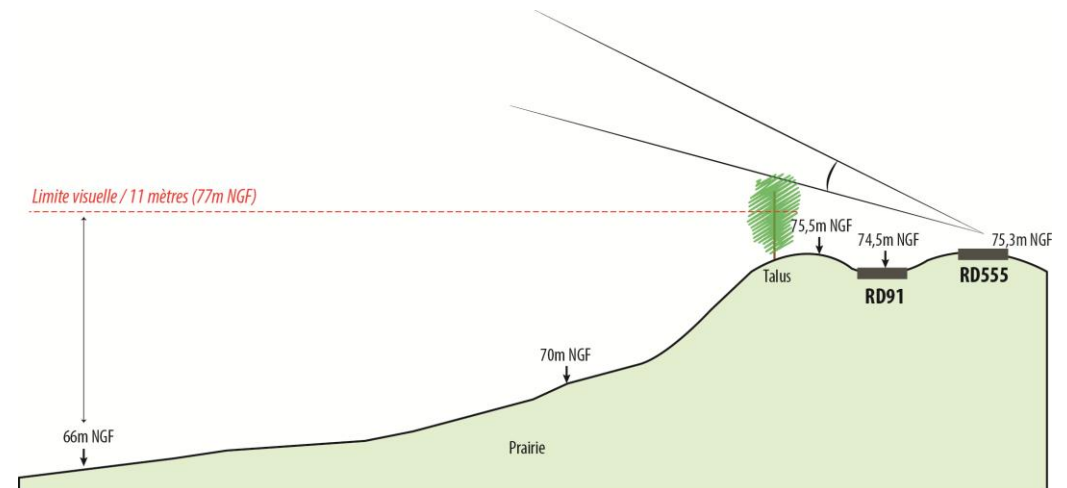
Son insertion paysagère et son intégration aux liaisons douces inter- quartiers (balade en Réal, déplacements cyclables) permet de valoriser le site et marquera qualitativement l'entrée du village.

Il s'inscrit dans une séquence paysagère présentant un impact faible sur les perspectives paysagères du village depuis la RD555 puisque les boisements existants en limite Est et le talus le long de l'avenue de la Gare et de la RD 555 le rendent peu visible depuis la RD 555.



Vue depuis la RD555 vers la zone de projet

De fait, le complexe sportif et culturel se situera en contre-bas de la RD 555 (d'environ 5 à 9 mètres) et n'entrera pas dans le champ de visibilité du village depuis la RD 555.



- ➔ A l'Ouest de la voie, du passage au-dessus de la voie ferrée et jusqu'au quartier de la Roquette, les espaces agricoles sont classés en secteur Ap où toutes constructions ou installations nouvelles y sont interdites. Au delà et jusqu'au croisement avec la route de Sainte-Cécile, il s'agit d'un classement en zone agricole.
- ➔ Les espaces naturels bordant le Réal et le vallon du Pentayou sont classés en zones naturelles. Pour le site du futur complexe sportif et culturel et de l'aire de pique-nique eu égard à leur accessibilité sécurisée et leurs caractéristiques paysagères, la marge de recul est réduite de 100 m à 25 m.
- ➔ A l'Est de la voie, du passage au-dessus de la voie ferrée jusqu'au rond-point de Sainte-Roseline, les espaces sont classés en zone agricole.
- ➔ Au Nord-Est du rond-point des deux cyprès, le site du futur centre communal de secours est classé en zone 1AUE. Au-delà, les abords Est de la RD 555 sont classés en zone naturelle.