

2.2.1.3. Le périmètre de zone de sensibilité pour la protection de la tortue d'Hermann

La tortue d'Hermann est la seule tortue terrestre de France. On la retrouve exclusivement en Corse et dans la plaine et le massif des Maures dans le Var. C'est l'un des reptiles les plus menacés à l'échelle européenne et mondiale. En effet, cette dernière est placée dans la liste rouge mondiale des espèces menacées par l'Union Mondiale pour la Conservation de la Nature (UICN).

Les causes de sa disparition sont multiples, bien qu'elles soient en grande partie le fruit d'une urbanisation excessive venant à détruire son territoire. En plus de l'urbanisation croissante, les incendies de forêt, la collecte illicite de spécimens et l'abandon des pratiques agro-pastorales traditionnelles sont d'autant de facteurs qui causent la disparition progressive de la tortue d'Hermann.

Le plan national d'actions en faveur de la tortue d'Hermann milite en faveur de la protection de cette espèce en danger.

Ce périmètre de protection vise à limiter l'urbanisation afin de stopper le déclin des populations dans l'aire historique de l'espèce, de chercher à accroître l'importance numérique et spatiale des noyaux de populations actuels et dans un second temps, de tenter de reconnecter les sous-populations aujourd'hui isolées.

La zone d'étude est incluse dans une zone de sensibilité très faible sur plan national d'action en faveur de la tortue d'Hermann.

2.2.1.4. Les parcs nationaux et parcs naturels régionaux

L'aire d'adhésion au Parc National de Port-Cros est à 1,7 km à l'Est de la zone d'étude, sur la commune d'Hyères.

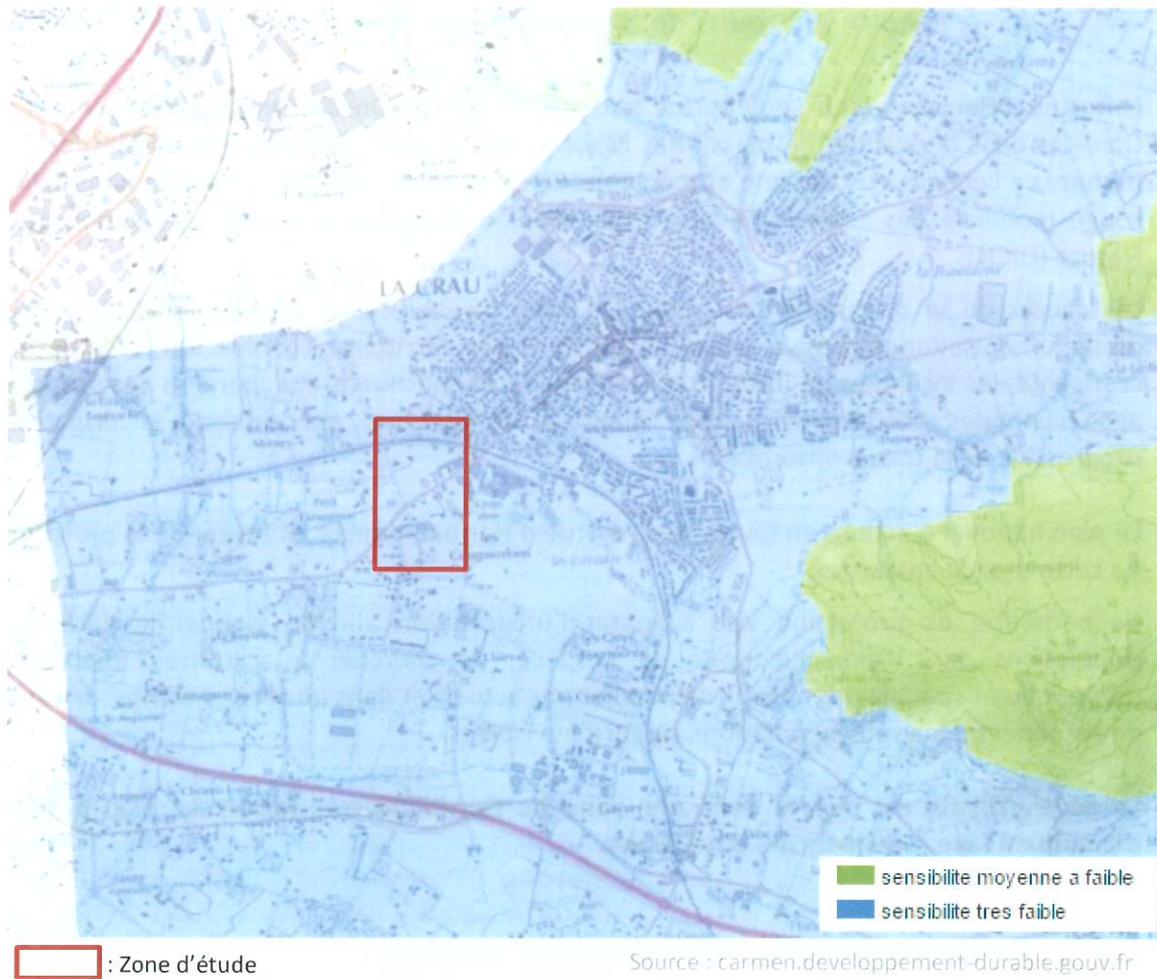
La protection du patrimoine naturel (périmètres à statut)

Enjeu faible

- La ZSC *Plaine et Massif des Maures* et les ZNIEFF *Ripisylves et agrosystèmes de Réal Martin* et *Maurettes, Fenouillet et Mont-Redon* sont présents à l'est de la zone d'étude, à une distance minimale de 1,5 km ;
- Le plan national d'actions en faveur de la tortue d'Hermann situe la zone d'étude en zone de sensibilité très faible.

➤ Sensibilité au projet faible

Figure 25 : Carte de sensibilité du plan national d'actions en faveur de la tortue d'Hermann



2.2.2. Les principaux habitats naturels et espèces présentes ou pressenties

La zone d'étude comprend essentiellement des espaces agricoles ouverts mités par l'urbanisation.

Elle est susceptible d'abriter des habitats et espèces protégées caractéristiques de ces milieux et déjà connus dans le secteur de la plaine du Gapeau et présentes dans le site Natura 2000 proche.

Un diagnostic écologique est en cours et viendra compléter le présent diagnostic en ce qui concerne le patrimoine naturel. Il s'étale de juillet 2016 à juillet 2017.

Les premiers retours de ce diagnostic sont présentés ci-dessous.

Pour la flore, d'après la bibliographie et les repérages effectués cette fin d'été, voici les espèces pressenties :

Espèces (nom valide)	Source	Statut	Niveau d'enjeu régional
<i>Ampelodesmos mauritanicus</i>	SILENE	Protection nationale	Assez fort
<i>Anacamptis fragrans</i>		Protection nationale	Modéré
<i>Anemone coronaria</i>		Protection nationale	Modéré
<i>Chamaemelum fuscatum</i>		-	Assez fort
<i>Cephalaria transylvanica</i>		Protection régionale	Très fort
<i>Gladiolus dubius</i>		Protection nationale	Modéré
<i>Malva punctata</i>		Protection régionale	Assez Fort
<i>Phalaris aquatica</i>		Protection régionale	Modéré
<i>Phalaris coerulescens</i>		-	Assez fort
<i>Pimpinella peregrina</i>		-	Modéré
<i>Staphisagria macrosperma</i>		Protection nationale	Fort

Les inventaires du printemps 2017 permettront de lever ou affirmer toutes ces potentialités.

Pour la faune, quelques enjeux sont pressentis sur la zone :

- concernant l'entomofaune, la Magicienne dentelée est potentielle sur le site,
- quelques reptiles ubiquistes (Lézard vert, des murailles, Couleuvre de Montpellier, ...) et le Seps strié (dans les friches) sont également potentielles,
- la consultation des bases de données naturalistes permet de mettre en évidence la présence du cortège batrachologique typique du bassin méditerranéen au sein de la commune de La Crau et des secteurs proches. Le peuplement se compose d'espèces ubiquistes sans véritable enjeu de conservation, à l'instar de la Grenouille rieuse (*Pelophylax ridibundus*), de la Rainette méridionale (*Hyla meridionalis*) et du Crapaud commun (*Bufo bufo*). Aucun point d'eau favorable aux amphibiens pour leur reproduction n'a été constaté durant le passage tardif. Néanmoins, quelques zones rudérales pourraient s'avérer favorable au Crapaud calamite et autres espèces pionnières (Pélodyte ponctué),

- concernant les mammifères, le site ne présente pas de gîte (arboricole ou bâti) pour les chiroptères. Les zones agricoles constituent néanmoins une zone de chasse privilégiée.

Si certaines espèces difficilement détectables n'ont pu être mises en évidence lors du passage estival de 2016, les inventaires du printemps 2017 permettront de lever ou affirmer toutes ces potentialités.

❖ **Le risque feux de forêts**

Les feux de forêts sont des aléas qui se déclarent et se propagent dans des formations d'une surface au moins équivalente à un hectare. Le couvert végétal peut se présenter sous différentes formes : forêts, maquis, garrigue...

La présence de grands ensembles boisés sur les reliefs expliquent l'existence du risque incendie sur la commune.

La zone d'étude n'est pas concernée par l'aléa Feux de Forêt identifié sur la commune.

Habitats naturels et espèces présentes ou pressenties

Enjeu fort

- Le milieu ouvert de la zone d'étude est susceptible d'abriter des habitats et espèces patrimoniales, identifiés dans les ZNIEFF et le site Natura 2000 proches ;
- Aucun risque Feu de Forêt spécifique n'est identifié dans la zone d'étude ;
- Le diagnostic écologique en cours viendra compléter ce chapitre en ce qui concerne les habitats naturels et espèces présentes. Des potentialités ont déjà été mises en évidence tant pour la flore que pour la faune.

➤ **Sensibilité au projet modérée**

2.3. L'analyse du milieu humain

2.3.1. Les découpages administratifs

2.3.1.1. La Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée

La commune de La Crau a rejoint en 2009 le territoire de la Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée. Cette dernière, créée le 12 décembre 2001 mais effective depuis le 1^{er} janvier 2002, regroupe les communes de Carqueiranne, La Crau, La Garde, Hyères-les-Palmiers, Ollioules, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Saint-Mandrier-sur-Mer, La Seyne-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Toulon et La Valette-du-Var.

Ce bassin de vie attractif, avec des villes comme Hyères et Toulon, compte 426 939 habitants au 1^{er} janvier 2014.

2.3.1.2. La commune de La Crau

La commune de La Crau s'étend sur 3 700 hectares et compte 16 612 habitants au 1^{er} janvier 2013. Son territoire communal est divisé en 5 IRIS, et, celui nous concernant porte le n°0101.

2.3.2. Les données démographiques

2.3.2.1. L'évolution démographique

La commune de La Crau comptait 16 592 habitants en 2013 pour une densité de population de l'ordre de 439 hab./km².

Figure 26 : Évolution démographique sur la commune de La Crau entre 1968 et 2012

1968	1975	1982	1990	1999	2006	2012
5 308	5 772	8 877	11 257	14 509	15 798	16 592
/	+ 8.7 %	+ 53.8 %	+ 26.8 %	+ 28.9 %	+ 8.9 %	+ 5 %

Source : INSEE

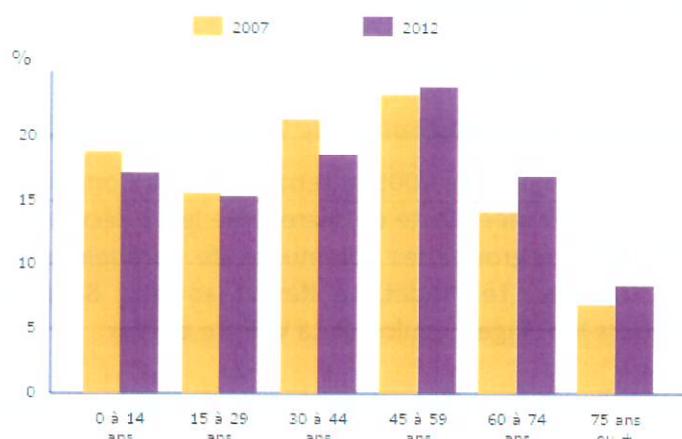
L'évolution de la ville de La Crau est en constante augmentation depuis 1975. La commune a connu son accroissement le plus important entre 1975 et 1999 avec des taux d'évolution de l'ordre de 30 %, voire plus de 50 % entre 1975 et 1982.

2.3.2.2. La structure démographique par âge

La répartition de la population par tranche d'âge est représentée par le tableau ci-dessous pour les années 2007 et 2012.

Entre 2007 et 2012, la population communale de La Crau a globalement vieilli. Les tranches d'âges inférieures (0 à 14 ans / 15 à 29 ans / 30 à 44 ans) ont toutes régressées, la plus forte baisse étant à mettre au crédit de la tranche 30 / 44 ans, passant ainsi de 21.3 % de la population à 18.5 %. A l'inverse, les tranches d'âges supérieures ont toutes vu leur poids dans la population augmenté.

Figure 27 : Structure par âge de la population de La Crau entre 2007 et 2012



Source : INSEE

2.3.2.3. La répartition de la population et des logements

Dans le centre-ville et le long de ses avenues se sont développées des maisons de ville, en bande et en petit collectif.

Dans le reste de la commune, le développement urbain se matérialise par un développement de l'habitat individuel, souvent dans le cadre d'un mitage urbain autour des hameaux et bâtisses agricoles. Le Nord de la commune n'est que très peu urbanisé.

Au Nord de la zone d'étude, une opération d'aménagement d'envergure a vu le jour récemment, avec la création d'un nouveau quartier sur plus de 15 ha, nommé *Horizon Patrimoine*.

La démographie

Enjeu faible

- La croissance démographique de la commune est forte et continue depuis 1968 ;
- Globalement, sa population est vieillissante avec une augmentation du poids des classes d'âges supérieures corrélées avec une diminution des classes d'âges inférieures ;
- La répartition de la population est inégale, avec un centre-ville urbanisé, ceinturé par une zone d'habitat individuel peu dense, prolongé à l'est par du mitage urbain en secteur agricole ou anciennement agricole et des zones plus naturelles au Nord.

➤ Sensibilité au projet faible

2.3.3. Les données économiques

2.3.3.1. Population active et taux d'activité

La part de la population active occupée sur la commune de La Crau est en augmentation sur la période 2007 / 2012. En effet, cette dernière a augmenté de 2 points, passant de 62,4 % en 2007 à 64 % en 2012. Cette part d'actif est en dessous de la moyenne de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée (69,7 % en 2012) et du département du Var (70,5 % en 2012).

Par ailleurs, la commune de La Crau a connu une faible hausse du chômage d'un point pour arriver à 7,5 % de la population active et reste en dessous du taux de chômage de Toulon Provence Méditerranée (14,9 % en 2012) et du département du Var (14,3 % en 2012).

2.3.3.2. Les secteurs d'activités

Les secteurs d'activités présents sur la commune de La Crau présentent les mêmes caractéristiques que le tissu économique global français, à savoir, une tertiarisation de son économie.

Cela se matérialise sur le tissu économique par une croissance des secteurs d'activités « commerces, transports et services divers » et « administration publique, enseignement, santé et action sociale » et par une diminution des secteurs industriels et agricoles.

Figure 28 : Emplois par secteurs d'activité sur le territoire communal de La Crau en 2012

	2012		2007	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	3 343	100	3 262	100
Agriculture	277	8,3	292	9
Industrie	208	6,2	233	7,1
Construction	365	10,9	380	11,6
Commerces, transports et services divers	1 438	43	1 517	46,5
Administration publique, enseignement, santé et action sociale	1 056	31,6	840	25,8

Source : INSEE

❖ Le secteur tertiaire

C'est le secteur qui concentre le plus d'emploi sur le territoire communal de La Crau. Les emplois liés aux administrations publiques, à l'enseignement, à la santé et à la faveur de l'action sociale représentent 31,6 % de l'offre d'emploi crauroise. A ce secteur, il faut ajouter les emplois liés aux commerces, aux transports et aux services divers qui représente près de la moitié des emplois communaux (43 %). Ce sont donc 74,6 % des emplois craurois qui sont dédiés au secteur tertiaire.

A ces chiffres, il faut ajouter ceux de la conjoncture actuelle. Bien que les commerces, transports et services divers ont baissé de 2.5 points entre 2007 et 2012, les administrations publiques, l'enseignement, la santé et l'action sociale a vu sa part de passer de 25,8 à 31,6%.

❖ Le secteur industriel

C'est le second secteur de la ville en termes de nombres d'emplois et historiquement associé à l'image de la commune. Il concentre 17,1 % de l'emploi craurois en 2012 contre 18,7 % en 2007. Rapporté en nombre d'emplois, cela représente une baisse d'effectifs de 40 emplois.

❖ Le secteur agricole

Le secteur agricole est le secteur qui concentre le moins d'emplois, et, sa part dans le tissu économique craurois est de l'ordre de 8.3 % en 2012, contre 9 % en 2007.

Cette diminution dans la part des emplois de la ville est liée à la conjoncture économique et sociale actuelle. L'augmentation de la taille des parcelles, qui entraîne irrémédiablement la disparition des petites parcelles et la chute du nombre de petits exploitants agricoles. Cela n'est possible que par la croissance de la mécanisation de l'agriculture et à l'amélioration des techniques agricoles.

Malgré cette diminution des emplois du secteur primaire, l'agriculture reste un élément structurant de la commune crauroise, tant en termes d'image (viticulture AOC présente sur la commune) que de superficie cultivées. Cette dernière représente 27,4 % pour le total des surfaces agricoles et 19,6 % pour les surfaces en cultures permanentes selon le dernier recensement agricole de 2010.

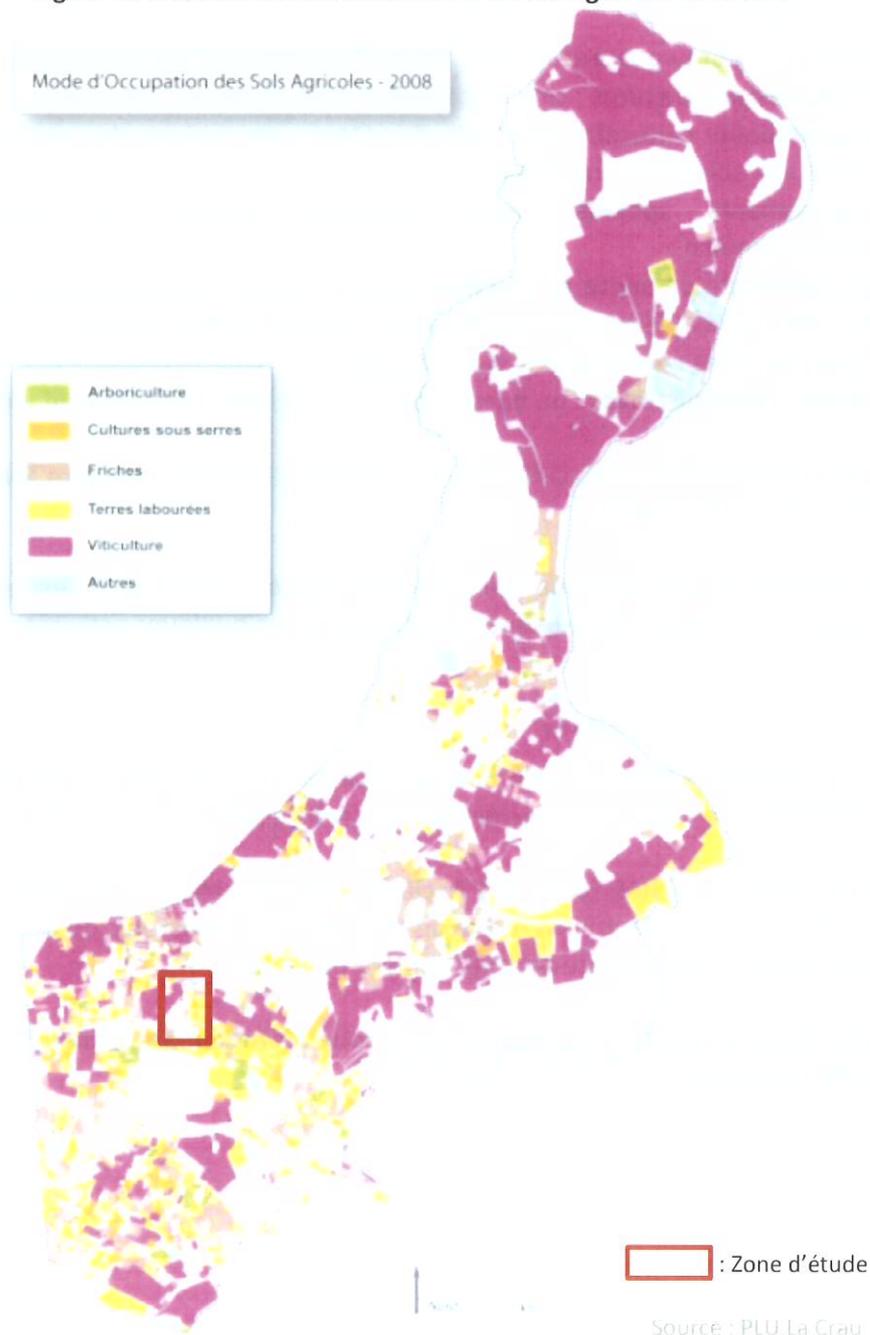
L'agriculture au sein de la commune de La Crau est caractérisée par la présence de six filières agricoles.

- **l'horticulture et les pépinières** : elles sont cultivées sur une superficie de 154 hectares (soit 6 % du territoire communal) par 102 exploitations. Leur localisation est principalement située au Sud de la commune ;
- **la viticulture** : c'est la filière dominante en termes de superficie. Elle est exploitée sur 976 hectares par 33 exploitations. La viticulture, sur la commune de La Crau, bénéficie d'une cave coopérative, ainsi que des labels AOC, AOP Côtes de Provence. Cette filière est principalement située sur de vastes unités foncières au Nord de la commune ;
- **les grandes cultures** : elles représentent 160 hectares pour 11 exploitations. Cette filière connaît de nombreuses contraintes, tant en termes économique qu'environnementale. De plus, la moyenne d'âge des exploitants pose problème, celle-ci est de 63 ans en 2008 ;

- **le maraîchage et les cultures légumières** : elles sont exploitées principalement au Sud de la commune sur 62 hectares par 29 exploitations. La filière rencontre des problèmes d'ordre économique ;
- **l'arboriculture** : cette filière est exploitée sur 15 hectares par 4 exploitations. Elle concerne principalement l'oléiculture et la culture de la figue, lesquelles font l'objet de labels : AOC huile d'olive de Provence et AOC figues de Solliès ;
- **l'élevage** : cette activité ne s'est développée que depuis 2003 avec notamment l'installation de centres équestres. On compte également la présence d'un éleveur ovins et d'un éleveur caprin. Cette filière est principalement située au Sud de la commune.

Dans la zone d'étude, la viticulture domine.

Figure 29 : Localisation des différentes filières agricoles à La Crau



2.3.3.3. L'importance des migrations domicile - travail

En 2012, 3 343 emplois se trouvent sur la commune de La Crau pour 6 832 actifs occupés résidents. L'indicateur de concentration d'emplois sur la commune est donc faible avec un résultat de 48,9. Cet indicateur signifie que pour deux actifs résidents à La Crau, un seul emploi se situe sur le territoire communal.

Cette répartition domicile / travail sur la commune donne lieu à de fortes migrations pendulaires sur les communes avoisinantes.

Selon l'INSEE, le mode de déplacement principal concerne la voiture personnelle.

2.3.3.4. Les équipements

La commune de La Crau possède un bon niveau d'équipement sur son territoire :

- **équipements scolaires** : cinq maternelles, cinq primaires, un collège ;
- **équipements culturels** : une salle des fêtes, une maison des associations, un lieu dédié aux animations musicales ;
- **équipements sportifs** : deux complexes sportifs, un complexe sportif intercommunal ;
- **équipements de santé et d'action sociale** : quatre établissements pour enfants en bas âge, deux maisons de retraites, deux centres médico-sociaux ;
- **lieux de cultes** : deux églises, trois chapelles ;
- **services administratifs** : un bureau de poste, un office du tourisme, une mairie.

En plus des équipements cités ci-dessus, la commune possède une gare SNCF, une station d'épuration et une déchèterie.

La zone d'étude est principalement à caractère agricole. Ainsi, seul des terrains agricoles sont présents à l'exception de quelques habitations et de quelques activités.

2.3.3.5. Les sites et sols pollués

La base de données BASOL est une base de données sur les sites et sols potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif.

La base de données BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) est une base de données faisant l'inventaire de tous les sites industriels ou de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante.

Aucun site Basias et Basol n'est recensé sur la zone d'étude mais plusieurs sont répertoriés à proximité immédiate.

2.3.3.6. Le risque industriel

Le risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les riverains, les biens et l'environnement.

Le risque industriel sur la commune de La Crau est généré par l'implantation du dépôt d'hydrocarbures de la S.N.C. PETROGARDE situé à La Garde, dans la zone industrielle de Toulon-Est ainsi que par la présence d'un dépôt de bouteilles de gaz adjacent au dépôt pétrolier. Il faut également souligner l'exploitation d'un dépôt de gaz de pétrole liquéfiés par la Société ELF-ANTARGAZ.

La distillerie « La Varoise » au centre de l'agglomération présente également un risque. Ces risques technologiques peuvent être assimilés à un risque de transport de matières dangereuses.

Il n'y a pas eu jusqu'alors d'accident industriel ayant touché la commune.

Le périmètre de risque industriel lié au site de la Distillerie Varois est en limite extérieur de la zone d'étude, au croisement entre la RD29 et la voie ferrée.

L'économie

Enjeu faible

- L'activité économique au sein de la commune de La Crau est essentiellement tertiaire. Les secteurs industriels et agricoles voient leur part dans l'emploi local diminuer ;
- Les migrations domicile / travail sont important au vu du faible indicateur de concentration d'emploi et la voiture personnelle est le moyen de locomotion privilégié ;
- La zone d'étude est une zone agricole mitée par l'urbanisation.

➤ **Sensibilité au projet faible**

2.3.4. L'occupation du sol

2.3.4.1. L'échelle communale

La commune de La Crau a connu différentes évolutions de son occupation du sol depuis 1968. En pourcentage, ces évolutions se traduisent par une augmentation des espaces urbains au détriment des espaces naturels et agricoles.

Toutefois, l'espace agricole reste la composante dominante de la commune de La Crau.

	1972	2003	2008
Espace urbain	4,45	15,76	19,45
Espace naturel	36,06	38,15	33,94
Espace agricole	59,49	46,09	43,05
Autre espace	NC	NC	3,55

Source : CDA83/Pole Territoires 2011 – PLU de La Crau

La commune de la Crau est ainsi composée de trois éléments structurants :

- un noyau urbain au cœur de la commune (centre-ville) et au Sud-est (quartier de la Moutonne),
- une surface agricole importante sur la commune répartie à l'Est et au Sud-Ouest, avec un mitage important dans ce secteur,
- des espaces naturels et forestiers, en frange Ouest sur la partie Nord du territoire communal et en frange est dans la partie centrale du territoire.

La zone d'étude se situe dans le secteur agricole Sud-Ouest, à proximité immédiate du centre-urbain.

2.3.4.2. L'aire d'étude

La zone d'étude est marquée par :

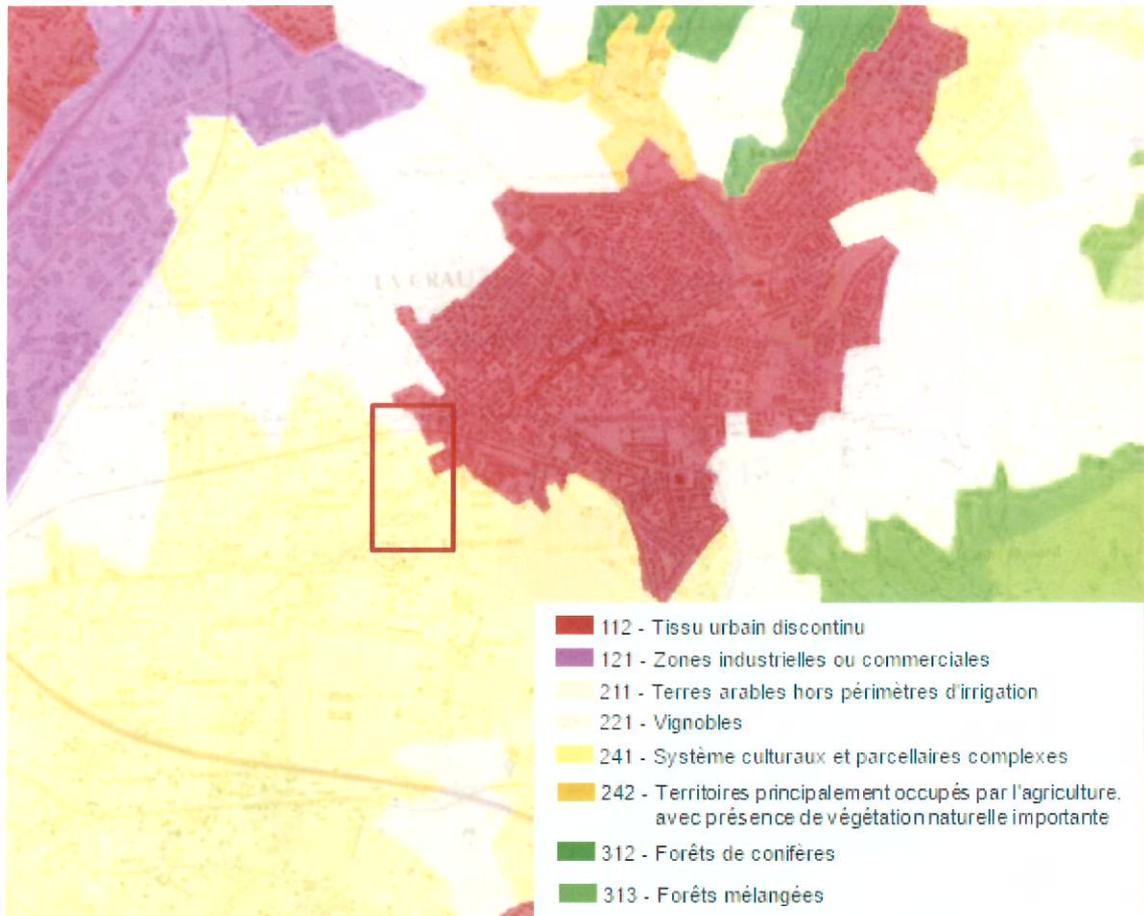
- des terrains agricoles, en partie Ouest,
- la fin de la zone urbanisée du centre-ville en partie Est et au Sud de la RD29,
- les infrastructures structurantes que sont la RD29 et la voie ferrée.

L'occupation du sol

Enjeu faible

- La commune de La Crau est majoritairement composée de surfaces agricoles et forestières ;
 - Le noyau urbain est situé au cœur du territoire communal craurois (centre-ville), ainsi qu'au Sud-est du territoire communal (quartier de la Moutonne) ;
 - La zone d'étude est longée par des surfaces agricoles au Sud, par des vignobles au Nord et par le cœur de la ville à l'est.
- **Sensibilité au projet modérée compte-tenu de la situation du projet en continuité et en zone urbaine au PLU**

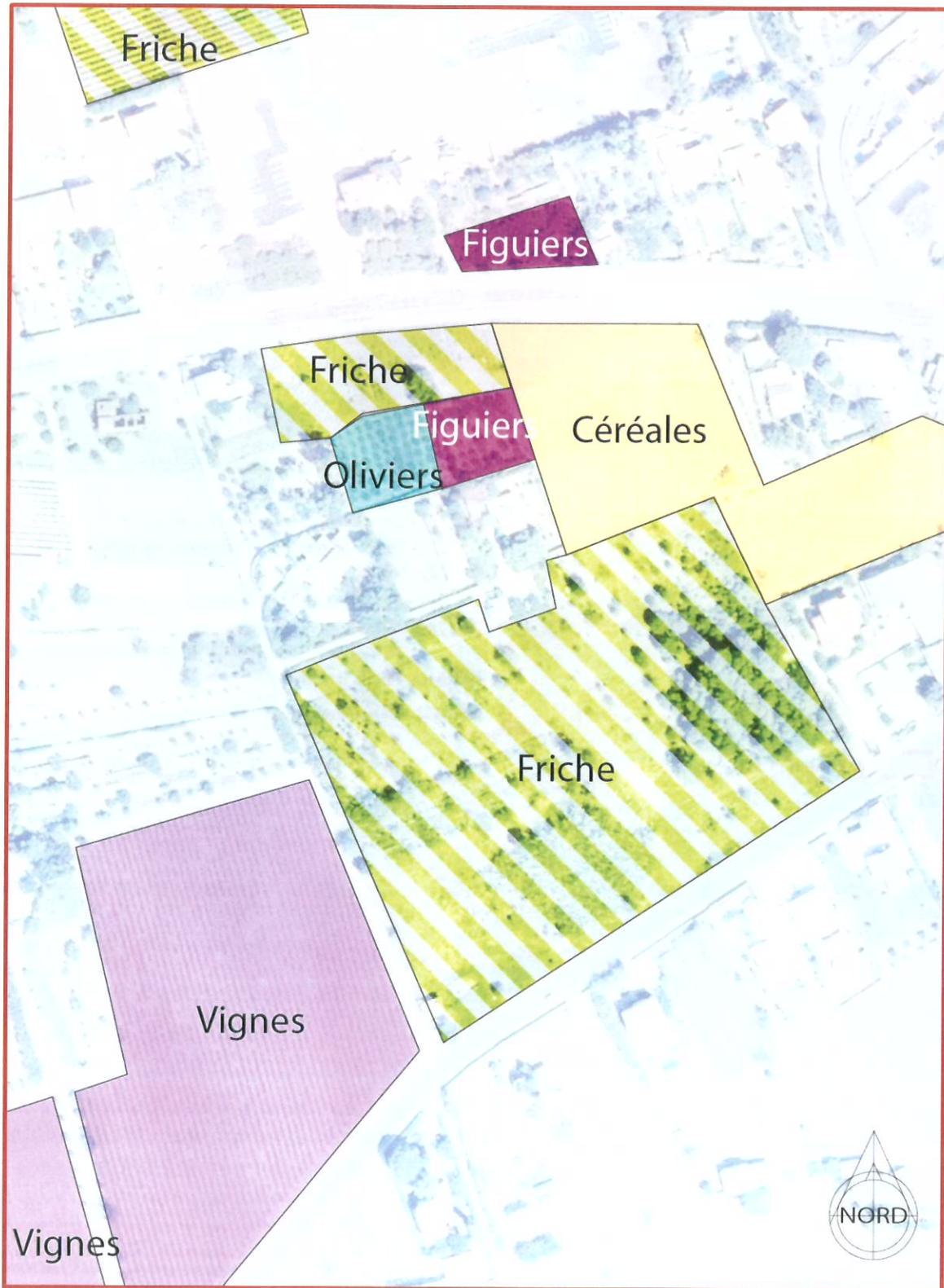
Figure 30 : Extrait de la carte d'occupation des sols de La Crau – Corine Land Cover



 : Zone d'étude

Source : carmen.developpement-durable.gouv.fr
– corine land cover détaillé

Figure 31 : Occupation des sols agricoles de la zone d'étude



Source : TPFI

2.3.5. Les réseaux

2.3.5.1. Les réseaux de voiries et de transports

a) Le réseau viaire

Le projet se situe à l'Ouest de la commune de La Crau, en continuité du noyau historique de cette dernière. La hiérarchie du réseau routier dans l'aire d'étude est présentée sur la carte ci-dessous :

- **la RD29** : c'est l'un des axes structurants de La Crau qui permet un accès privilégié au centre-ville. De direction Nord-est / Sud-Ouest, elle relie les villes d'Hyères et de Toulon et elle est composée d'une chaussée bidirectionnelle. Au niveau du lieu-dit « Les Cougourdon », la vitesse y est limitée à 70 km/h,
- **la RD554** : c'est le second axe structurant de la commune de La Crau qui permet de desservir le centre-ville et de relier la ville de Hyères. Au niveau du lieu-dit « la Garréjade », la vitesse y est limitée à 70 km/h et la chaussée est bidirectionnelle,
- **l'autoroute A570** : situé au Sud de la commune et de la zone d'étude, ce tronçon autoroutier relie La Garde à Hyères. La vitesse y est limitée à 110 km/h,
- **un réseau de voies secondaires** en perpendiculaires de la voie principale permet une bonne desserte des quartiers d'habitations et des habitations,
- **un réseau tertiaire** de chemin en terre permet une desserte des habitations les plus isolées.

La zone d'étude inclut notamment les voies routières suivantes :

- **la RD29** : dans la zone d'étude, elle présente une chaussée bidirectionnelle avec une bande cyclable et un trottoir en chaussée Sud entre le chemin des Cougourdon et l'intersection avec la voie ferrée,
- **le chemin des Tourraches** : cette voie de contournement de la RD29 longe la voie ferrée sur tout son tracé, entre la RD29 au niveau de son intersection avec l'A570 et la RD29 au niveau de son croisement avec la voie ferrée. Dans la zone d'étude, ce chemin étroit est à 2x1voies de circulation non matérialisées au sol,
- **le chemin des Charretiers** : ce chemin est une impasse longeant la voie ferrée sur l'autre rive par rapport au chemin des Tourraches. Sa faible largeur rend les croisements très difficiles,
- **les chemins des Belles Mœurs, de la Poterie et du Petit Tamagnon et Les Cougourdon** : ces chemins étroits traversent les parcelles agricoles et servent essentiellement à la desserte des habitations ou exploitations,
- **l'extrême Sud de la rocade de l'Europe** : cette voie récente traverse le nouveau quartier Horizon Patrimoine et se termine par un carrefour giratoire sur lequel se raccordera le projet.

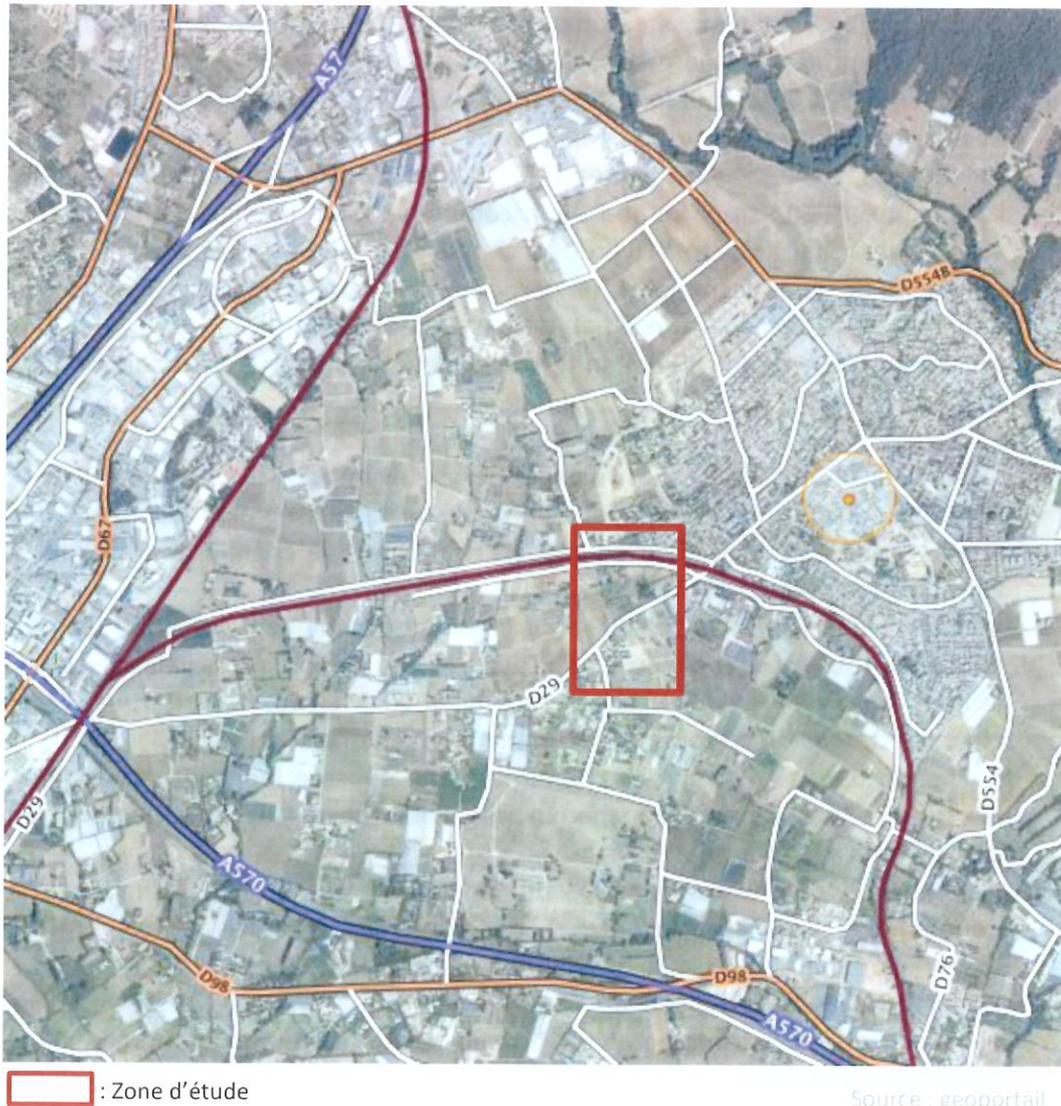
b) Le réseau ferré

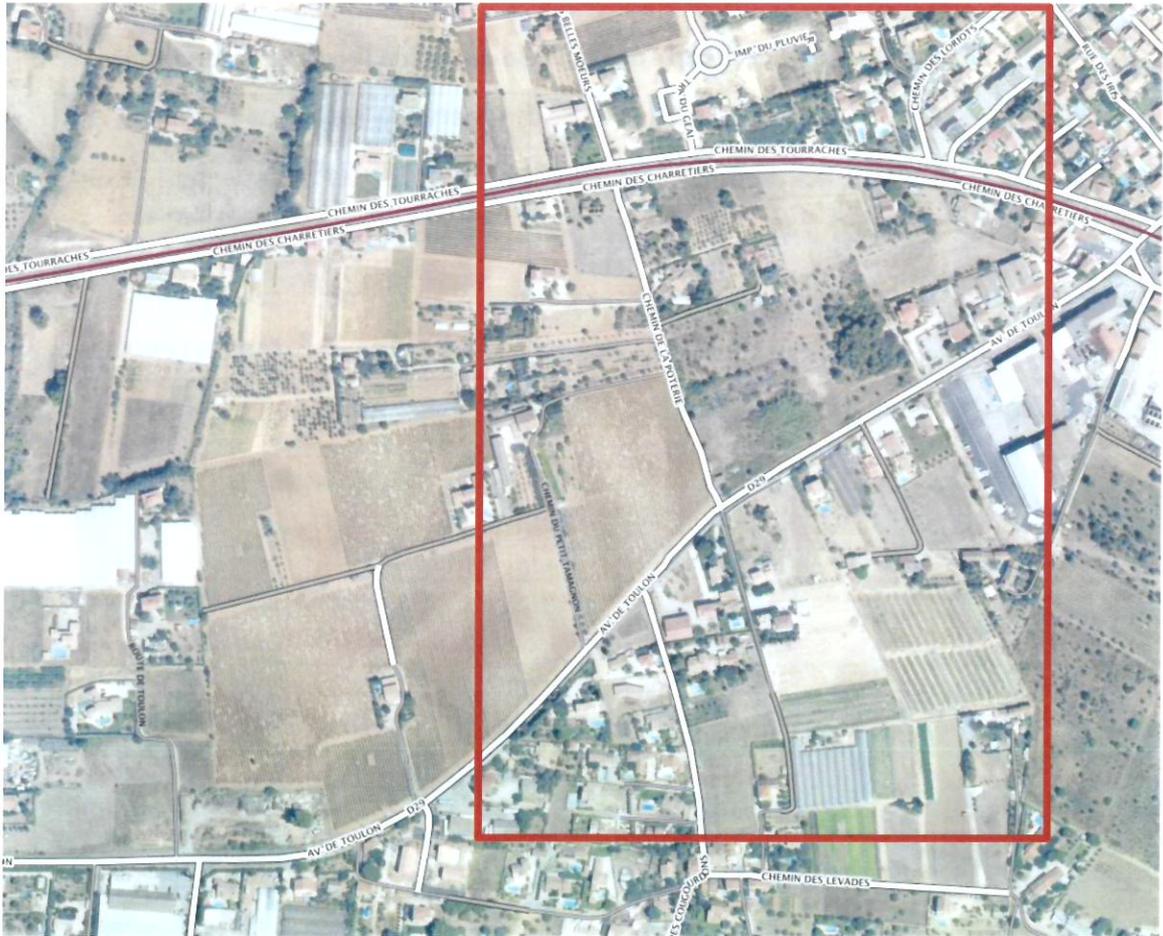
La voie ferrée reliant Toulon à Hyères traverse la zone d'étude.

Les trains y circulent une fois par heure entre 6h et 21h30, avec une fréquence renforcée à la demi-heure aux heures de pointe du matin et du soir.

Un passage à niveau est présent en bordure est de la zone d'étude, au croisement entre la voie ferrée et la RD29.

Figure 32 : Plans des voiries





 : Zone d'étude

Source : geoportail

c) Le classement sonore

La RD29 et la RD554 sont classées en catégorie 3 selon le classement sonore des infrastructures de transports terrestres. Cela signifie que de part et d'autre de ces voies (100 m pour la catégorie 3), les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation phonique renforcée.

Le tronçon autoroutier A570 est, quant à lui, classé en catégorie 1 selon le classement sonore des infrastructures de transports terrestres. Cela signifie que de part et d'autre de la voie (300 m pour la catégorie 1), les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation phonique renforcée.

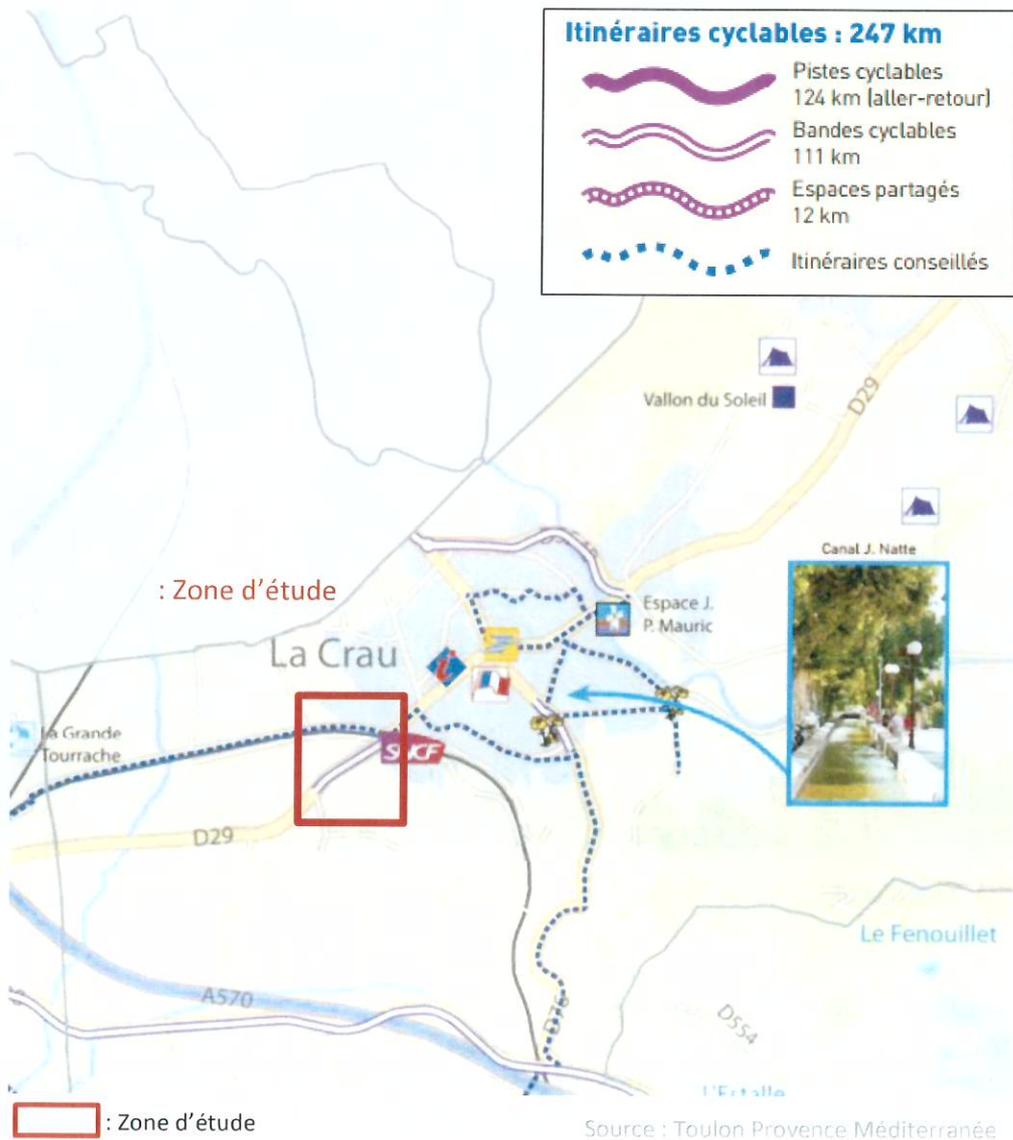
Les autres voies ne sont pas classées.

d) Les modes doux

Les modes de déplacements doux au sein de la commune de La Crau sont présents, pour les cyclistes, sous la forme de bandes cyclables le long de la RD 98 et le long de la voie Villeneuve (ou RD554B, à l'Est du centre-ville). Des itinéraires cyclables conseillés sont situés dans le centre-ville de La Crau et le long du chemin des Tourraches selon le Plan Vélo de Toulon Provence Méditerranée.

L'intégration de La Crau à la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée et l'approbation d'un nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU), qui impose à la commune la réalisation d'aménagements en faveur du développement des modes de déplacements doux, tendent à développer les aménagements cyclables sur la commune.

Figure 33 : Extrait de la carte du plan vélo de Toulon Provence Méditerranée



e) Trafic

Le département du Var procède sur son réseau à des recensements de la circulation. Les données 2012 ci-après résultent de l'étude trafic réalisée par CG Conseil pour le compte du Département du Var en avril 2014.

Moyenne journalière annuelle pour l'année 2012	
RD554 Nord (prison / route de la Farlède)	16 350 véh/jour
RD554 Sud (route de Hyères)	11 720 véh/jour
RD29 Nord (route de Pierrefeu)	8 480 véh/jour
RD29 Sud (route de la Garde)	8 375 véh/jour

Des comptages trafic ont été réalisés du 3 au 11 septembre 2016. Les résultats de ces comptages sont présentés sur le plan ci-après.

Figure 34 : Trafic moyen journalier annuel 2016 et temps de parcours



f) Les transports en commun

La commune est desservie par 3 lignes du réseau Mistral, le service de transport en commun de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée.

La ligne 29, reliant Toulon à Hyères, présente une fréquence d'environ 29 passages par jour sur les secteurs du centre-ville et de la gare de La Crau. La fréquence de la ligne est d'un passage toutes les 30 minutes durant les heures de pointes et un passage par heure lors des heures creuses. Elle dessert également le quartier de la moutonne de façon alternative.

La ligne 49, traverse la commune du Nord au Sud, passant du quartier Maraval au quartier de la Moutonne. Sa fréquence est de 6 passages quotidiens et dessert le collège du Fenouillet et plusieurs groupes scolaires. En période saisonnière, elle est prolongée jusqu'à Carqueiranne.

La ligne 103 traverse la commune d'est en Ouest le long de la RD 98. Environ 15 passages par jours y est recensés.

La commune est également concernée par l'offre en transport en commun du département du Var via son réseau Varlib. Trois lignes desservent alors la commune.

Une gare SNCF est également présente sur le territoire communal. Cette dernière est située sur la ligne de chemin de fer reliant Marseille, Toulon et Hyères.

2.3.5.2. Le transport de matières dangereuses

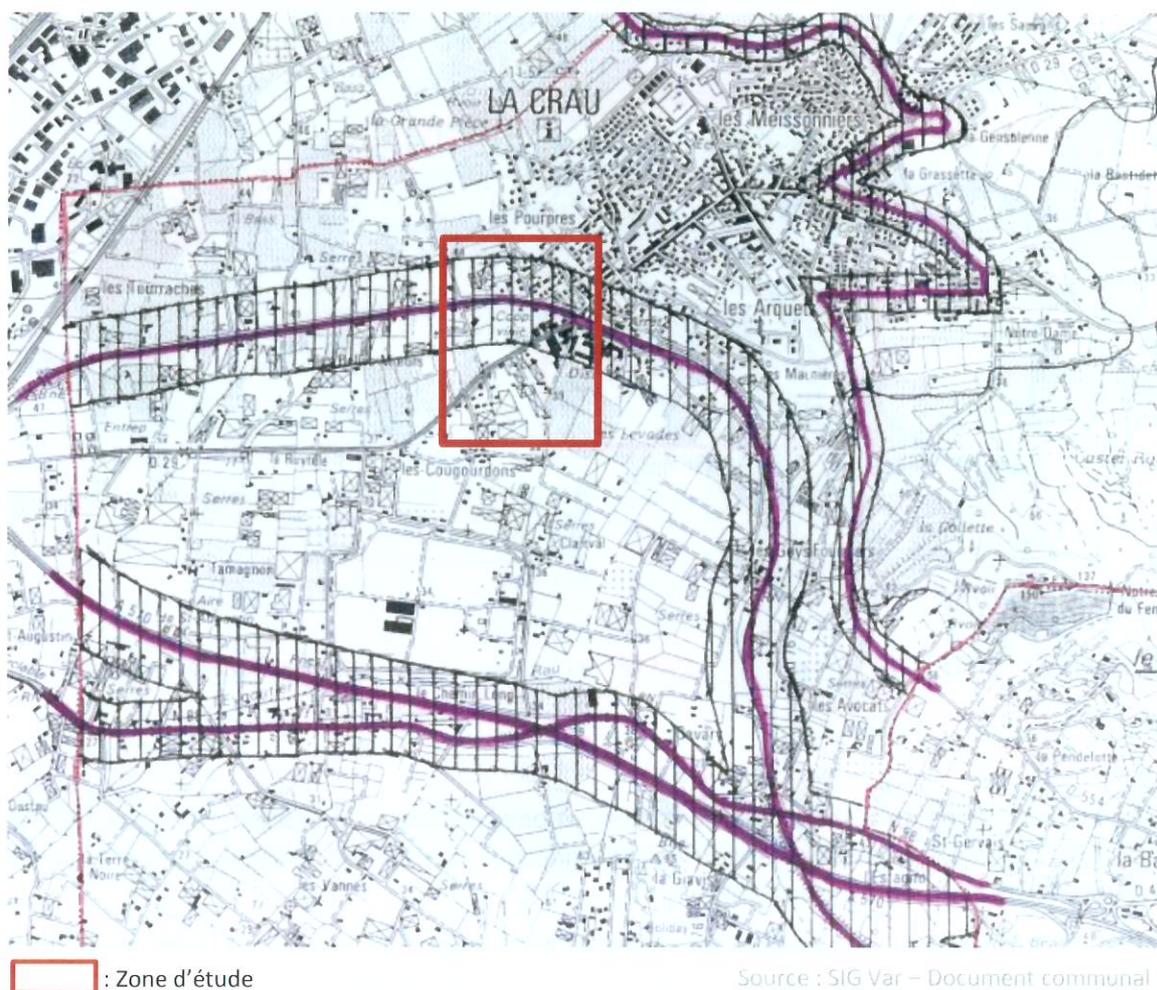
Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de matières dangereuses, par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation. Il peut entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement.

Le risque de transport de matières dangereuses est généré, sur le territoire communal craurois, par l'A570, la RN 98, la RD 554 (contournement est de l'agglomération), quelques voies du centre-ville (RD 29, avenue Pasteur et avenue Frédéric Mistral) et la ligne SNCF Marseille/Vintimille qui génèrent un flux de transit et de desserte.

À ce jour, aucun incident de transport des matières dangereuses ne s'est produit à La Crau.

Le risque de transports de matières dangereuses dans la zone d'étude est lié à la voie ferrée.

Figure 35 : Extrait de la carte d'information sur transport des matières dangereuses

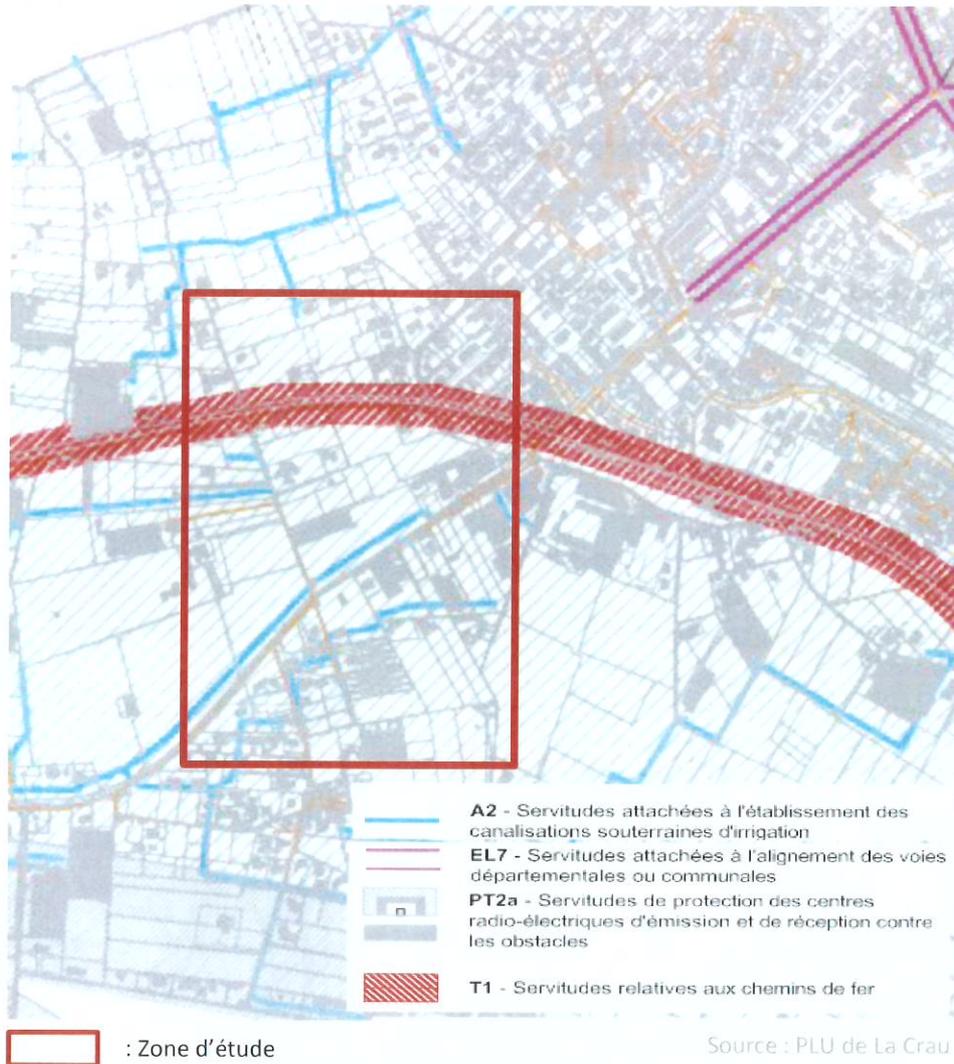


2.3.5.3. Les autres réseaux

Plusieurs réseaux quadrillent la zone d'étude : dispositifs d'irrigations et lignes électriques aériennes.

Ces réseaux sont représentés sur le plan des servitudes d'utilité publique annexé au PLU de la commune.

Figure 36 : Réseaux d'irrigation et lignes électriques aériennes – extrait de la carte des Servitudes d'Utilité Publique



Des canalisations du **réseau d'alimentation en eau potable** sont également présentes dans la zone d'étude sous la RD29 et sous les chemins des Tourraches et des Charretiers, comme le montre la carte en page suivante.

Par contre, **aucune canalisation du réseau d'eaux usées** ne traverse la zone d'étude. Ce réseau s'arrête au centre-ville, en bordure Est de la zone d'étude.

Figure 37 : Extrait du plan du réseau d'adduction en eau potable



Pour ce qui est du **réseau d'assainissement pluvial** :

- les eaux pluviales du bassin versant amont de la voie ferrée sont retenues dans des fossés le long de la voie SNCF et aucun ruissellement de surface n'est possible entre le Nord et Sud de la voie ferrée,
- la nature du réseau de collecte des EP est simple. Il est constitué principalement par des fossés et des buses au droit des voiries d'accès aux propriétés privées le long de la RD 29,
- les fossés enherbés principalement sur la gauche de la RD 29 (en allant d'Est en Ouest) constituent les ouvrages hydrauliques les plus représentés,
- les buses de forme circulaire se trouvent en général, au droit des voiries d'accès aux propriétés et sur des courtes distances,
- les pentes du réseau EP sont très faibles sur la majeure partie du secteur du projet (en général inférieures à 1%).

Ce volet est détaillé dans le diagnostic hydraulique réalisé dans le cadre du projet, qui cartographie les ouvrages hydrauliques et précise leurs caractéristiques.

Enjeu fort

- La zone d'étude est traversée par la RD29, axe de déplacement structurant pour la commune, au même titre que l'A570, la RD554 et la RD98, ainsi que par la voie ferrée reliant Toulon à Hyères.
A noter que le passage à niveau sur la RD29 en entrée du centre-ville de La Crau est hors de notre zone d'étude ;
- Le réseau de trames viaires secondaire et tertiaire permet une bonne desserte des quartiers d'habitations et des habitations ;
- Les réseaux modes doux et de transport en commun sont faibles à l'échelle d'une commune comme La Crau, induisant une utilisation importante de la voiture particulière dans les déplacements routiers ;
- Le centre-ville de La Crau est structuré autour de la RD29 et de la RD554, qui le traverse d'est en Ouest pour l'une et du Nord au Sud pour l'autre, impliquant un trafic important dans un secteur très urbanisé ;
- La voie ferrée est identifiée comme un secteur d'aléa Transport de Matière Dangereuses dans la zone d'étude ;
- Les réseaux non liés au transport dans la zone d'étude sont des canalisations d'adduction en eau potable, des canaux d'irrigation, des ouvrages hydrauliques de collecte des eaux pluviales et des lignes électriques aériennes.

➤ **Sensibilité au projet forte du fait des réseaux de transport**

2.3.6. L'ambiance sonore

Un diagnostic acoustique a été réalisé à l'automne 2016 dans le cadre du projet et est annexé au présent diagnostic environnemental. Ces principales conclusions sont rappelées ci-après.

Le projet de desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau est soumis d'un point de vue acoustique à l'application de la loi bruit 92.144 du 31 décembre 1992, son décret 95.22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté interministériel du 5 mai 1995, applicable depuis le 10/11/1995 (date d'application de l'arrêté interministériel, publié au journal officiel du 10 mai 1995) pour les "voies nouvelles" ou les "transformations d'infrastructures existantes".

L'étude réalisée à partir d'une campagne de mesures de bruit et des simulations acoustiques a permis d'établir de manière précise l'ambiance sonore initiale du projet du site retenu pour le futur aménagement.

Les calculs réalisés permettent d'établir que les habitations concernées par le projet se trouvent dans une zone d'ambiance sonore modérée.

Seulement 3 constructions, situées à une distance inférieure à 20 mètres de la route départementale 29 et hors de la zone concernée par le projet, se trouvent dans une zone d'ambiance sonore non modérée avec une exposition sonore actuelle supérieure à 65 dB(A).

Suivant ce constat la contribution sonore de la nouvelle voie créée ne devra pas engendrer des niveaux sonores supérieurs à 60 dB(A) en LAeq (6h-22h) et supérieurs à 55 dB(A) en LAeq(22h-6h).

En ce qui concerne les aménagements apportées à la RD29 dans le cadre du projet, cette "*transformation d'une infrastructure existante*" ne devra pas induire à terme un accroissement supérieur à 2 dB(A) de la contribution sonore de l'ouvrage, afin de ne pas constituer une transformation "significative".

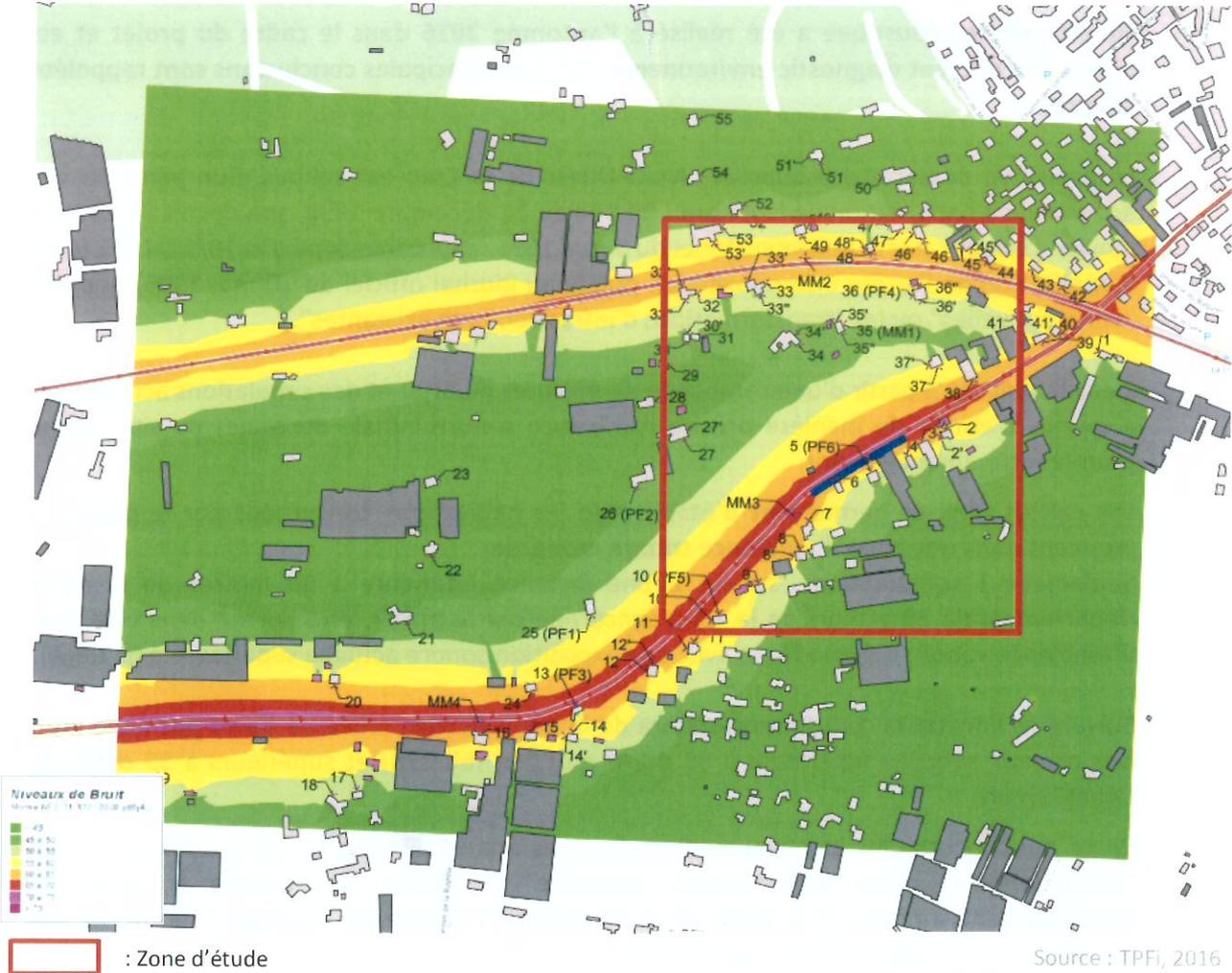
L'ambiance sonore

Enjeu fort

- La zone d'étude peut être considérée comme une zone d'ambiance sonore modérée.

➤ **Sensibilité au projet forte**

Figure 38 : Carte de bruit en situation actuelle TMJA 2016 (hauteur 4 mètres du sol)



2.4. Le patrimoine et le paysage

2.4.1. Le patrimoine

Bien que la commune possède de nombreux sites naturels d'intérêts et un patrimoine bâti important, aucun monument historique, sites ou monuments naturels protégés ou aire de valorisation du patrimoine architectural et paysager n'a été recensé sur le territoire communal.

La commune possède également de nombreux éléments de patrimoine archéologique, recensés sur la carte archéologique nationale, ainsi que 4 zones de présomption de prescriptions archéologiques.

Le tracé supposé de la voie gallo-romaine de Telo Marius à Forum Voconii passe en limite Nord de la zone d'étude, mais aucune zone de présomption de prescription archéologique ne concerne ce secteur.

Il convient de noter qu'un carrefour giratoire a été réalisé récemment dans ce secteur.

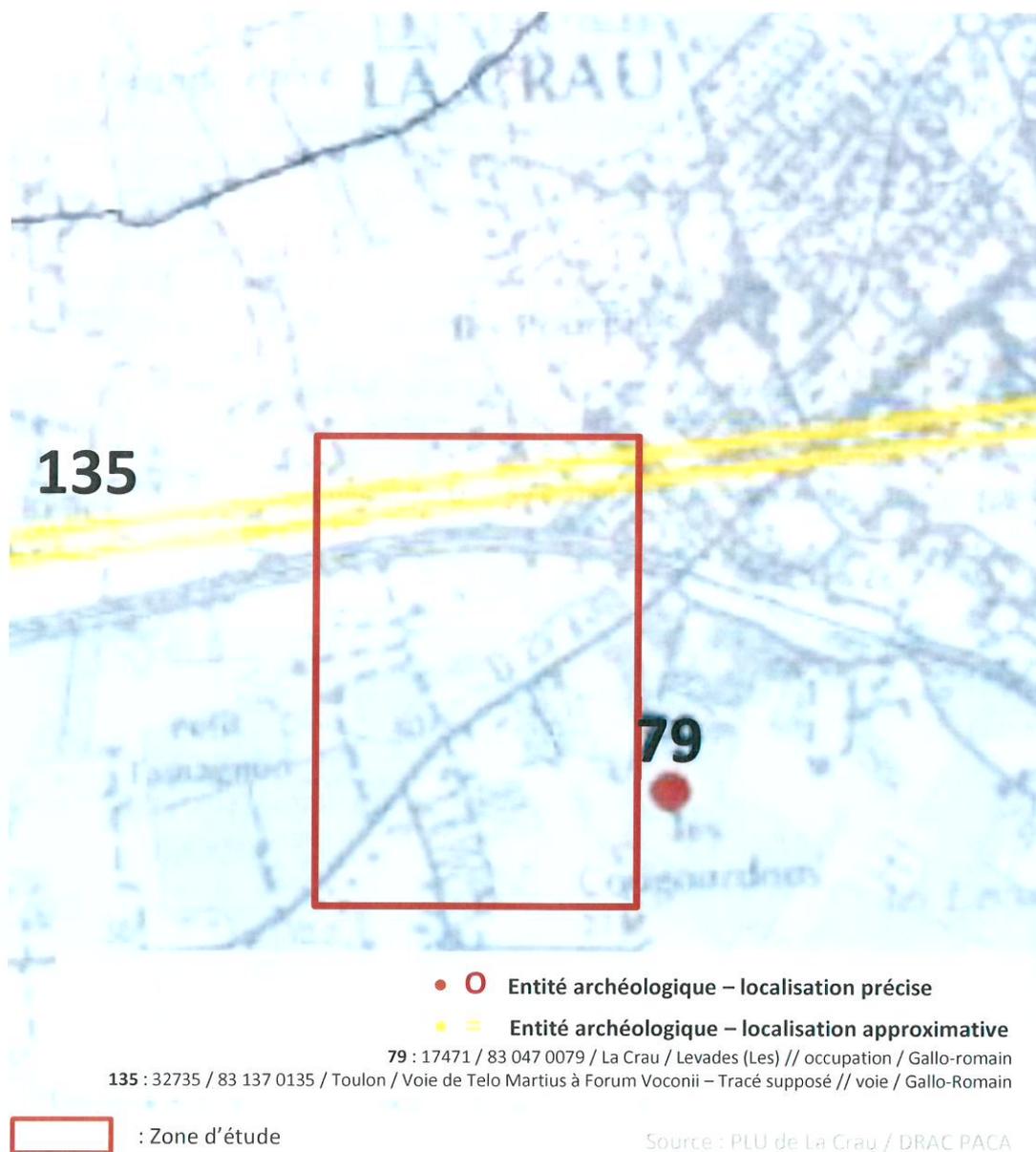
Le patrimoine

Enjeu modéré

- Le seul élément patrimonial identifié au niveau de la zone d'étude est une entité archéologique : le tracé supposé d'une voie gallo-romaine.

➤ **Sensibilité au projet modérée**

Figure 39 : Extrait de la carte archéologique nationale



2.4.2. Le paysage

Un diagnostic paysager a été réalisé à l'automne 2016 par le bureau d'études Espace Paysager Méditerranéen dans le cadre du projet et est annexé au présent diagnostic environnemental.

Ces principales conclusions sont rappelées ci-après.

❖ Analyse bibliographique

Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) du Var a mené une réflexion préalable à l'élaboration d'une charte paysagère départementale qui a défini l'**identité du Var par les paysages** et a révélé 7 grandes identités paysagères.

Le long du projet, deux identités paysagères se juxtaposent :

- *Le Var des massifs calcaires*, unité paysagère majeure où l'on peut distinguer clairement le dominant Mont-Coudon et une sous-unité qui correspond géographiquement au bassin du Réal Martin,
- *Le Var des plaines et collines*, paysage de plaine agricole à majorité viticole en pleine mutation en raison du recul de l'agriculture dans les territoires.

L'**atlas des Paysages du Var** d'octobre 2007 classe la zone d'étude dans l'entité paysagère n°12, *La dépression permienne*, l'enjeu identifié aux abords de la RD 29 étant « principale structure rurale de qualité ».

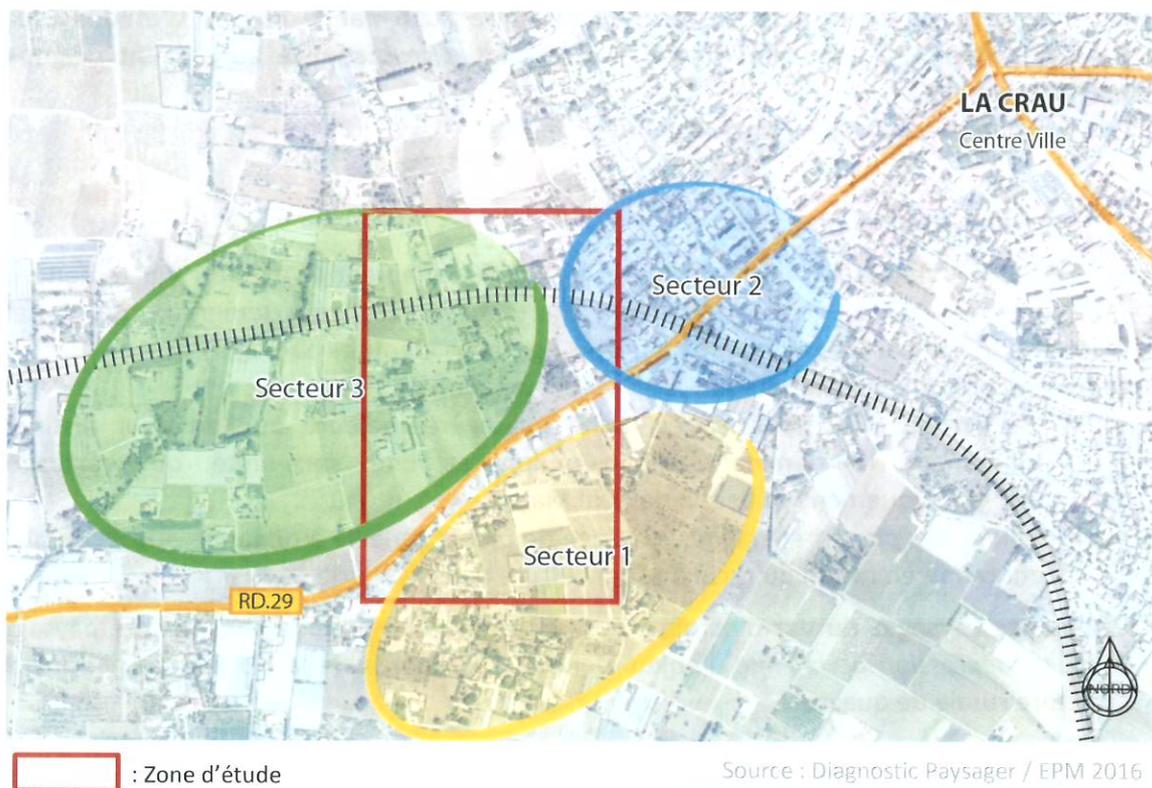
❖ Analyse paysagère localisée

La RD29 s'inscrit dans un paysage de plaine agricole à majorité viticole.

Dans la zone d'étude, deux seuils paysagers dominants peuvent être distingués clairement :

- seuil paysager « zone péri-urbaine de La Crau Sud » (semi-ouvert à fermé) :
 - secteur 1 : semi-ouvert. D'Ouest en Est, l'on passe graduellement d'un paysage agricole à une continuité d'espace occupé par des bâtiments et entrepôts, formant peu à peu une zone péri-urbaine,
 - secteur 2 : fermé. Dans la partie Est du parcours, l'habitat, semi-dense (lotissements, immeubles) gagne peu à peu en densité pour laisser place à l'urbanisation du centre de La Crau,
- seuil paysager « zone rurale de La Crau Nord » (ouvert) :
 - secteur 3 : ouvert. Des habitations sporadiques complètent la zone à dominante agricole. Dans cette plaine, le paysage s'ouvre vers le Nord, créant de larges vues vers le Mont Coudon, massif dominant principalement l'entité paysagère.

Figure 40 : Secteurs paysagers de la zone d'étude



Le paysage

Enjeu fort

- Le paysage de la zone d'étude est marqué par l'agriculture avec des secteurs ouverts à semi-ouvert en continuité de l'urbanisation existante et par les voies de circulation que sont la RD29 et la voie ferrée.

➤ **Sensibilité au projet modérée**

2.5. Synthèse des enjeux

Thématique	Enjeux dans le périmètre d'étude présentant une sensibilité vis-à-vis du projet	Objectifs du projet
Milieu physique		
Climat	La zone d'étude se situe dans un climat de type méditerranéen marqué par un fort ensoleillement, des épisodes orageux violents et un vent de type Mistral fort.	/
Topographie / Géologie	La zone d'étude est située dans un secteur plat avec un sol composé d'alluvions. Des risques de retrait-gonflement des argiles et de sismicité sont présents sur la zone d'étude.	Aucune règle n'est définie pour les aménagements de type voie au sol.
Eaux souterraines	Présence de la masse d'eau souterraine affleurante FRDG205 : <i>Alluvions et substratum calcaire du Muschelkalk de la plaine de l'Eygoutier</i> , vulnérable aux pollutions.	Protéger les eaux souterraines : absence de prélèvements ou de rejets directs, évitement d'un éventuel effet de barrage par le passage inférieur sous la voie ferrée.
Eaux superficielles	Aucun cours d'eau permanent n'est présent dans la zone d'étude, le maillage hydrographique des plaines du Gapeau et de l'Eygoutier étant toutefois important. La zone d'étude est située en zone inondable.	Prendre en compte le risque inondation et les écoulements naturels des eaux. Ne pas faire communiquer les eaux de ruissellement au Nord et au Sud de la voie SNCF.
Captages d'eau potable	La zone d'étude n'est concernée par aucun captage ou périmètre de protection de captage.	/
Qualité de l'air	La pollution de l'air sur la commune de La Crau est principalement liée au secteur des transports. La qualité de l'air est globalement bonne, mais des pics de pollution à l'ozone peuvent être observés, surtout en période estivale.	Fluidifier les déplacements de transit.
Patrimoine naturel		
Protection du patrimoine naturel (périmètre à statut)	La zone d'étude n'est concernée par aucun périmètre à statut pour la protection du milieu naturel et est en zone de sensibilité très faible du plan national d'action en faveur de la tortue d'Hermann.	Veiller à ne pas avoir d'incidences négatives sur les périmètres à statut proches
Habitats naturels et espèces présents ou pressentis	La zone d'étude est constituée de milieux agricoles favorables aux espèces patrimoniales connues dans la basse vallée du Gapeau. Les premiers inventaires écologiques réalisés à l'été 2016 ont permis de mettre en évidence des potentialités d'espèces patrimoniales, tant pour la flore que pour la faune. Les inventaires du printemps 2017 permettront de lever ou affirmer ces potentialités.	Respecter et préserver les habitats naturels et espèces.

Milieu humain		
Population / démographie	La répartition de la population est inégale, avec un centre-ville urbanisé, ceinturé par une zone d'habitat individuel peu dense, prolongé à l'Est par du mitage urbain en secteur agricole ou anciennement agricole et des zones plus naturelles au Nord.	Respecter le cadre de vie des habitants, et amélioration dans le centre-ville.
Données économiques	Secteur tertiaire majoritaire sur la commune, mais zone d'étude à dominante agricole.	Prendre en compte la structure des exploitations agricoles présentes. Faciliter les déplacements domicile-travail.
Occupation du sol	La zone d'étude est à dominante agricole, l'aspect urbanisé étant plus marqué à l'Est, en continuité du centre-ville.	Limiter le périmètre du projet pour ne pas trop empiéter sur les secteurs agricoles.
Réseaux	<p>La principale infrastructure de transport sur la zone d'étude est la RD 29, axe de déplacement structurant de la commune de La Crau à chaussée bidirectionnelle.</p> <p>La voie ferrée traverse également la zone d'étude et engendre un risque lié au Transport de Matières Dangereuses.</p> <p>Les réseaux modes doux et transport en commun sont à développer sur la commune.</p> <p>De fortes migrations domicile – travail par l'usage de la voiture personnelle sont observables</p> <p>Ces déplacements traversent le centre-ville par les axes structurants que sont la RD29 (est-Ouest) et la RD554 (Nord-Sud).</p> <p>La mise en place d'une déviation du centre-ville de La Crau est prévue au SCOT, au PLU et au PDU.</p> <p>Les principaux réseaux hors infrastructures de transport sont des canalisations d'eau potable, des canalisations d'irrigation et des lignes électriques aériennes.</p> <p>Un réseau de collecte des eaux pluviales simple (fossés et buses) est également présent le long de la RD29.</p>	<p>Faciliter les échanges entre les quartiers Nord-Ouest et le Sud avec des temps de parcours plus court.</p> <p>Favoriser la mise en œuvre de la politique de transports collectifs, notamment l'accès au pôle d'échange de La Pauline-Hyères.</p> <p>Mieux répartir les flux de circulation dans la traversée de La Crau en proposant un maillage routier plus équilibré.</p> <p>Sécuriser la traversée de la voie ferrée par l'aménagement d'un ouvrage de franchissement dénivelé qui délesterait le passage à niveau de la RD29.</p> <p>Privilégier les modes doux avec la création de trottoirs et de pistes cyclables.</p>
L'ambiance sonore	La zone d'étude peut être considérée comme une zone d'ambiance sonore modérée.	Préserver le cadre de vie des habitants.
Patrimoine et paysage		
Patrimoine	Présence du tracé supposé d'une voie gallo-romaine, vestige archéologique recensé.	Signaler toute découverte fortuite lors des travaux.
Paysage	Le paysage de la zone d'étude est un paysage agricole ouvert ou semi-ouvert en continuité d'urbanisation à l'Est.	Définir une bonne insertion du projet dans le paysage.

Légende :

- : Sensibilité forte
- : Sensibilité modérée
- : Sensibilité faible

2.6. Urbanisme

2.6.1. Le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) Provence Méditerranée

La ville de La Crau appartient au territoire du **SCOT Provence Méditerranée** dont le périmètre a été arrêté le 08/11/2002.

Ce SCOT a été approuvé par délibération du 16 octobre 2009. Une modification du SCOT a été prescrite le 14 juin 2013 mais n'a pas été approuvée à ce jour.

Le Document d'Orientation Général (DOG) du SCOT PM identifie la commune et son centre comme étant un « **pôle communal** » et les RD29 et 554 comme « **itinéraire routier principal** ».

Un **site d'extension prioritaire à dominante « habitat ou équipement »** est prévu au Nord immédiat de la voie ferrée au droit de la zone d'étude.

Le SCOT précise que : « **L'achèvement du contournement du centre-ville de La Crau apparaît comme l'un des projets prioritaires de la vallée du Gapeau concernant l'amélioration du réseau routier local** ».

L'**objectif n°2** du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT intitulée « **Affiché les axes de développement de l'aire toulonnaise** » prône notamment **de promouvoir une offre de transports collectifs performante**, notamment **en achevant le développement du réseau autoroutier et améliorer le réseau routier local**.

SCOT Provence Méditerranée

Projet compatible

2.6.2. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de La Crau

Le PLU de la commune de La Crau a été approuvé le 21 décembre 2012.

❖ **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**

Le PADD prévoit l'adaptation des infrastructures de déplacements aux évolutions du territoire.

Dans la zone d'étude il prévoit également :

- la limitation du mitage urbain,
- l'amélioration de l'offre en transport en commun et modes doux sur la RD29.

❖ **Zonage**

La zone d'étude est concernée par les zones suivantes du PLU de La Crau :

- **UB**, correspondant aux secteurs de première couronne autour du village où est favorisée une dynamique de renouvellement urbain. Cette zone privilégie une mixité des fonctions urbaines et de l'habitat, dont le secteur **UBa**, relatif à des espaces de renouvellement urbain, concernés par une servitude de projet.
- **UC**, correspondant aux quartiers à forte dominante pavillonnaire de moyenne densité non concernés par une sensibilité paysagère ou environnementale,

- **UD**, correspondant à une zone majoritairement résidentielle dont la situation au regard de contraintes paysagères et/ou environnementales justifie le maintien d'un tissu urbain aéré,
- **A**, zone agricole comprenant les terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles. Elle est destinée à l'activité agricole et aux constructions liées et nécessaires aux besoins de l'exploitation agricole.

Le projet fait l'objet d'emplacements réservés au profit du Département et de la commune de La Crau :

- 13a, voie de distribution interquartiers Patrimoine-Belles Mœurs-Tamagon - RD 29 RD554, au profit de la commune,
- 13b, voie de distribution interquartiers Patrimoine-Belles Mœurs-Tamagon et giratoire, au profit du département,
- 41, Création d'une bretelle de liaison entre le Chemin des Tourraches et la route du Patrimoine, au profit de la commune,
- 17a, élargissement de la RD 29, au profit du département,
- 67, Création d'un giratoire aux Belles-Mœurs, au profit du département.

La RD29 et la RD 554 dans l'aire d'étude sont des **voies bruyantes de catégorie 3** et l'A 570 est **une voie bruyante de catégorie 1**.

Aucun espace boisé classé n'est présent dans la zone d'étude.

❖ Servitudes d'utilité publique

De nombreuses servitudes d'utilité publique s'exercent sur la zone d'étude (voir carte au chapitre concernant les réseaux (figure 36)) :

- **A2**  : servitude attachée à l'établissement des canalisations souterraines d'irrigation,
- **PT2**  : servitude relative au bon fonctionnement des communications électronique afin de protéger les centres radioélectriques contre les obstacles physiques susceptibles de gêner la propagation des ondes,
- **T1**  : servitude relative aux voies ferrées et aux croisements chemins de fer voies routières.

La servitude A2 oblige le propriétaire du terrain à s'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation des canalisations d'irrigation, et notamment d'effectuer des plantations d'arbres ou d'arbustes et des constructions.

La servitude I4 impose de laisser le libre accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations et à prévenir la société exploitante un mois avant travaux de clôture et de bâti.

La servitude PT2 a pour conséquence l'interdiction de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède les cotes fixées par le décret d'instauration de servitudes sans autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre.

La servitude T1 a notamment pour conséquence :

- l'interdiction de procéder à l'édification de toute construction, autre qu'un mur de clôture, dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer (art. 5 de la loi du 15 juillet 1845),
- l'interdiction de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale d'un remblai de chemin de fer de plus de trois mètres, largeur mesurée à partir du pied du talus (art. 6 de la loi du 15 juillet 1845),
- l'interdiction de déposer, sans autorisation préfectorale préalable, des pierres ou des objets non inflammables à moins de cinq mètres d'un chemin de fer (art. 8 de la loi du 15 juillet 1845),
- des servitudes de visibilité au croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée (art. 6 du décret-loi du 30 octobre 1935 et art. R. 114-6 du code de la voirie routière), servitudes définies par un plan de dégagement établi par l'autorité gestionnaire de la voie.

PLU de La Crau

Projet compatible

2.6.3. Plan de Prévention des Risques (PPR)

Comme indiqué ci-avant, le **PPRi de la vallée du Gapeau** sur la commune de La Crau a été rendu immédiatement opposable par arrêté préfectoral en date du 30 mai 2016.

La zone d'étude est située en zone basse hydrographique. Il s'agit de zones interceptant un impluvium de plus d'1 km² et concernant des cours d'eau, vallons, bassins versants ou secteurs de bassins versants n'ayant à ce jour pas fait l'objet d'études par modélisation hydraulique et dont le niveau d'exposition au risque n'est pas évalué.

Dans ces zones, les risques d'inondation et de ruissellement doivent être intégrés dans la perspective d'urbanisation.

Les opérations d'ensemble (ZAC, permis d'aménager, permis groupés) feront l'objet d'une étude permettant de situer les espaces les plus vulnérables au regard des événements (crues ou pluies) fréquents et rares, au moins centennaux, et de déterminer les dispositions constructives propres à prévenir le risque et à organiser les écoulements. Les conclusions de ces études seront intégrées dans les projets à réaliser.

Pour la réalisation de tous autres types de construction et afin de prévenir les dommages liés à la pénétration de l'eau à l'intérieur des ouvrages, il est recommandé que la face supérieure du premier plancher aménageable ou habitable soit implantée au minimum à 0,40 m au-dessus du terrain naturel ou que les ouvertures et autres émergences soient situées à minima à une cote de + 0,40 m au-dessus du terrain naturel ou nivelé, sans être inférieur à celui-ci, pris au droit de la dite ouverture ou émergence (cas de terrain en pente).

Cette mesure est de nature à réduire les effets liés à l'impluvium local et au ruissellement.

PPR inondation de la vallée du Gapeau

Projet compatible

3. Les principaux impacts pressentis

Sont listés dans ce chapitre les principaux impacts potentiels à ce stade de l'étude et de la définition du projet.

3.1. Les principaux impacts prévisibles en phase travaux

La réalisation des travaux dans un site péri-urbain ne peut se concevoir sans nuisances pour les riverains et les usagers. Les impacts potentiels porteront sur les thématiques suivantes :

- qualité de l'air : émissions de poussières,
- qualité des eaux et les milieux aquatiques,
- milieu naturel,
- activités économiques,
- desserte, accès et trafic,
- sécurité et confort des riverains,
- ambiance sonore,
- paysage et propreté.

Pour les activités économiques, les impacts en phase chantier seront plutôt positifs, en lien avec l'activité des entreprises de BTP et de restauration locale.

Pour les autres thématiques ci-dessus, les impacts liés au chantier seront plutôt négatifs. Ils seront toutefois réduits par l'application du Cahier des Clauses Environnementales Générales (CCEG) du Département du Var.

Les impacts résiduels seront ainsi nuls à négligeables.

3.2. Les principaux impacts prévisibles en phase exploitation

En phase exploitation, les impacts prévisibles sont précisés dans le tableau suivant, qui indiquent la thématique concernée et la tendance positive ou négative de l'impact.

Impacts plutôt négatifs	Impacts plutôt positifs
Agriculture	Population
Foncier	Activités économiques hors agriculture
Paysage	Voirie – conditions de circulation – modes doux – sécurité routière
Ambiance sonore le long de la voie neuve	Santé humaine (centre-ville essentiellement)

4. Suites à donner au présent diagnostic

4.1. Études complémentaires à prévoir

4.1.1. Paysage

Un diagnostic paysager a été effectué sur la zone d'étude durant l'été 2016 et est annexé au présent diagnostic environnemental.

4.1.2. Hydrologie et hydraulique

Un diagnostic hydrologique a été effectué sur la zone d'étude durant l'automne 2016 afin d'établir un diagnostic de l'existant et de définir les rétablissements des écoulements de bassin versant intercepté à mettre en œuvre et est annexé au présent diagnostic environnemental.

Une étude d'assainissement devra être réalisée afin de dimensionner le réseau d'assainissement pluvial du projet et de déterminer le besoin de mise en place d'un dispositif de rétention.

4.1.3. Acoustique

Un diagnostic acoustique a été effectué sur la zone d'étude durant l'automne 2016 et est annexé au présent diagnostic environnemental.

Une fois l'avant-projet réalisé, une modélisation acoustique des impacts potentiels devra être mise en œuvre afin d'éventuellement définir des mesures de protection acoustique des habitations de la zone d'étude.

4.1.4. Diagnostic écologique

Un diagnostic écologique comprenant des inventaires faunistiques et floristiques est en cours.

4.1.5. Air et santé

Au regard de la densité de population aux abords du projet et du trafic actuel, une étude de niveau III selon la circulaire 2005-273 sera suffisante en cas d'étude d'impact.

En l'absence d'étude d'impact, aucune étude spécifique n'est requise.

4.1.6. Trafic

Une étude préliminaire de trafic a été réalisée en avril 2014 afin de définir les trafics attendus au droit des différentes sections de la future voie de desserte des quartiers Nord-Ouest de La Crau.

Des comptages supplémentaires ont été réalisés en septembre 2016 et ont permis la mise à jour des données trafics sur la carte au chapitre 2.3.5.1.e).

Si une étude d'impact est requise ou dans l'objectif de justifier l'utilité publique du projet, une étude de trafic complémentaire devra être réalisée afin de déterminer l'évolution des trafics sur la voie neuve et dans le centre-ville de La Crau avec et sans projet, à l'horizon de la mise en service du projet et à l'horizon 20 ans après la mise en service.

4.2. Procédures réglementaires nécessaires à la réalisation du projet

4.2.1. Concertation publique

Étant donné le coût prévisionnel de réalisation du projet, supérieure à 1,9 millions d'euros et la continuité du projet avec les zones urbanisées de la commune, une concertation publique au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme est requise pour le projet. Elle se déroule du 15 novembre au 2 décembre 2016.

4.2.2. Examen au « cas par cas » et étude d'impact (EI)

❖ Règlementation en vigueur pour les cas par cas avant le 1^{er} janvier 2017 et pour les demandes d'autorisation avant le 1^{er} mai 2017

Le projet entre dans les catégories suivantes du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement :

- 6 – Infrastructures routières : d) toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km,
- 7 – Ouvrages d'art : b) tunnels et tranchées couvertes d'une longueur inférieure à 300 m.

En conséquence, le projet est soumis à demande d'examen au cas par cas afin de savoir si une étude d'impact est nécessaire.

En fonction de l'arrêté préfectoral résultant de l'analyse du projet par l'Autorité Environnementale, une étude d'impact pourra devoir être réalisée.

❖ Règlementation en vigueur pour les cas par cas après le 1^{er} janvier 2017 et pour les demandes d'autorisation après le 1^{er} mai 2017

Le projet entre dans les catégories suivantes du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement :

- 6 – Infrastructures routières : a) construction de routes classées dans le domaine public routier (...) non mentionnée aux b) et c) de la colonne précédente.

En conséquence, le projet est soumis à demande d'examen au cas par cas afin de savoir si une étude d'impact est nécessaire.

En fonction de l'arrêté préfectoral résultant de l'analyse du projet par l'Autorité Environnementale, une étude d'impact pourra devoir être réalisée.

4.2.3. Dossier d'enquête préalable à la DUP

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet devront être acquises par le Département. En l'absence d'accords amiables, une procédure d'expropriation devra être menée et un dossier d'enquête préalable à la DUP et un dossier d'enquête parcellaire seront alors nécessaires.

4.2.4. Dossier d'enquête portant sur des opérations susceptibles d'affecter l'environnement

Si une étude d'impact est exigée, une enquête publique au titre des articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement devra être réalisée :

- enquête Code de l'Environnement stricto-sensu si aucune expropriation n'est nécessaire,
- enquête préalable à la DUP régie par le Code de l'Environnement en cas d'expropriation.

L'étude d'impact fera partie intégrante du dossier d'enquête.

4.2.5. Dossier d'incidences Natura 2000

L'évaluation des incidences du projet a pour objet de vérifier la compatibilité de l'aménagement avec la conservation des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire présents dans les périmètres des sites concernés par la constitution du réseau Natura 2000.

Elle est rendue nécessaire par les articles L. 414-4 et R 414-19 du Code de l'Environnement en cas d'étude d'impact et en cas de dossier de Police de l'Eau.

A noter que le projet n'est pas directement soumis à évaluation des incidences Natura 2000 par les arrêtés du Préfet du Var du 11 mars 2014 fixant la liste locale des documents de planification, programmes, projets, manifestations et interventions soumis à évaluation des incidences Natura 2000 pour le département du Var.

Cette évaluation des incidences pourra prendre la forme d'une évaluation simplifiée selon le formulaire établi par la DREAL PACA.

Si cette évaluation simplifiée conclut à l'absence d'incidence significative sur les habitats et espèces inscrits au formulaire standard de données du ou des sites concerné(s), elle tiendra lieu d'évaluation des **incidences pour le service instructeur**.

Dans le cas contraire, une évaluation appropriée, plus complète, sera établie, conformément à la réglementation en vigueur.

4.2.6. Adaptation du PLU par rapport au projet

Le projet de voirie est compatible avec le PLU en vigueur.

Aucune adaptation du PLU n'est donc nécessaire.

4.2.7. Dossier au titre de la Police de l'Eau

Au regard de la surface du projet et des bassins versants interceptés, un dossier réglementaire au titre de l'article L. 214-3 du Code de l'Environnement (déclaration) est a priori nécessaire selon la rubrique 2.1.5.0. de la nomenclature :

- Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : déclaration.

4.2.8. Défrichage

Selon la carte des zones susceptibles d'être soumises à autorisation de défrichage établie par la DDTM 83 en 2011, la zone d'étude n'est pas concernée par la procédure de défrichage.

4.2.9. Demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées

Le diagnostic écologique en cours et la définition fine du projet permettront de déterminer le besoin d'un tel dossier.

4.2.10. Archéologie

En l'absence d'étude d'impact et hors des zones de présomption de prescriptions archéologiques, la saisine de l'État en vue de savoir si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostic archéologique n'est pas obligatoire dans le cadre du projet envisagé de desserte des quartiers Nord-Ouest de La Crau (articles L. 522-4, R. 523-4 et R. 523-5 du Code du Patrimoine)

Toutefois, lors de la réalisation des travaux, toute découverte fortuite de vestige archéologique devra être signalée immédiatement au maire de La Crau, qui avisera le Préfet, lequel informera la Direction Régionale des Affaires Culturelles de PACA (Service régional de l'Archéologie).

Cette découverte entraînera l'application du code du patrimoine (livre V, titre III).

Annexes

Annexe 1 : Diagnostic paysager

Annexe 2 : Diagnostic acoustique

Annexe 3 : Diagnostic hydrologique et hydraulique

