

# Plan Local d'Urbanisme



## Commune de Sénas

Département des Bouches-du-Rhône

6.12.1

### Modification N°3

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

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

## **SOMMAIRE**

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

# **DISPOSITIONS GENERALES**

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

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

### **Rappels du Code de l'Urbanisme :**

#### **Article L111-6 du Code de l'Urbanisme :**

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

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

#### **Article L111-7 du Code de l'Urbanisme :**

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

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

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

*3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*

*4° Aux réseaux d'intérêt public ».*

#### **Article L111-8 du Code de l'Urbanisme :**

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

#### **Article L111-9 du Code de l'Urbanisme :**

*« Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages ».*

#### **Article L111-10 du Code de l'Urbanisme :**

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

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

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

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

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

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

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

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

## ETAT EXISTANT

## LA RD7N

---

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

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

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

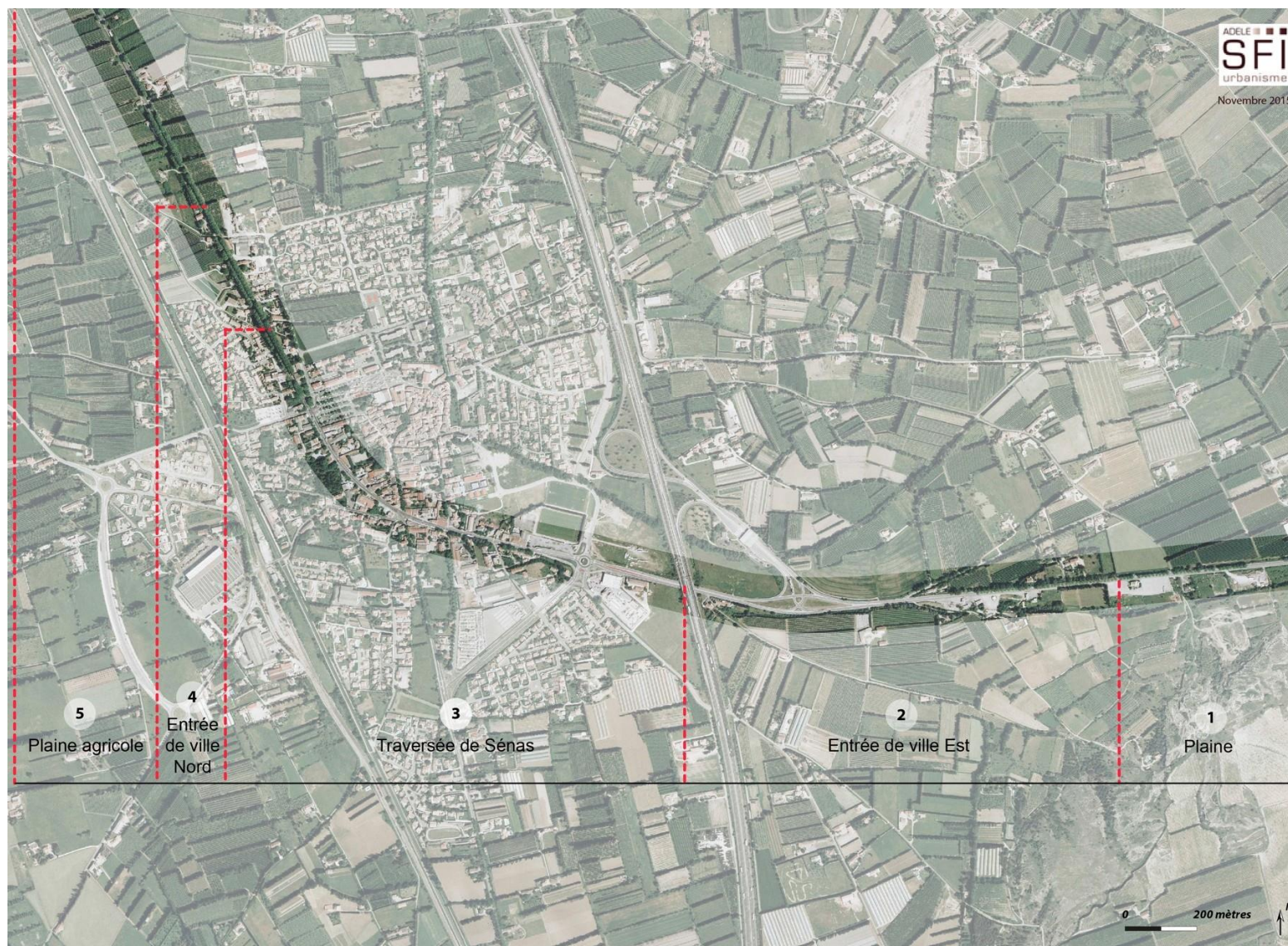
La RD7N traverse la commune de Sénas. Cet axe supporte un trafic important : 9 525 véhicules/jour en 2003. En effet, il relie Avignon, au Nord et Aix-en-Provence et Salon-de-Provence au Sud, où la RD7N converge, dans le centre-ville de Sénas avec la RD 538.

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

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

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

### Division en séquences de la RD7N



### 1 La plaine (est)



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

### 2. Entrée de ville est



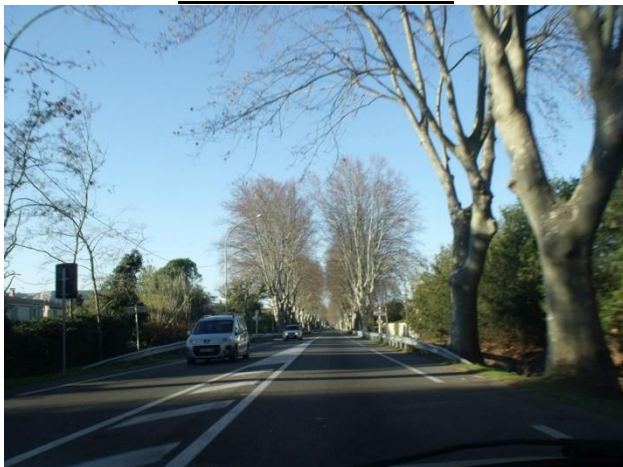
Cette section se situe entre la plaine et l'échangeur de l'autoroute A7. Au sud de la chaussée, plusieurs bâtiments d'activités sont installés, dont plusieurs sont insalubres. L'alignement de platane est situé en bordure nord de la chaussée.

### 3. Traversée de Sénas



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

#### 4. Entrée de ville nord



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

#### 5. La plaine (nord)



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

## LOCALISATION DES SECTEURS

---

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

Afin de réduire les bandes inconstructibles de 75 m de part-et-autre de l'axe de la RD7N (route classée à grandes circulation), la présente étude justifie, conformément à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme, que les nouvelles règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

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



*La RD7N aux abords des secteurs*

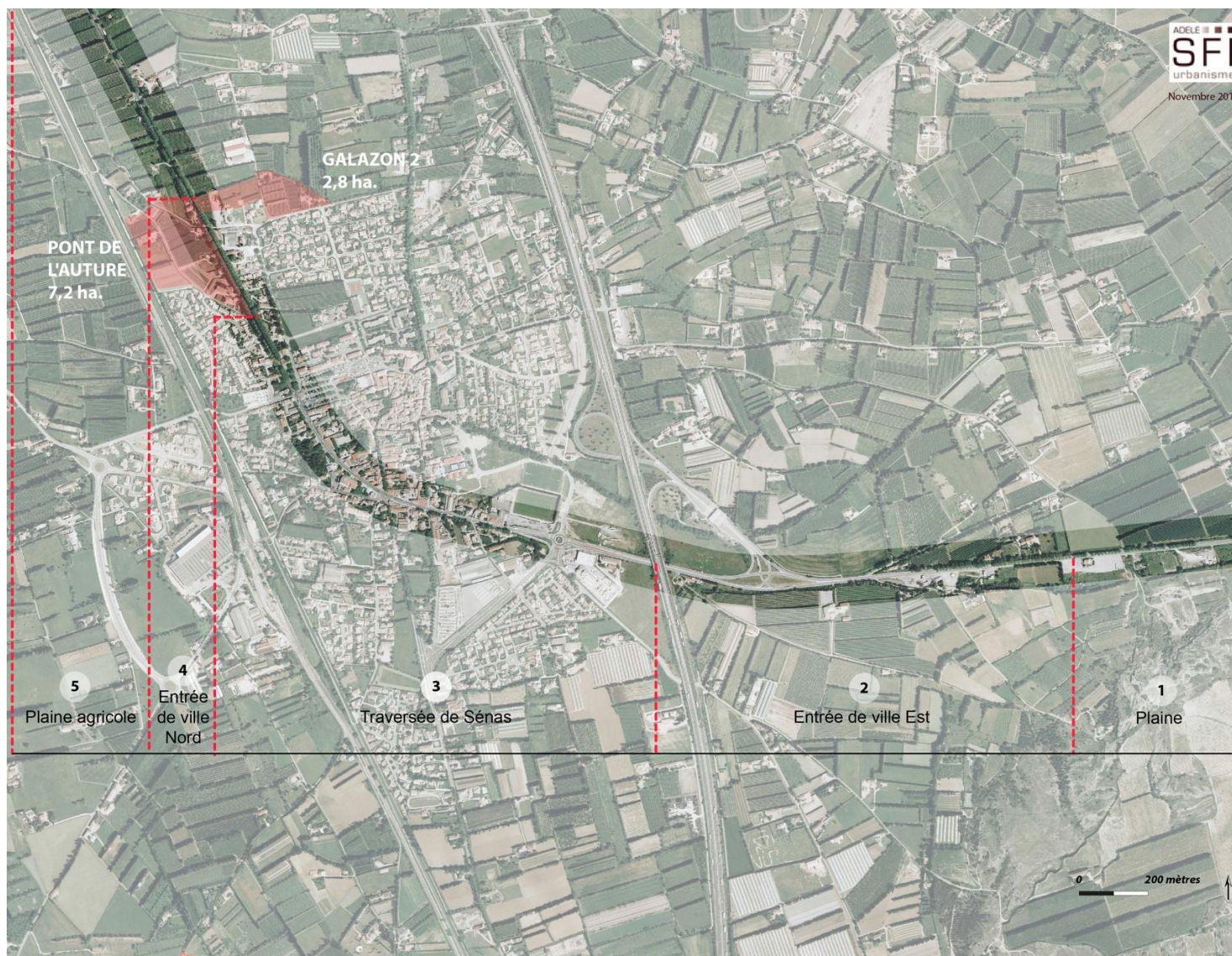


*Secteur Galazon 2*



*Secteur Pont de l'Auture*

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



## CONTEXTE ARCHITECTURAL, URBAIN ET PAYSAGER

---

L'ensemble du site comprend trois composantes majeures :

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

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

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

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

La frange sud du site est marquée par :

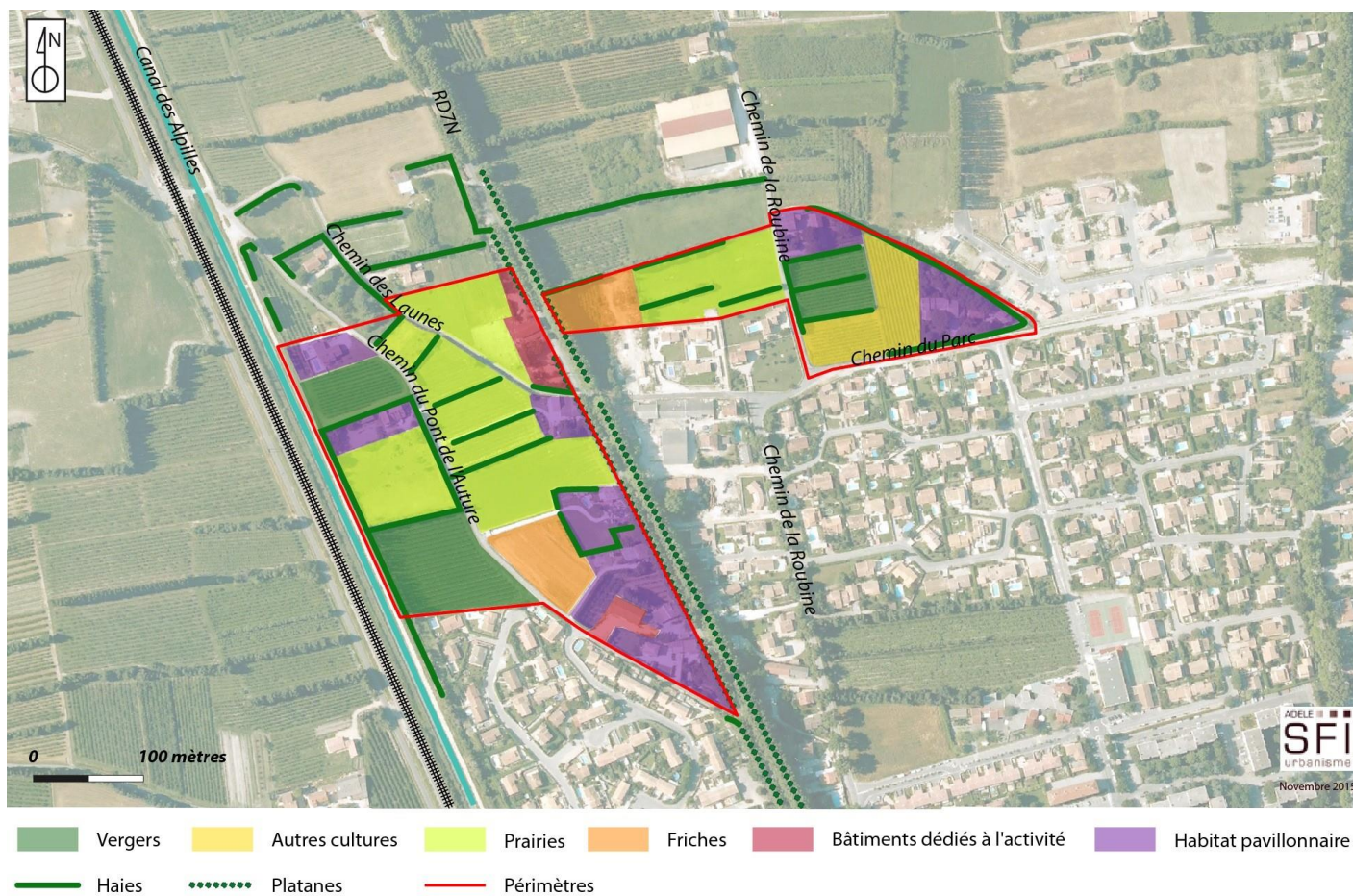
- le Chemin du Parc, qui permet de rejoindre la RD 73 (Route d'Orgon) ou le centre-ville via l'Avenue du 8 Mai 1945 notamment. Une piste cyclable a été aménagée à l'est du secteur Galazon 2, jusqu'en limite de secteur. L'accès à la RD7N a par contre été condamné, sauf pour les deux roues.
- Quelques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

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

Le site est traversé par deux chemins étroits :

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

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



## NUISANCES

---

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

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

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

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

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

## SECURITE

### Secteur du Pont de l'Auture

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



*Chemin du Pont de l'Auture*



*Intersection Chemin du Pont de l'Auture / RD7N*



*Chemin des Launes*



*Intersection Chemin des Launes / RD7N*

### Secteur Galazon 2

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



*Vue depuis la RD7N de l'accès 2 roues*

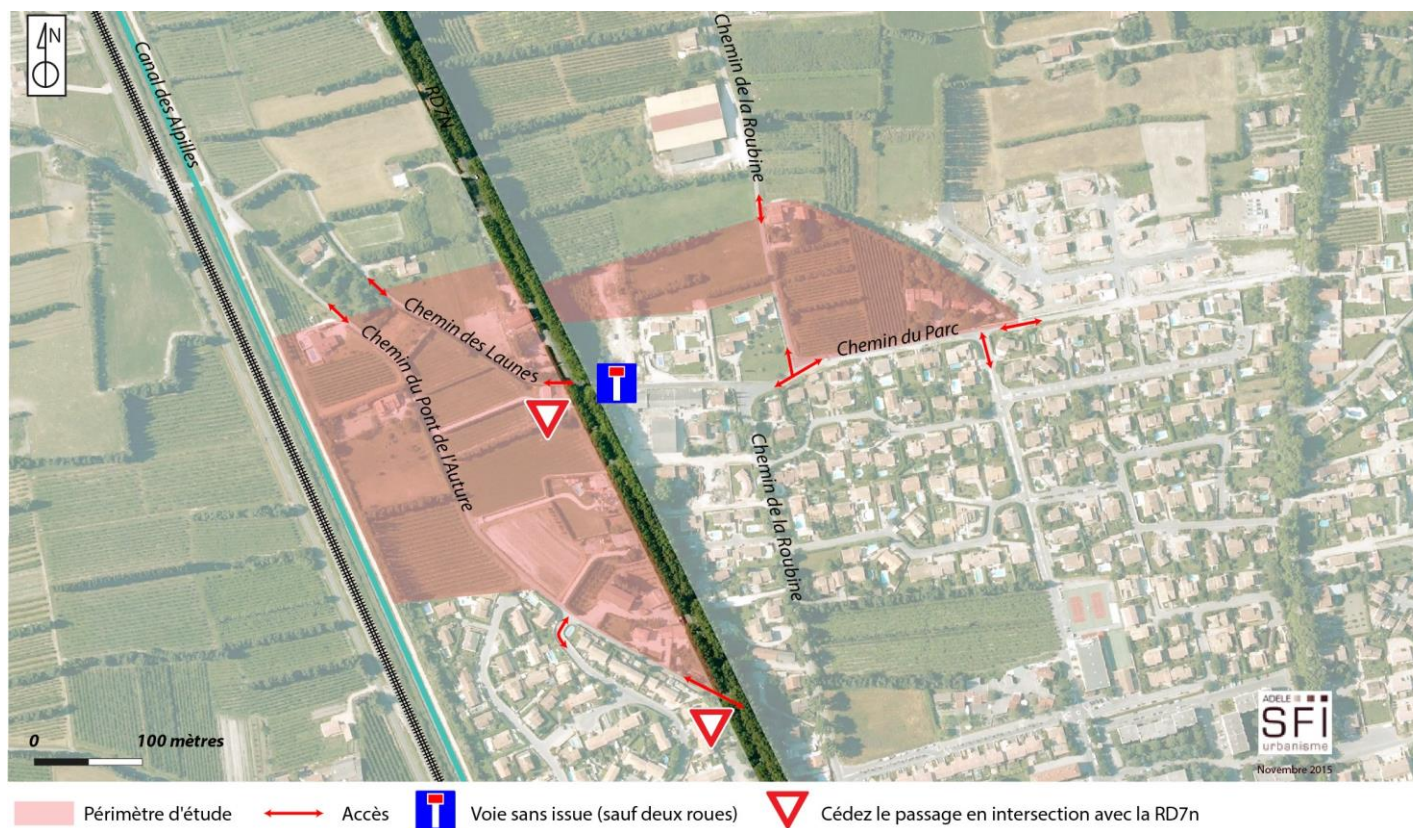


*Accès RD7N 2 roues*

*Plan Local d'Urbanisme - Commune de Sénas*

*Étude « Loi Barnier » - Modification N°3*

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



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

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

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

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

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

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

## QUALITE ARCHITECTURALE ET URBAINE

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## QUALITE PAYSAGERE

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## NUISANCES

---

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

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

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

## SECURITE

---

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

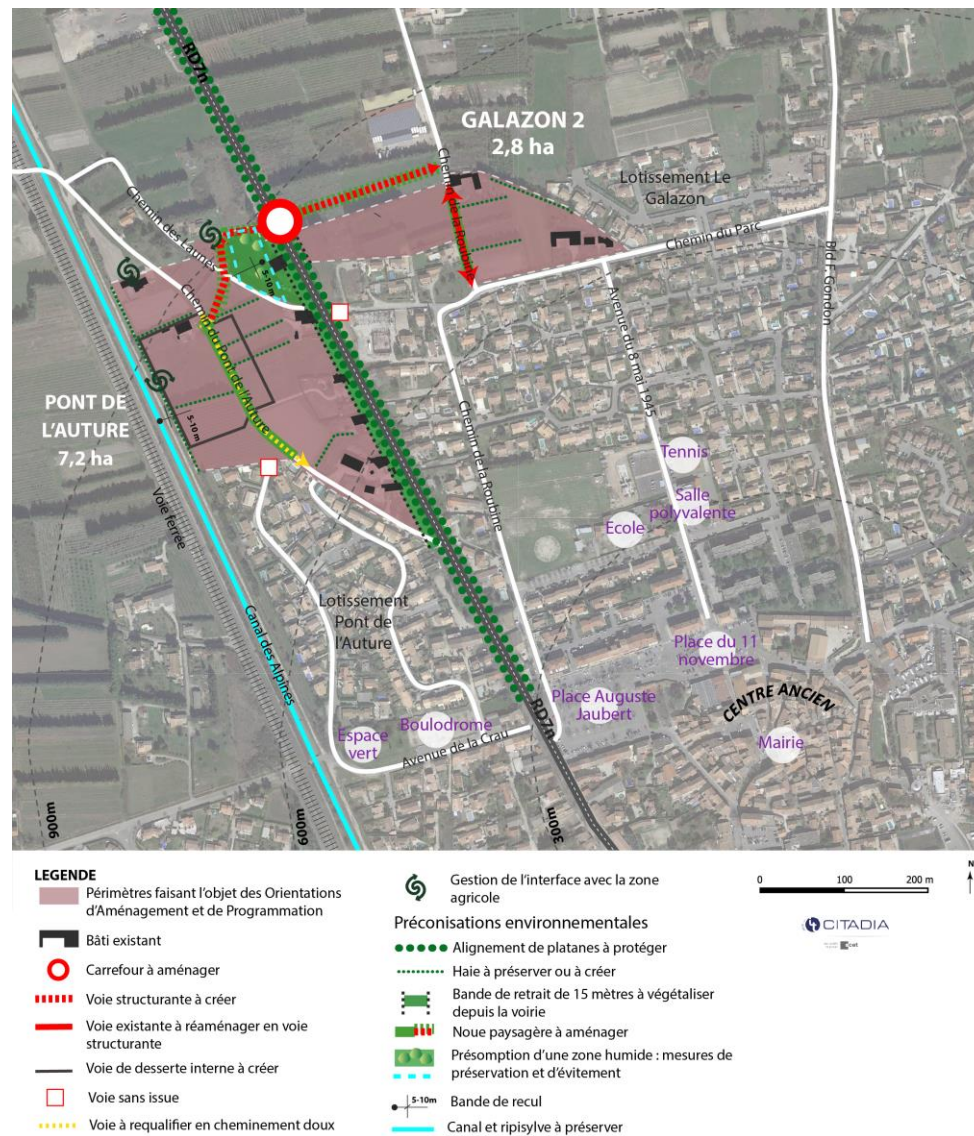
- Le projet supprime l'accès direct du Chemin des Launes sur la RD7N et crée un rond-point plus au Nord, afin de sécuriser l'entrée de ville et desservir les nouveaux quartiers d'habitat de part et d'autre de la RD7N. Ainsi, les automobilistes seront ralentis dès l'entrée dans Sénas avant de traverser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

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



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

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)  
modifiée



Plan Local d'Urbanisme - Commune de Sénas  
Étude « Loi Barnier » - Modification N°3