

❖ Le réseau secondaire (voir carte ci-après)

Le réseau secondaire repose sur un ensemble de **chemins ruraux très ramifiés** qui assurent la desserte des hameaux comme des habitations les plus isolées. Ce réseau secondaire permet de rejoindre rapidement les axes structurants tels que l'A8 et la RDN7.

Dans l'aire d'étude, deux principaux chemins ruraux sont recensés :

- Au nord de la RDN7, l'**ancienne route d'Italie** dessert les hameaux des Blaïs et de Chaume ainsi que les habitations qui se développent en périphérie de ces derniers,
- Au sud de la RDN7, le **chemin de Ramatuelle** (éponyme du hameau) irrigue la plaine de l'Aille grâce à de nombreuses ramifications : chemin de Moursesse, chemin de Gamounaou...



Chemin de Ramatuelle (gauche), voie privée (droite) – Source : Ingérop Conseil & Ingénierie



Ancienne route d'Italie (gauche), chemin de Matheron n°3 (droite) – Source : Ingérop Conseil & Ingénierie

❖ Le carrefour RDN7/réseau secondaire (voir carte ci-après)

Le carrefour, objet du présent diagnostic, est situé à l'entrée ouest de la commune de Vidauban.

Sur une section de 200 m, **plusieurs chemins et accès débouchent directement sur la RDN7**, successivement d'ouest en est :

- Sortie de l'aire de grand passage,
- Ancienne route d'Italie,
- Chemin de Ramatuelle,
- Accès à la plateforme de stockage de matériaux.

La présence de ces accès en sortie de courbe et sur une section où la vitesse réglementaire est limitée à 90km/h entraîne un **manque de lisibilité et des difficultés d'insertion**.

Dans sa configuration actuelle, l'intersection génère donc une **insécurité constante** pour l'ensemble des usagers et des riverains.





2.3.5.2. Trafic

Source : Direction des routes, CG83

En 2012, le trafic moyen journalier sur la RDN7 à proximité de l'aire d'étude est de **14 663 véhicules/jour**. La part des poids-lourds est de 8,3%.

En août, mois le plus chargé de l'année, le trafic atteint 15 076 véhicules/jour.

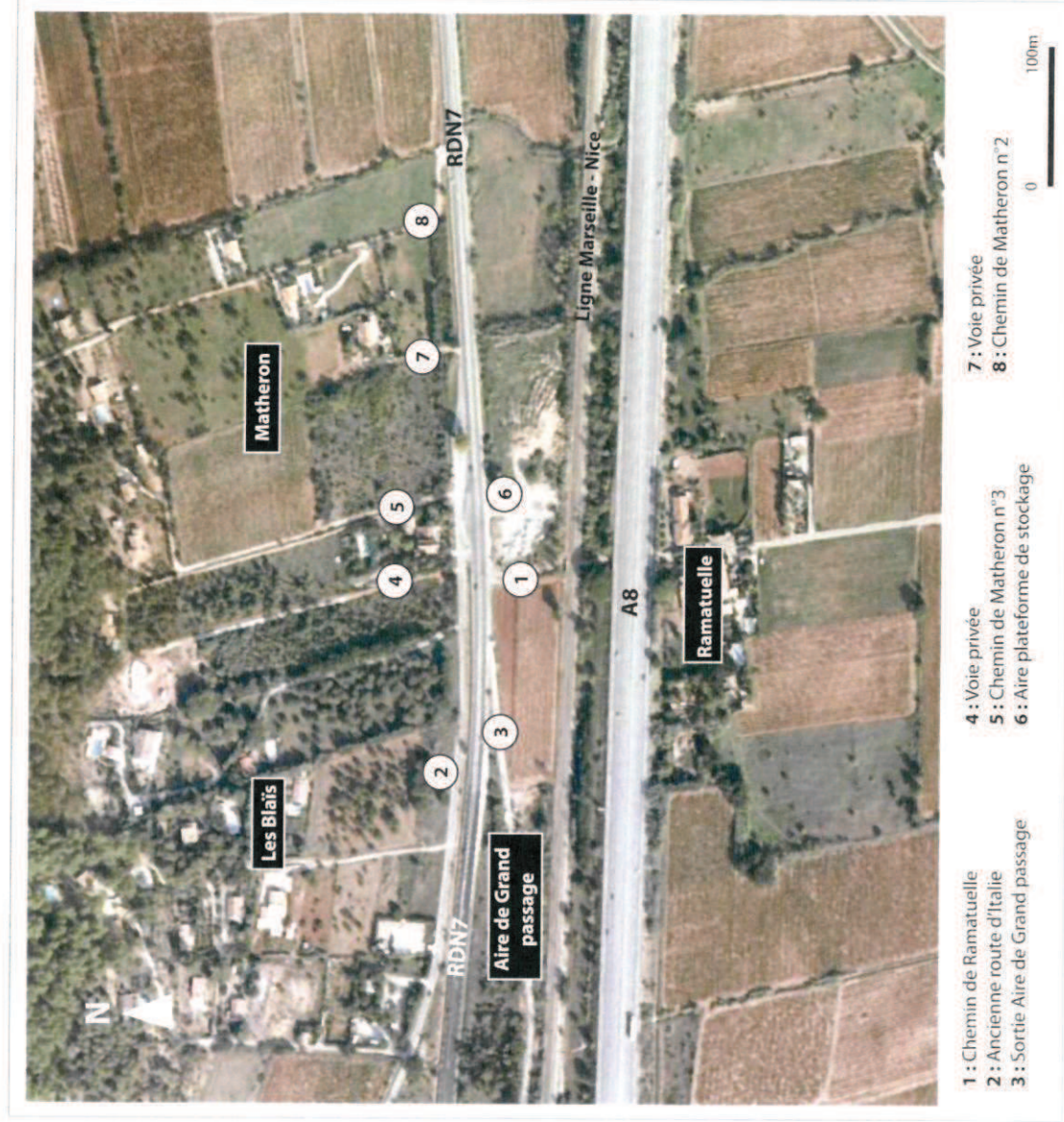
2.3.5.3. Accidentologie

Source : Service sécurité et déplacements, CG83

Un seul accident est répertorié au droit du carrefour. Cet accident s'est produit le 15 décembre 2005, 3 véhicules légers ont été impliqués ; bilan : 2 tués et 2 blessés hospitalisés.

Toutefois, ces éléments n'offrent qu'une vision partielle de l'accidentologie. En effet, lors d'accidents matériels, les services de gendarmerie ne sont généralement pas prévenus. Ainsi, des accidents matériels non répertoriés sont susceptibles de s'être produits au niveau du carrefour entre la RDN7 et le réseau secondaire.

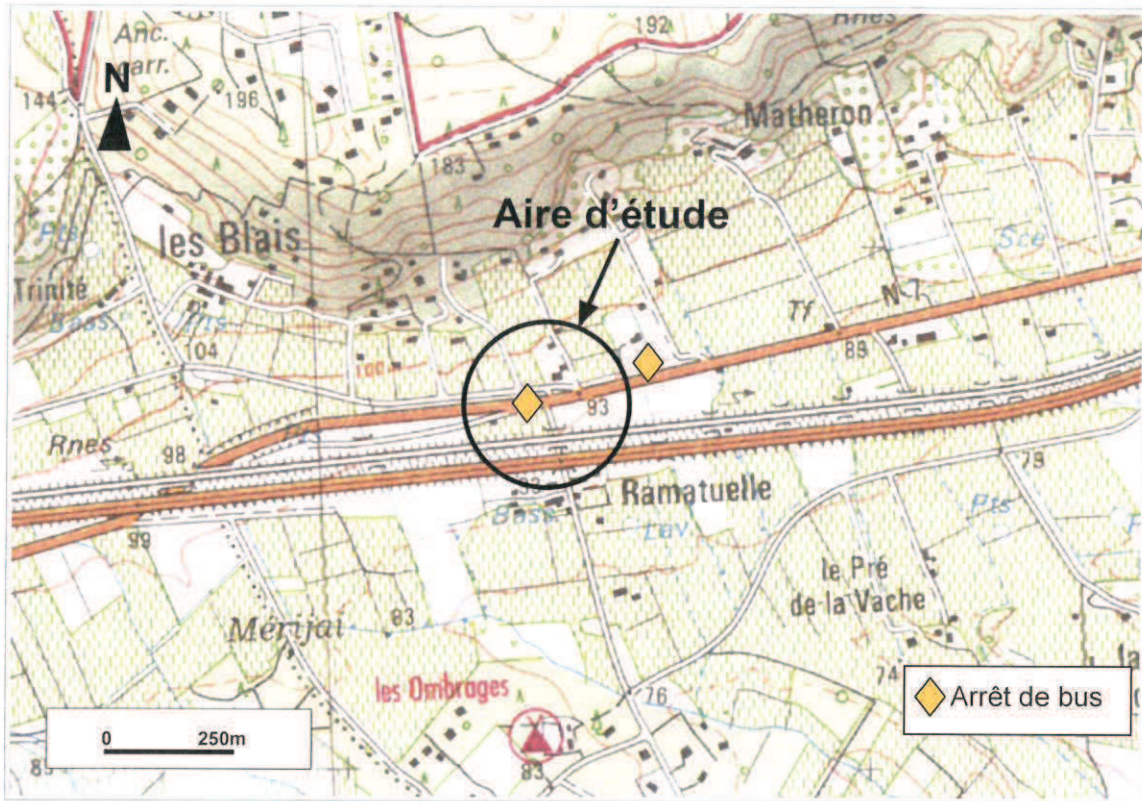
Figure 45 : Réseau viaire



2.3.5.4. Modes doux

Le quartier est desservi par la ligne régulière de transport scolaire *Ted Bus* (CAD).

Figure 46 : Arrêts de bus



LE RESEAU VIAIRE ET LE TRAFIC

Ce qu'il faut retenir :

- A l'échelle communale, la trame viaire repose sur un réseau de voies primaires peu dense mais très structurant et sur un réseau de voies secondaires constitué de chemins communaux permettant la desserte locale,
- La RDN7 fait partie du réseau routier structurant et assure, à ce titre, la fonction de transit et les principales relations internes essentielles au Département,
- A l'entrée ouest de la commune de Vidauban, de nombreux chemins ruraux et voie privées débouchent sur la RDN7,
- Dans sa configuration actuelle, le carrefour présente une insécurité constante liée à une vitesse de circulation élevée et à un manque de lisibilité et de visibilité,
- Le quartier est desservi par bénéficie une ligne régulière de transport scolaire.

➤ Préconisation environnementale :

- Maintenir les accès et la circulation des véhicules en phase travaux,
- Assurer le raccordement sécurisé de tous les accès,
- Réaliser les travaux sous chaussée circulée et hors période estivale,
- Prévoir des arrêts de bus adaptés en concertation avec le service transport de la CAD.

2.3.6. Documents d'urbanisme

La commune de Vidauban dispose d'un Plan Local d'Urbanisme applicable depuis le 14 juillet 2013.

2.3.6.1. Règlement du PLU

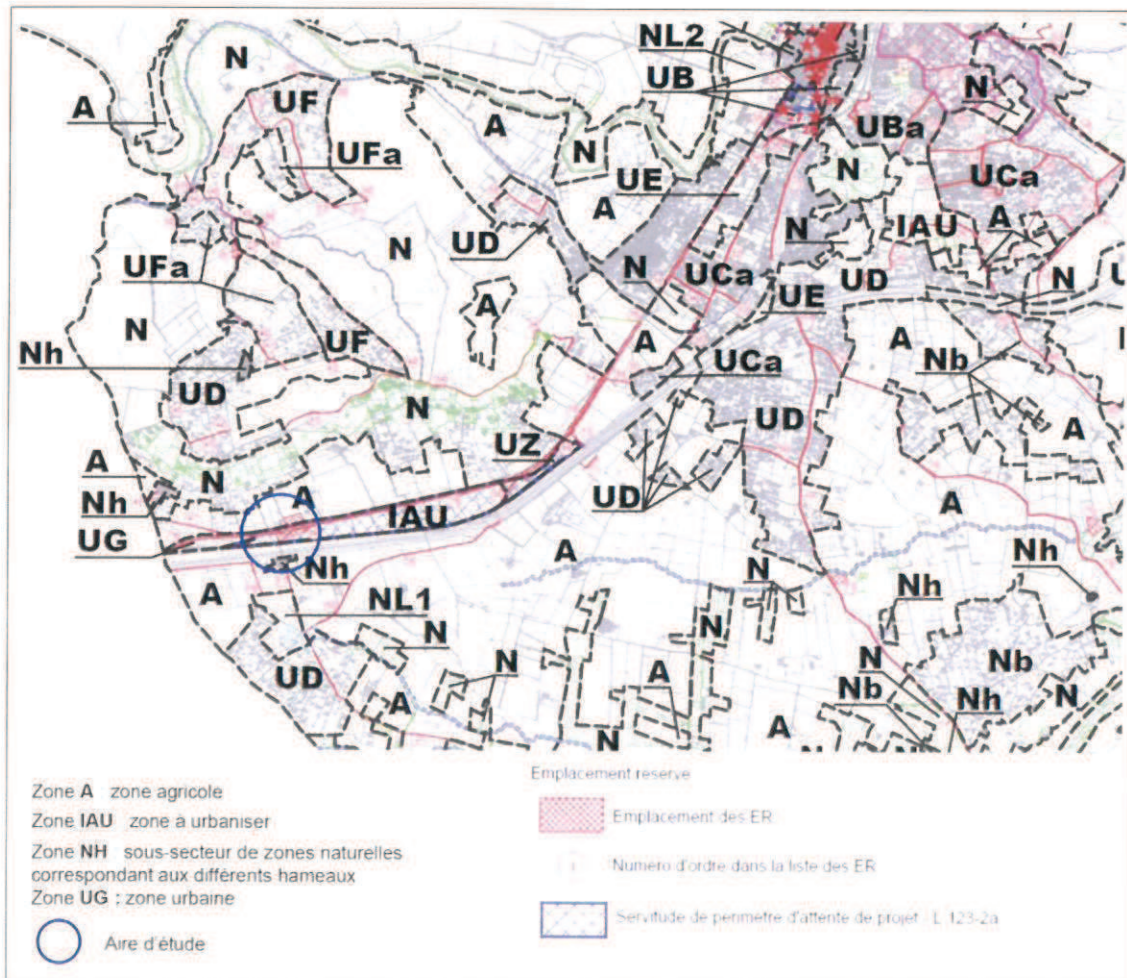
Le carrefour, objet de la présente étude, est situé dans la zone IAU.

❖ Caractère de la zone IAU

La zone IAU est une zone à urbaniser qui comprend trois secteurs :

- Le secteur des Adrechs à vocation habitat et équipements collectifs, commerces et services de proximité,
- Le secteur de la Rourède à vocation d'habitat et d'équipements collectifs, commerces et services de proximité,
- Le secteur de l'entrée de ville sud de la commune de Vidauban situé à Ramatuelle, à vocation d'activités artisanales, commerciales, de services et d'équipements collectifs directement liés à l'agriculture. **Le carrefour RDN7 est situé dans ce secteur.**

Figure 47 : Zonage du PLU



❖ Occupations et utilisations du sol admises

Le règlement autorise les ouvrages techniques d'utilité publique ou d'intérêt collectif sont autorisés sous réserve de leur insertion correcte dans le site.

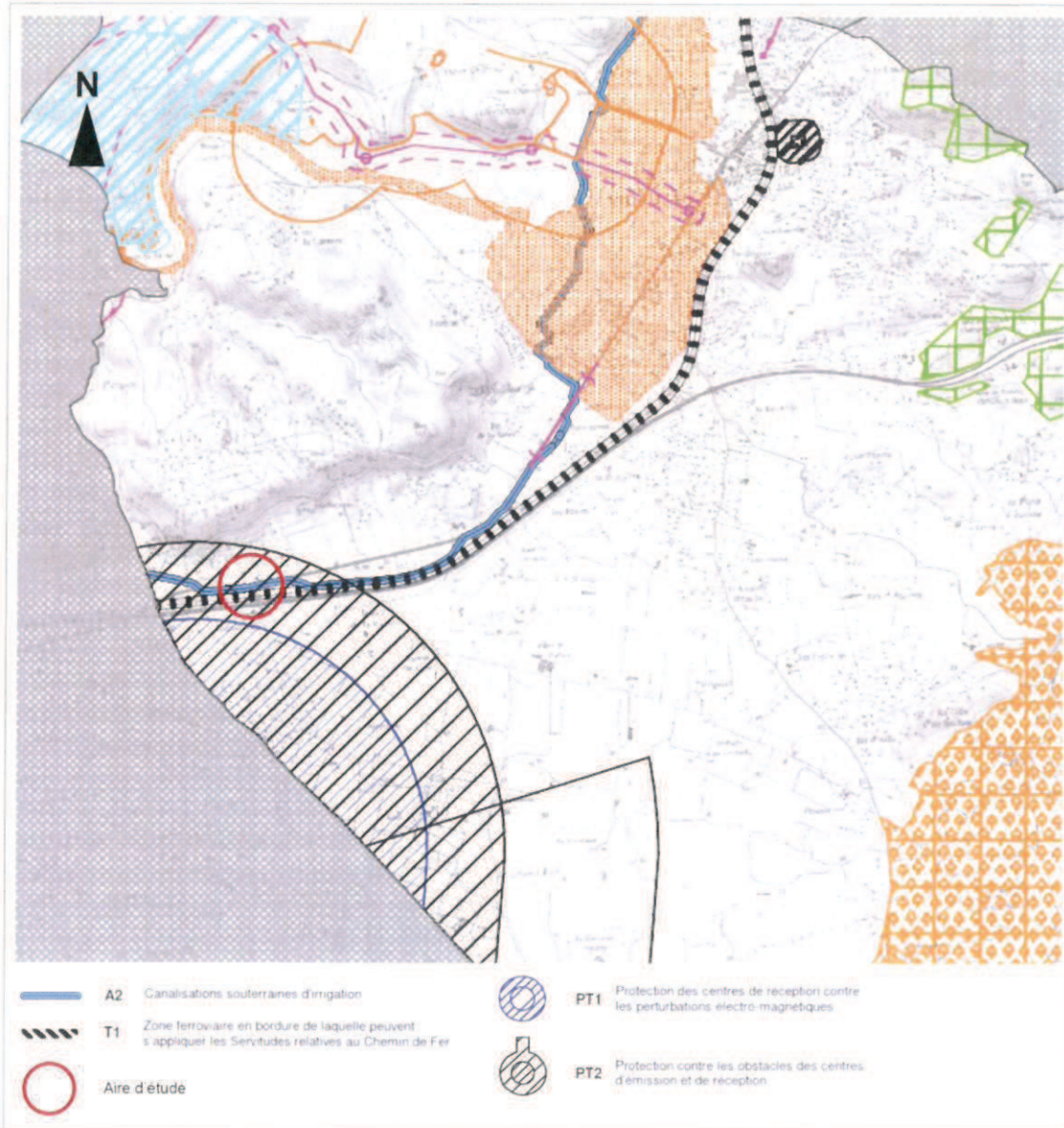
Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement de ces ouvrages ainsi que les affouillements et les exhaussements qui leur sont liés sont autorisés dans les toutes les zones du PLU et ne sont pas soumises aux dispositions des articles 6 à 14.

2.3.6.2. Les servitudes d'utilité publique

L'aire d'étude rapprochée est concernée par servitudes suivantes :

- **Servitude de périmètre d'attente de projet** définie par l'article L. 123-2-a du Code de l'Urbanisme. Cette servitude consiste notamment à « *interdire, sous réserve d'une justification particulière, dans un périmètre qu'il délimite et pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement ; les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés* » ;
- **Servitude protection de réseau d'irrigation (A2) ;**
- **Servitude de protection des télécommunications (PT2).**

Figure 48 : Servitudes



2.3.6.1. Les emplacements réservés

Un emplacement réservé est défini dans l'aire d'étude rapprochée :

Figure 49 : Extrait de la liste des emplacements réservés

N° OPERATION	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	SURFACE APPROXIMATIVE
69	Giratoire RDN7/Ramatuelle	Commune	11 154 m ²

2.3.6.2. Espaces Boisés Classés

On ne recense pas d'Espaces Boisés Classés dans l'aire d'étude rapprochée.

2.3.6.3. Défrichement

L'aire d'étude rapprochée n'est pas située dans une zone soumise à autorisation de défrichement.

LE PLAN D'OCCUPATIONS DES SOLS

Ce qu'il faut retenir :

- La commune de Vidauban dispose d'un PLU applicable depuis le 14 juillet 2013,
- L'aire d'étude immédiate se situe dans une zone à urbaniser IAU,
- Elle est concernée par une servitude d'attente de projet qui consiste à interdire, sous réserve d'une justification particulière, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement,
- Un emplacement réservé est défini pour la création d'une giratoire entre la RDN7 et le chemin de Ramatuelle.

→ Le projet est compatible avec le PLU car il fait partie des occupations du sol autorisées et bénéficie d'un emplacement réservé.

2.3.7. Ambiance sonore

Le bruit auquel on associe généralement la notion de gêne est un mélange complexe de sons, de fréquences (grave, médium, aigu) et d'intensités (faible, moyen, fort). L'intensité acoustique s'exprime en décibels (dB), unité de la pression sonore pondérée selon un filtre (A) correspondant à l'oreille humaine.

Les niveaux de bruit sont régis par une arithmétique particulière (logarithme).

En effet, les décibels ne peuvent pas être directement additionnés :

- * $60 \text{ dB(A)} + 60 \text{ dB(A)} = 63 \text{ dB(A)}$ et non 120 dB(A) !

Quand on additionne deux sources de même niveau sonore, le résultat global augmente de 3 décibels.

- * $60 \text{ dB(A)} + 70 \text{ dB(A)} = 70 \text{ dB(A)}$

Si deux niveaux de bruit sont émis par deux sources sonores, et si l'une est au moins supérieure de 10 dB(A) par rapport à l'autre, le niveau sonore résultant est égale au plus élevé des deux (effet de masque).



La notion de gêne est assez difficile à apprécier ; elle dépend des individus, des situations et des durées. Pour les quantifier, la réglementation s'appuie sur des indicateurs sonores exprimés en L_{Aeq} (L vient de l'anglais Level – niveau -, A indique la pondération fréquentielle). Deux indicateurs sont différenciés : en période diurne, le L_{Aeq} (6 h–22h) et nocturne, le L_{Aeq} (22 h–6 h) qui reflètent le bruit moyen perçu pendant la journée entre 6 et 22 heures et pendant la nuit entre 22 et 6 heures.

2.3.7.1. Réglementation en vigueur

La réglementation en vigueur est régie par les textes suivants :

- ✓ les articles L 571-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- ✓ le décret d'application n°95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures terrestres ;
- ✓ l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Elle précise les niveaux sonores suivants à respecter :

- Si $L_{eq} \text{ initial} \leq 60 \text{ dB(A)} \rightarrow L_{eq} \text{ futur} \leq 60 \text{ dB(A)}$
- Si $60 < L_{eq} \text{ initial} \leq 65 \text{ dB(A)} \rightarrow L_{eq} \text{ futur} \leq L_{eq} \text{ initial}$
- Si $L_{eq} \text{ initial} > 65 \text{ dB(A)} \rightarrow L_{eq} \text{ futur} \leq 65 \text{ dB(A)}$

Au regard du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 et de l'article 2 de l'Arrêté du 5 mai 1995, le niveau sonore résultant de la modification devra respecter, pour les périodes diurnes (Leq 6h-22h) et nocturnes, les valeurs suivantes :

USAGE ET NATURE DES LOCAUX	Leq (6h-22h)	Leq (22h-6h)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Salles de soins et salles réservées au séjour des malades	57 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement	60 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	-

A titre indicatif, le tableau suivant définit l'échelle des bruits dans l'environnement extérieur des habitations :

NIVEAU en dB	NATURE DES BRUITS	IMPRESSION SUBJECTIVE	CONVERSATION
140	Turboréacteur au banc d'essai	Destruction de l'oreille	Impossible
130	Marteau pilon	Seuil de la douleur	
120	Coups de marteau sur acier	Bruit supportable un court instant	
110	Atelier de chaudronnerie	Bruit très pénible	En criant
100	Scie à bois à 1 m. Marteau pneumatique à 3 m		
90	Forge		
80	Atelier de tournage Circulation intense à 1 m	Supportable mais bruyant	A voix forte
70	Restaurant bruyant	Bruit courant	A voix normale
60	Grands magasins Conversation normale		
50	Appartement donnant sur rue animée, fenêtres ouvertes		
40	Bureau tranquille	Calme	A voix chuchotée
30	Jardin tranquille	Très calme	
20	Studio d'enregistrement	Silence anormal	
10	Laboratoire d'acoustique		
0	Seuil d'audibilité		

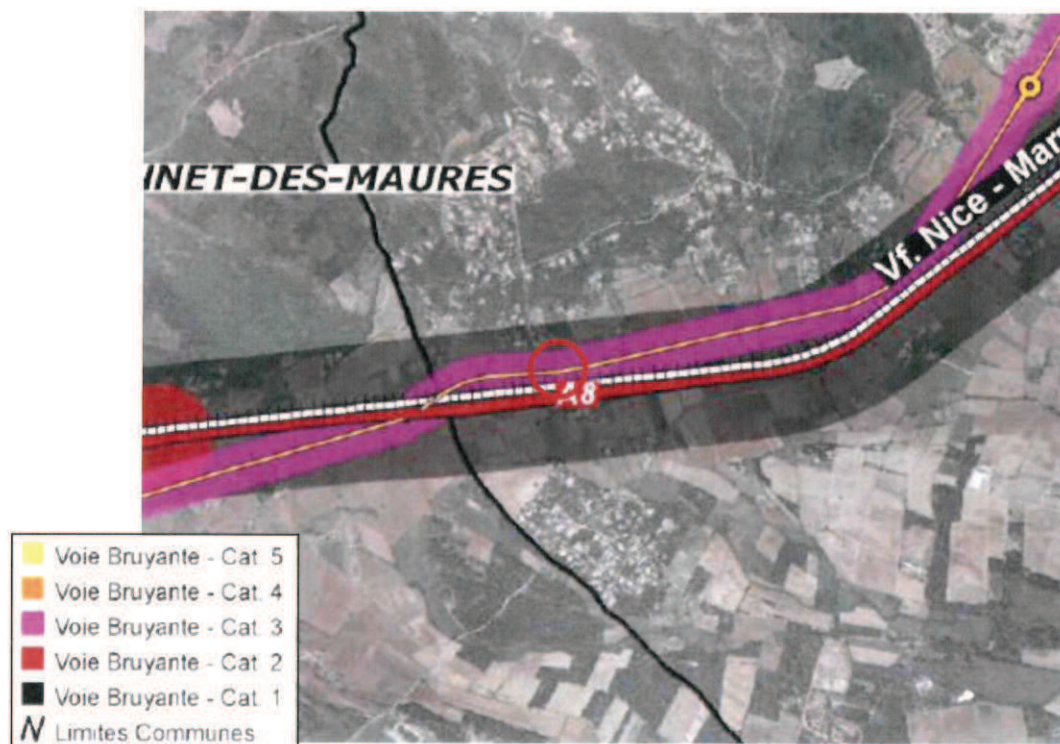
2.3.7.2. Classement des infrastructures bruyantes

L'arrêté du 30 mai 1996 impose le classement des infrastructures de transports terrestres bruyantes en 5 catégories. Ce classement est fonction de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la chaussée, comme défini ci-après.

Catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB [A])	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB [A])	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit (en mètres)
1	83	78	300
2	79	74	250
3	73	68	100
4	68	63	30
5	63	58	10

L'A8 et la RDN7 sont des infrastructures bruyantes de 2^{ème} et 3^{ème} catégorie.

Figure 50 : Classement des infrastructures bruyantes



LE BRUIT

Ce qu'il faut retenir :

L'A8 et la RDN7 sont des infrastructures bruyantes de 2^{ème} et 3^{ème} catégorie.

➔ **Préconisation environnementale : Réduire la vitesse sur la RDN7.**

2.4. PATRIMOINE CULTUREL ET PAYSAGE

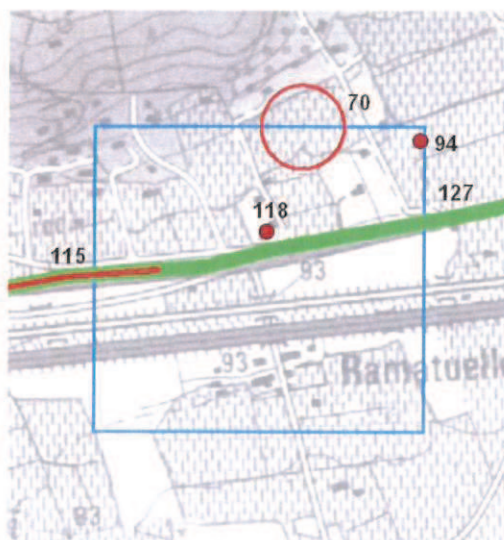
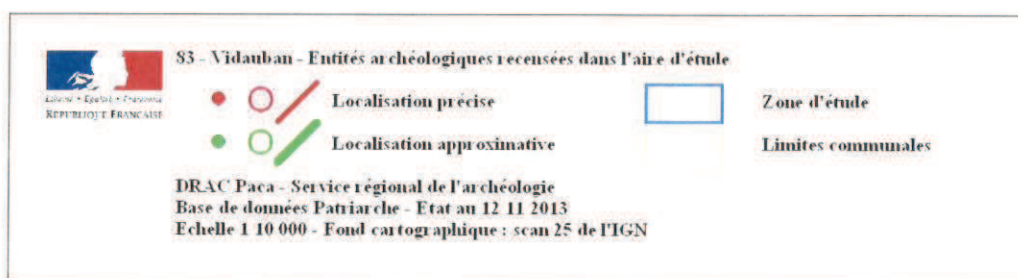
2.4.1. Patrimoine culturel

2.4.1.1. Monuments historiques

Aucun monument historique n'a été recensé dans ou à proximité de l'aire d'étude.

2.4.1.2. Vestiges archéologiques

D'après les éléments fournis par le Service Territorial d'Architecture et du Patrimoine du Var, l'aire d'étude rapprochée est située dans l'emprise de la voie Aurélienne et à proximité de vestiges gallo-romain.



N° Identification de l'EA

127028183	S3 061 012	FREJUS	Voie aurélienne -Tracé supposé (Var)	voie Gallo-romain
70029304	S3 148 0070	VIDAUBAN	Matheron Ouest	habitat Gallo-romain
94029337	S3 148 0094	VIDAUBAN	Matheron sud (Matheron 3)	occupation ? Gallo-romain
115033525	S3 148 0115	VIDAUBAN	Voie aurélienne - Les Blais	voie Gallo-romain
118035001	S3 148 0118	VIDAUBAN	Ramatuelle	sépulture Gallo-romain

2.4.2. Paysage

2.4.2.1. Grand paysage

Source : Atlas des Paysages du Var

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit dans l'entité paysagère de la **dépression permienne**.

Figure 51 : Localisation de l'entité paysagère de la dépression permienne



2.4.2.1.1 Portrait du territoire

Le sillon est parcouru par les voies de circulation et se découvre en vue latérale et mouvante depuis la voie ferrée, les routes et autoroutes. Les cols ou sommets, les villages perchés en bord de dépression permettent des points de vue plongeants.

Le végétal suit les voies, les cours d'eau, les bords de parcelle et donne une ambiance d'ensemble arborée.



A l'est, la limite correspond aux contreforts du massif des Maures. Elle passe depuis le Sud par le hameau du Viet (au Nord de Hyères) et Pierrefeu-du-Var, longe le Réal Martin, puis l'A57 jusqu'au village des Tortues, passe par le Cannet-des Maures, et borde enfin l'Aille et l'Argens jusqu'au Rocher de Roquebrune.

Au Nord, l'entité englobe la ville du Muy.

Au Sud, la limite est une ligne allant des Moulières (La Valette) jusqu'à La Bayorre (à l'Ouest d'Hyères) et remontant au Nord-Ouest de Hyères jusqu'au hameau du Viet.

La limite Ouest correspond aux premières hauteurs de la Provence calcaire. Des Moulières, elle s'étend jusqu'au sommet des Baux Rouges (538 m), contourne Solliès-Pont par l'Ouest, passe par Solliès-Toucas, Cuers, Puget-Ville, Carnoules, Pignans-Nord, Gonfaron-Nord, Le Luc, Le Vieux-Cannet, Vidauban, Taradeau, Les Arcs et la Motte (au Nord du Muy).

2.4.2.1.2 Déterminants géographiques

La dépression permienne est topographiquement une plaine étroite, large de 2 à 10 kilomètres et longue d'une cinquantaine. Bordée par le massif des Maures à l'Est et les premières hauteurs calcaires à l'Ouest, son altitude varie en moyenne d'une cinquantaine à une centaine de mètres. Les altitudes les plus basses se rencontrent au Nord et au Sud de l'entité, près des vallées de l'Argens et du Gapeau. Elle est ponctuée cependant de quelques buttes de près de 200 mètres, et d'un petit massif culminant à 270 m (La Brouisse) entre La Crau et Cuers. Les bords de la dépression montent rapidement à plus de 300 mètres.

De nombreux cours d'eau traversent ou empruntent le sillon permien. Du Nord au Sud, on rencontre : l'Argens, le Capelan, la Florieye, l'Aille et ses affluents, le Riaufort, le Réal Martin et ses affluents dont le Réal Collobrier, et enfin le Gapeau et ses affluents. La dépression permienne est donc particulièrement bien irriguée, ce qui favorise l'agriculture.

Cette dépression, coincée entre Provence cristalline à l'Est (les Maures) et Provence calcaire à l'Ouest, est née du soulèvement de la partie orientale à l'ère Quaternaire, tandis que la partie occidentale s'enfonçait.

Les roches rencontrées dans la dépression permienne sont de couleur plutôt sombre et rouge. Elles datent du Permien (-290 à -245 millions d'années), époque qui a donné son nom au sillon. Ce fut une époque de volcanisme intense, marquant la fin de l'Ère Primaire. Les roches de la bordure Est, cristallines et en majorité métamorphiques, plus anciennes, datent du milieu de l'Ère Primaire (-400 millions d'années), tandis que les roches de la bordure Ouest, carbonatées, plus récentes, datent du Trias (Ère Secondaire, -245 à -205 millions d'années).

L'inclinaison des couches et l'érosion expliquent l'affleurement des roches du Permien. La dépression est aussi recouverte de dépôts alluvionnaires récents (ère Quaternaire) qui rendent la plaine très fertile.

2.4.2.1.3 Organisation du territoire

Divers types de milieux sont rencontrés dans la dépression permienne, souvent complémentaires d'un point de vue écologique.

Les zones aquatiques sont nombreuses. Les cascades de l'Aille permettent une oxygénation de ce cours d'eau qui accueille ainsi une flore et une faune riche (nombreuses espèces de libellules).

Les cours d'eau bordés de ripisylves fonctionnent en complément avec les agrosystèmes à vignes et olivettes, fournissant habitat et nourriture à une flore et une faune importante : insectes, rongeurs, reptiles, mais surtout oiseaux. On rencontre par exemple le milan royal, la huppe, le rolhier et le bihoreau gris.

Certains d'entre eux nichent dans les arbres creux de la ripisylve. Enfin, on rencontre également quelques suberaies et pinèdes, quand le sol est plus épais.

L'espace forestier est quasiment absent de la dépression permienne. Les quelques boisements se trouvent sur les bords du sillon ou sur les petites buttes. Le massif situé entre La Crau et Cuers est principalement planté en conifères (pins parasols).

L'essentiel de la plaine est occupée par les espaces agricoles. La situation est hétérogène dans tout le sillon. D'une manière générale, la part en surface agricole utile est importante, de 15 à 30 %, voire 40%. Elle a tendance à diminuer depuis une vingtaine d'années, même si elle reste stable par endroit, et le nombre d'exploitations a en moyenne été divisé par 3, voire 5 (au Luc par exemple).

La vigne y représente encore la majorité des cultures (les deux tiers). Elle est de moins en moins présente, même si les vignobles en AOC Côtes de Provence se maintiennent mieux, voire augmentent en superficie.

Le reste des cultures est partagé entre vergers, labours, oliviers et horticulture ornementale. Au sud du sillon permien se concentrent les surfaces horticoles (La Crau, La Garde) ainsi que les vergers, notamment de figuiers (La Farlède, Solliès-Pont, Camoules). Pignans est encore un lieu de production important de bouchons en liège.

Le sillon est un axe très emprunté, permettant de relier notamment le Nord et le Sud du département. Dès l'Antiquité, la Via Aurelia romaine passait déjà par le sillon (du Muy au Luc), et de nombreuses routes et chemins de fer furent construits durant les siècles qui suivirent dans toute la plaine.

Aujourd'hui, le sillon est marqué par l'autoroute :

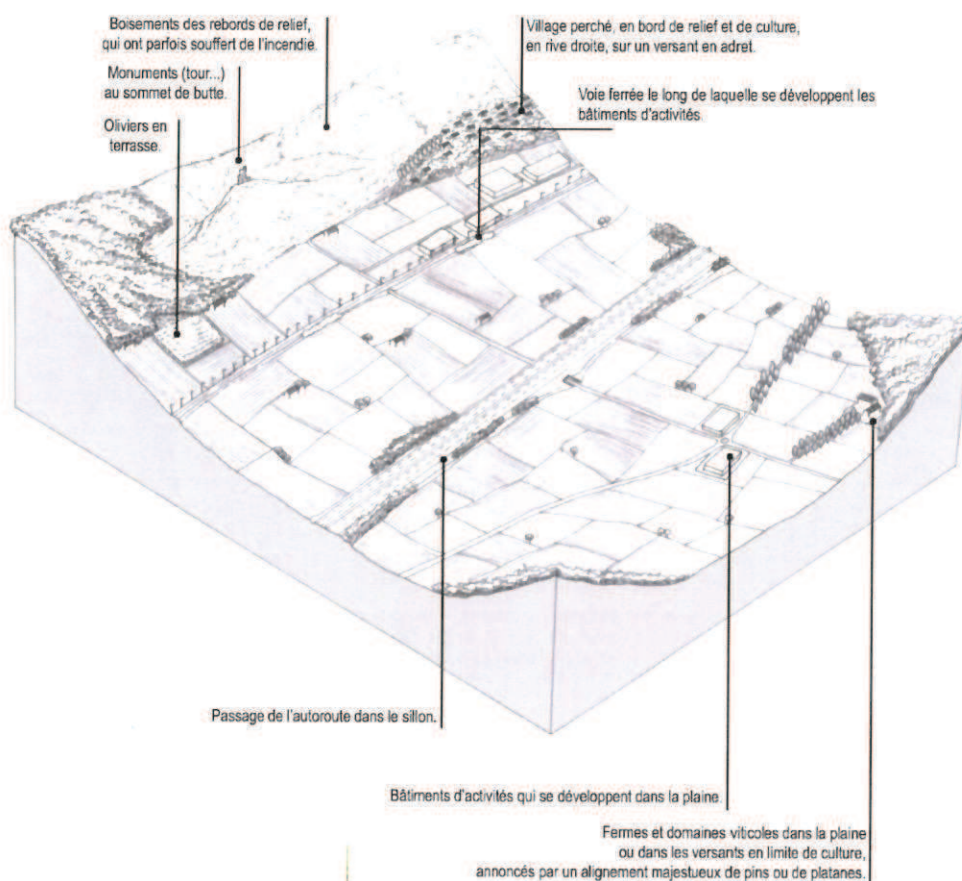
- l'A8 ou «Provençale», qui relie Fréjus au Cannet, est la plus fréquentée. Ceci s'explique notamment par la position de passage qui a toujours caractérisé le Var, intermédiaire entre le couloir Rhodanien et l'Italie ;
- l'A57 qui mène à Toulon depuis Le Cannet-des-Maures. L'autoroute est doublée de nationales (N7 et N97).

Des départementales coupant la plaine permienne transversalement complètent ce réseau dense.

La plaine est densément peuplée, constituée d'un réseau important de villages et de petites villes. Une église ou une chapelle, souvent couronnée d'un campanile métallique, marque le centre du bourg qui était souvent entouré de remparts, et dont il ne reste aujourd'hui que des vestiges (Pignans, Cuers, Les Arcs).

Le patrimoine historique et culturel est riche, les édifices religieux nombreux (église romane de Solliès-Ville, église du Muy, Chapelle de Carnoules, Chapelle de Cuers...). A Cuers, on trouve des restes d'aqueduc romain et de castella celte, mais aussi de belles maisons provençales.

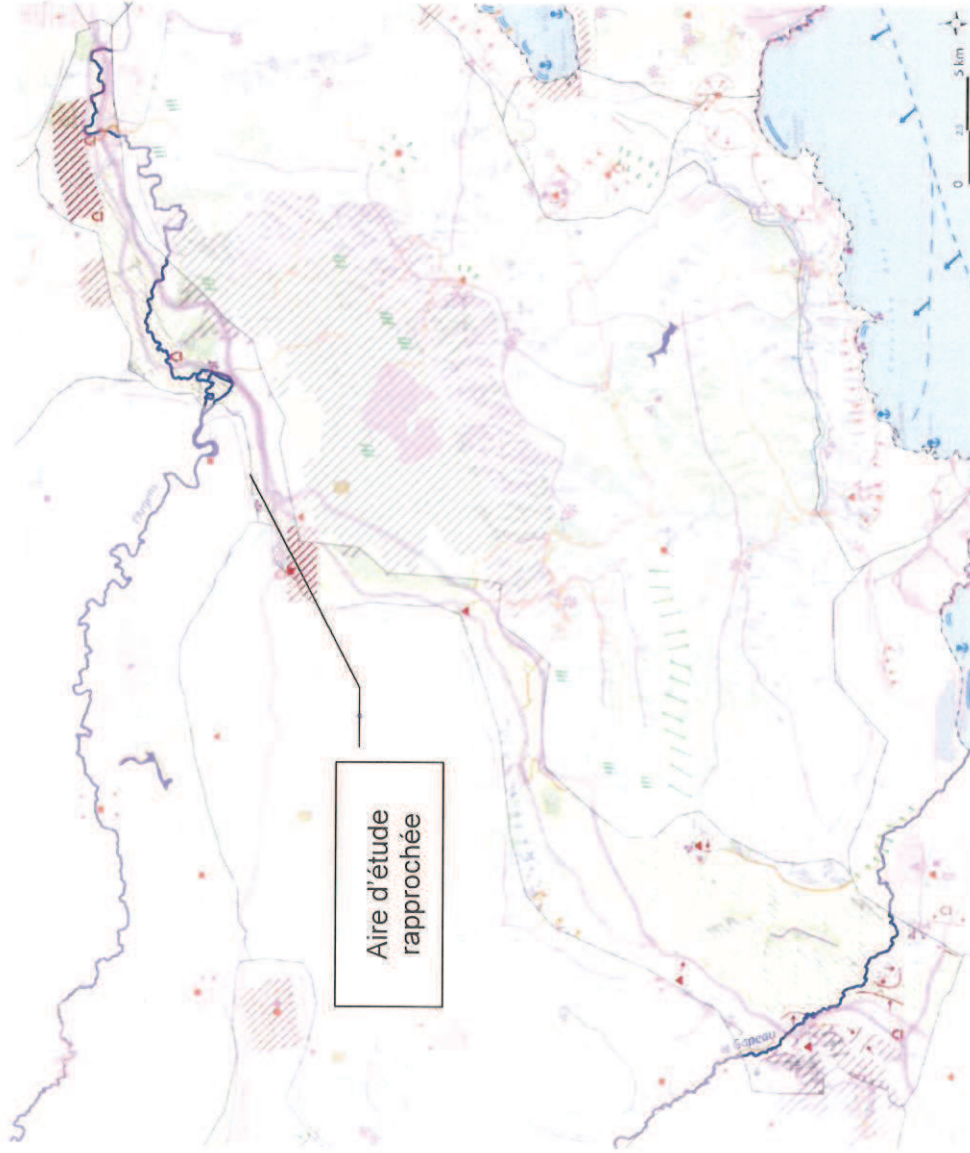
La pression d'urbanisation est très forte; elle se situe le plus souvent au nord de l'unité et des infrastructures ; de nombreux lotissements sont construits en périphérie des villes.



2.4.2.1.4 Tendances d'évolution et enjeux à l'échelle de l'entité paysagère

- Axe de circulation majeur, où se multiplient les voies et les projets d'aménagement accompagnant les infrastructures, accentuant la pression sur le foncier,
- Déclin de la vigne, qui occupait une part importante des cultures.
- Population dense et urbanisation en croissance, qui se développent de plus en plus dans la plaine.
- Patrimoine architectural et historique riche, à mettre en valeur.
- Les cours d'eau et leur ripisylve, une richesse écologique à maintenir.

Figure 52 : Carte des principaux enjeux paysagers



1. ACTIVITES AGRICOLES ET/OU PASTORALES

	Zone de dépense agricole perceptible	Maintien d'espaces ouverts / Paysages diversifiés, biodiversité
	Principale structure rurale de qualité	Espaces / Harmonie et identité des terroirs

2. ESPACES NATURELS ET FORESTIERS

	Secteur critique par ses incendies	Reconstruction forestière / Cadre de vie, valeur des sols
	Ensemble maïs forêt / agriculture à dominante forestière	Continuité / Maintien des équilibres
	Réserve remarquable	Maintien d'un corridor écologique boisé / Structuration et animation de l'espace
	Zone humide douce / saumâtre	Préservation des richesses écologiques et paysagères / Maintien de la diversité et de la spécificité du milieu

3. URBANISATION

	Silhouette de village remarquable	Préservation et gestion du cadre de vie et de la silhouette / Diversité architecturale et urbaine
	Ensemble bâti ou urbain remarquable	Maintien de la qualité / Diversité architecturale et urbaine
	Entrée d'agglomération délicate	Requalification urbaine et paysagère / Nouvelle image / Nouveaux usages
	Secteur d'extension urbaine	Mutateurs rapides à gérer dans un projet urbain / Limitation de la banalisation
	Secteur pavillonnaire sur les versants et dans les plaines	Maîtrise de l'extension, densification / Association de la qualité paysagère et limite de l'étalement
	Progression de l'habitat diffus	Maîtrise de l'évolution / Régénération des espaces agricoles et naturels
	Arrêt ou coupure d'urbanisation	Limite donnée au tissu urbain / Conservation de continuité paysagère, espace de respiration

4. RESEAUX ET INFRASTRUCTURES

	Porte d'entrée du département	Point de vue à mettre en valeur / Image valorisante et identitaire
	Paysage de route et point de vue offert de qualité	Maintien de la qualité de la voie et de ses abords / Diversité des paysages découverts
	Installation ou infrastructure à fort impact paysager	Reconquête paysagère / Valorisation des paysages et cadre de vie

5. PERCEPTIONS ET ELEMENTS DE PAYSAGE REMARQUABLE

Site protégé		
	Site classé	
	Site inscrit	
	Projet de classement (Gris crevus, Cruchin, Plaine des Maires, Comens)	Maintien, gestion des sites naturels, agricoles et urbains / Mise en valeur des richesses patrimoniales, culturelles du département / Tourisme et accueil du public
	Propriété du Conservatoire du Littoral	
	Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager	

2.4.2.2. Paysage local

L'aire d'étude se situe sur le versant nord de la plaine des Maures.

Ces coteaux présentent une forte composante viticole mais sont marqués par un phénomène croissant de péri urbanisation entraînant une consommation de plus en plus conséquente des terres arables. Les zones agricoles se distinguent encore nettement et assurent une coupure franche entre la plaine urbanisée de Vidauban et les collines boisées.



Le faisceau d'infrastructures constitue ici une rupture entre les coteaux agricoles en cours d'urbanisation et la plaine agricole de l'Aille.



Au sud, la plaine agricole accueille également des regroupements d'habitations tels que le Gamounaou. Dotée d'une grande qualité paysagère, la plaine viticole est un espace fortement identitaire pour la commune. Elle constitue également un vaste espace de respiration et une coupure d'urbanisation qui, de manière concomitante, met en valeur le massif des Maures.



La plaine agricole des Maures, au sud – Auteur : Ingérop Conseil & Ingénierie

LE PATRIMOINE ET LE PAYSAGE

Ce qu'il faut retenir :

- Aucun monument historique à proximité de la zone d'étude,
- L'aire d'étude rapprochée est située dans l'emprise de la voie aurélienne et à proximité de vestiges gallo-romains,
- Entité paysagère de la dépression permienne.

➤ Préconisations environnementales :

- **Rapprochement avec le Service d'Archéologie Préventive de la DRAC,**
- **Améliorer la lisibilité et la qualité des aménagements par un traitement paysager,**
- **Eviter les délaissés routiers.**

2.5. SYNTHÈSE DES ENJEUX

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement a abouti à la connaissance des milieux traversés, nécessaire pour **dégager les enjeux et contraintes du site au regard des caractéristiques spécifiques du projet.**

Figure 53 : Tableau de synthèse des enjeux

THEME	ENJEU	ENJEU	PRECONISATION ENVIRONNEMENTALE
Milieu physique			
<i>Climat</i>	Climat typiquement méditerranéen caractérisé par des précipitations irrégulières et à caractère orageux	Faible	Prendre en compte le caractère orageux des précipitations dans le dimensionnement du système d'assainissement pluvial de la plateforme.
<i>Topographie / relief</i>	Terrains fortement remaniés	Faible	Respecter les cotes altimétriques actuelles de façon à optimiser l'insertion paysagère et éviter la création de nouveaux remblais.
<i>Contexte géologique</i>	Terrains de nature alluvionnaire	<i>A définir</i>	Effectuer des reconnaissances géotechniques afin de définir précisément les caractéristiques des sols et, le cas échéant, prévoir des dispositions constructives spécifiques.
<i>Eaux souterraines</i>	Domaine marno-calcaire et gréseux de Provence est	Faible	Mettre en place un système d'assainissement pluvial assurant la collecte et le traitement des eaux de ruissellement,
<i>Eaux superficielles</i>	Bassin versant de l'Aille	Faible	Réduire l'utilisation d'intrants pour la gestion des accotements routiers.
<i>Risques naturels</i>	Risques de mouvement de terrain, sols argileux – Plateforme de stockage en remblais	Faible	Effectuer des reconnaissances géotechniques afin de définir précisément les caractéristiques des sols et, le cas échéant, prévoir des dispositions constructives spécifiques.
<i>Qualité de l'air</i>	Influence prépondérante de l'A8 en termes d'émissions polluantes	Faible	

THEME	ENJEU	ENJEU	PRECONISATION ENVIRONNEMENTALE
Milieu naturel			
ZNIEFF	Néant	Très faible	Prévenir les risques de pollution et de dissémination des espèces végétales invasives, Evacuer systématiquement les déblais vers une filière agréée.
Natura 2000	Néant		
Flora / habitats	Habitats dégradés – absence de continuités écologiques		
Milieu humain			
Activités économiques	Parcelles agricoles à proximité	Faible	Prévenir les risques de pollution et les limiter les envois de poussières durant la phase travaux, Maintenir les accès et la circulation des véhicules en phase travaux.
Occupation du sol	Plateforme de stockage – coteaux en cours de périurbanisation	Faible	Optimiser les emprises en réutilisant au maximum la plateforme routière existante. Maintenir le fonctionnement des réseaux en phase travaux en concertation avec les concessionnaires,
Réseaux et équipements	Présence de réseaux et de petits équipements	Modéré	Assurer la collecte des déchets en phase travaux comme en phase exploitation en concertation avec les services compétents de la Communauté dracénoise, Maintenir les accès à l'aire de grand passage en phase travaux.
Réseau viaire	Rôle structurant de la RDN7 - desserte locale par un réseau secondaire ramifié – enjeu de sécurité au niveau de l'intersection	Fort	Maintenir les accès et la circulation des véhicules en phase travaux, Assurer le raccordement sécurisé de tous les accès,

THEME	ENJEU	ENJEU	PRECONISATION ENVIRONNEMENTALE
			Réaliser les travaux sous chaussée circulée et hors période estivale, Prévoir des arrêts de bus adaptés en concertation avec le service transport de la CAD.
<i>Urbanisme</i>	Zone à urbaniser – emplacement réservé pour la création du giratoire		
<i>Ambiance sonore</i>	Infrastructures bruyantes	Faible	Réduire la vitesse sur la RDN7.
Patrimoine culturel et paysage			
<i>Patrimoine culturel</i>	Voie aurélienne	Potentiel	Rapprochement avec le Service d'Archéologie Préventive de la DRAC.
<i>Paysage</i>	Coteaux urbanisés – tendance au mitage	Faible	Améliorer la lisibilité et la qualité des aménagements par un traitement paysager, Eviter les délaissés routiers.

3. IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX IMPACTS POTENTIELS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Sont présentés dans ce chapitre les principaux impacts potentiel à ce stade de l'étude ; il ne s'agit donc pas d'une liste exhaustive.

On distingue les impacts en phase travaux des impacts en phase exploitation.

3.1. LES PRINCIPAUX IMPACTS PREVISIBLES EN PHASE TRAVAUX

- Impact potentiel sur la qualité des eaux à l'aval immédiat de l'aire d'étude
- Impact sur la qualité de l'air (poussières)
- Impact sur la desserte et le trafic
- Impact potentiel sur des vestiges archéologiques.

3.2. LES PRINCIPAUX IMPACTS PREVISIBLES EN PHASE EXPLOITATION

- Impact en termes d'imperméabilisation

4. LISTE DES PROCEDURES A PREVOIR

4.1. ETUDES COMPLEMENTAIRES

4.1.1. Etude hydraulique

Une étude hydraulique est nécessaire pour préciser les bassins versants collectés.

En effet, le projet pourrait être soumis à déclaration au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (ex Loi sur l'Eau) pour la rubrique suivante :

- 2.1.5.0 : rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles. Si la surface du bassin versant intercepté est supérieure à 1 ha.

4.1.2. Etude Natura 2000 (si dossier Loi sur l'Eau)

Dans l'hypothèse où un dossier de déclaration au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (ex Loi sur l'Eau) s'avère nécessaire alors une évaluation simplifiée des incidences sur les sites Natura 2000 devra également être menée.

4.2. PROCEDURES REGLEMENTAIRE

4.2.1. Etude d'impact

L'article L. 122-1 du code de l'environnement dispose que « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact ».

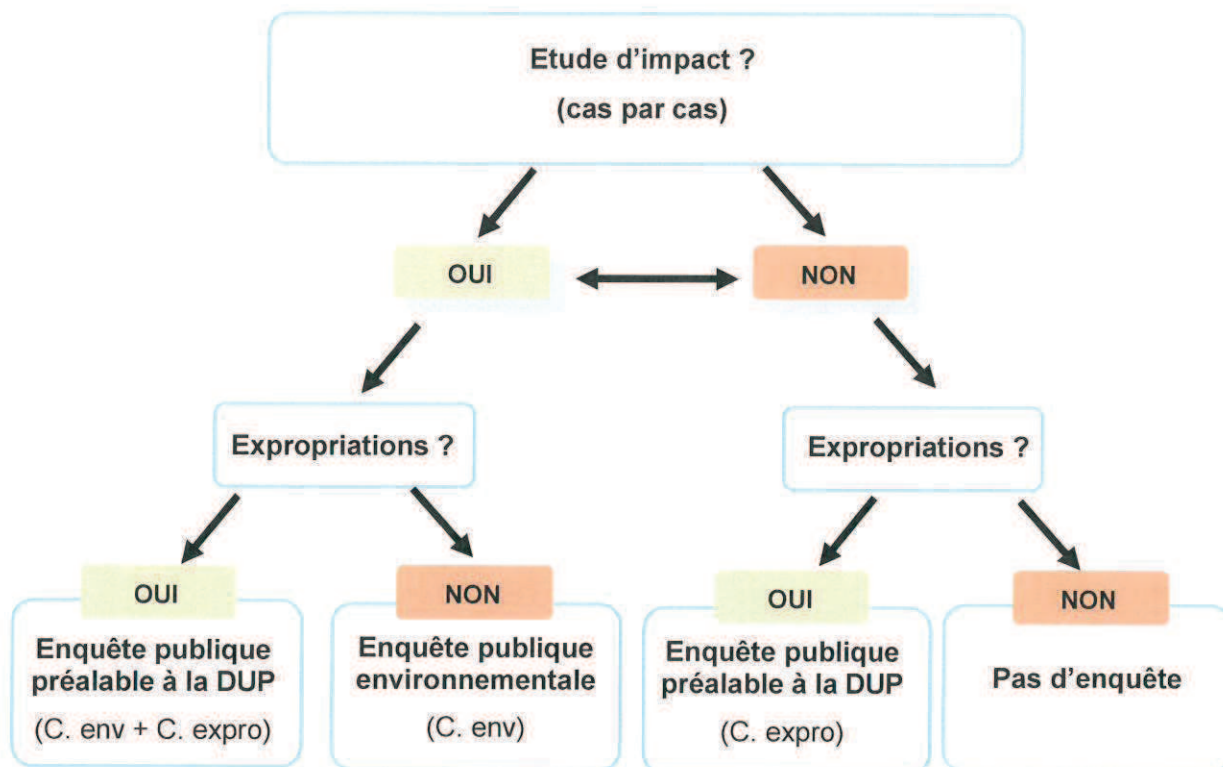
D'après les éléments fournis par le CG83, le giratoire seul représente une superficie de 0,45ha et près de 0,6ha avec ses aménagements connexes (talus et voies de raccordement).

Suivant l'annexe à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement, le projet entre dans la catégorie des giratoires supérieurs à 0,4 h donc soumis à la **procédure d'examen au cas par cas** préalable à la réalisation d'une étude d'impact.

RUBRIQUE	INTITULE	PROCEDURE
6° e)	Infrastructures routières Tout giratoire dont l'emprise est supérieure ou égale à 0,4 hectare.	Examen au « cas par cas » préalable à la réalisation d'une étude d'impact

4.2.2. Enquête publique

Plusieurs cas de figures peuvent être envisagés :



4.2.3. Loi sur l'Eau

L'étude hydraulique permettra de définir si un dossier de déclaration au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (ex Loi sur l'Eau) doit être élaboré ou pas.

Dans l'hypothèse où un tel dossier s'avère nécessaire alors une évaluation simplifiée des incidences sur les sites Natura 2000 devra également être menée.

4.2.4. Archéologie préventive

« Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature, par sa localisation et ses caractéristiques, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques » (R. 111-4 du code de l'Urbanisme).

D'après les données transmises par le Service Régional de l'Archéologie, le site présente une sensibilité certaine.

Le Maître d'Ouvrage devra donc se rapprocher des services compétents de la Direction des Affaires Culturelles qui se prononceront sur la nécessité de réaliser un diagnostic préventif.