



Plan Local d'Urbanisme

Modification n°2

1. Rapport de Présentation (Notice annexe au rapport de présentation)

PLU prescrit par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 2014
PLU arrêté par délibération du Conseil Municipal du 05 février 2016
PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 14 octobre 2016
Modification simplifiée n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal du 21 juillet 2017
Mise à jour le 3 octobre 2018
Modification n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal du 26 juillet 2019
Modification n°2 approuvée le XXX

SOMMAIRE

I.	Préambule	5
1.	L'objet de la modification.....	5
2.	La procédure	5
II.	Modification de l'OAP du Rayol.....	7
1.	L'exposé des motifs	7
2.	La Modification.....	10

I. Préambule

1. L'objet de la modification

La commune du Rayol-Canadel a approuvé son Plan Local d'Urbanisme le 14 octobre 2016. Le PLU a fait l'objet d'une modification simplifiée n°1 approuvée le 21 juillet 2017 et d'une modification n°1 approuvée le 26 juillet 2019.

Afin de permettre la mise en œuvre d'un parc de stationnement mixte Public/Privé à l'emplacement d'un parc de stationnement initialement uniquement public dans l'OAP « le secteur du Rayol » (zone UA).

Il est rappelé que cette procédure respecte les dispositions des articles L.153-36 et suivants du Code de l'Urbanisme. En effet, les PLU peuvent faire l'objet d'une modification lorsqu'il n'est pas envisagé :

- soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance.

Dans les autres cas, en application des dispositions de l'article L.153-36 du Code de l'urbanisme, le PLU fait l'objet d'une procédure de modification lorsque la commune envisage de **modifier le règlement (écrit ou graphique) ou les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**.

La présente modification du PLU porte sur le point suivant :

- la modification de l'OAP « le Rayol » en ce qui concerne le parc de stationnements ;

La présente notice constitue une annexe au rapport de présentation du PLU.

2. La procédure

La procédure de modification est décomposée en plusieurs étapes :

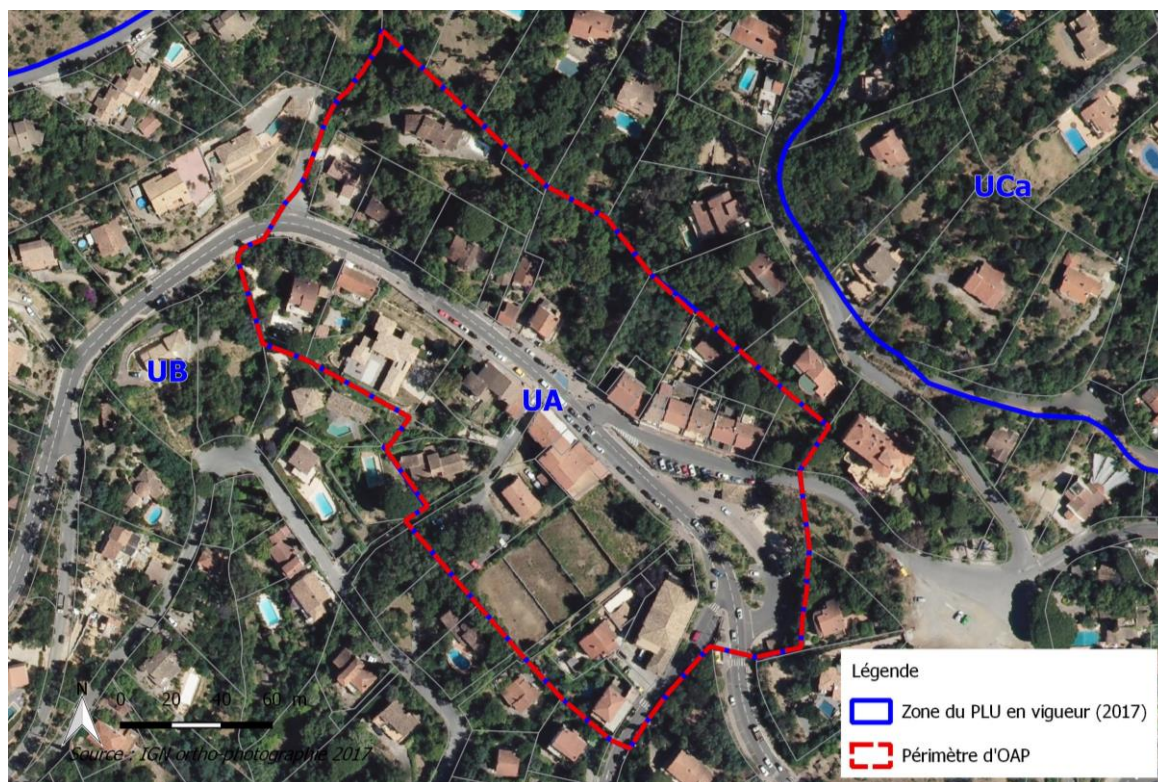
- 1.a- Elaboration du dossier de modification.
- 1.b- Saisine de la MRAe (Mission Régionale de l'Autorité environnementale) pour examen au « cas par cas » sur la nécessité de réaliser une évaluation environnementale.
- 2- Notification de projet de modification du PLU aux Personnes Publiques Associées, et Consultées le cas échéant
- 3- Organisation de l'enquête publique à l'initiative du Maire pendant une durée d'un mois. À l'issue, le commissaire enquêteur a un mois pour rendre son rapport.
- 4- Délibération du Conseil Municipal sur le dossier de modification du PLU

II. Modification de l’OAP du Rayol

1. L’exposé des motifs



Localisation du site (source de la carte : IGN/Géoportail)



Périmètre de l’OAP et zonage en vigueur

La commune du Rayol-Canadel sur Mer a connu une forte baisse démographique au cours des deux dernières décennies (-17%) en lien avec le phénomène de mutation des résidences principales en résidences secondaires sur l’ensemble de son territoire. Les constructions neuves ont répondu aussi essentiellement au développement de l’offre de résidences secondaires.

La baisse de la population s'est accompagnée d'un départ progressif des populations actives et aux revenus modestes, d'une diminution des effectifs scolaires, et de l'offre de commerces et de services.

C'est pourquoi, le PLU approuvé en octobre 2016 a pour ambition de permettre le maintien de la population en développant un offre résidentielle accessible et répondant aux besoins divers de parcours résidentiel¹.

Le projet communal inscrit dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables repose ainsi sur une production d'environ 90 logements (résidences principales) à l'horizon 2025.

Le cœur de village du Rayol est l'un des secteurs à enjeu pour la réalisation de cet objectif.

Le PLU du Rayol Canadel identifie le centre du Rayol pour son potentiel d'aménagement : une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) a été définie afin d'accompagner la densification du secteur en organisant un espace de renouvellement à vocation d'habitat et d'équipements comprenant notamment une résidence seniors, des logements sociaux, des logements pour actifs ainsi que des équipements publics et sportifs.

Dans l'objectif d'aménager une partie du secteur couvert par l'OAP, la commune a engagé une étude capacitaire des espaces à urbaniser du secteur Sud du cœur de village, réalisée en octobre 2017 par le CAUE.

Cette étude préalable sommaire a permis de préciser les orientations et prescriptions pour la mise en œuvre d'un projet de qualité, bien inséré dans son contexte.

La modification du PLU n°1 approuvé en 2019 a permis de préciser l'OAP initiale en ce qui concerne :

- les destinations à l'intérieur du secteur habitat/équipement sont spatialement redéfinies (inversement des secteurs de logements pour seniors et des logements pour actifs, sans en modifier le contenu global) à l'échelle du site de façon à délimiter les périmètres d'implantation maximum ;
- les bandes paysagères sont figurées en limite du site et de l'escalier ainsi qu'entre les bâtiments de logements et le parking à créer ;
- un maillage de cheminements doux est figuré ;
- la création d'un espace public de cœur d'îlot, indispensable espace de respiration, est imposée ;
- le secteur d'aire maximale d'implantation est supprimé.

En outre, l'OAP a été complétée dans le secteur de servitude de mixité sociale : un espace tampon le long de la voie à créer et des respirations paysagères sont imposés afin d'assurer l'insertion paysagère des futurs bâtiments.

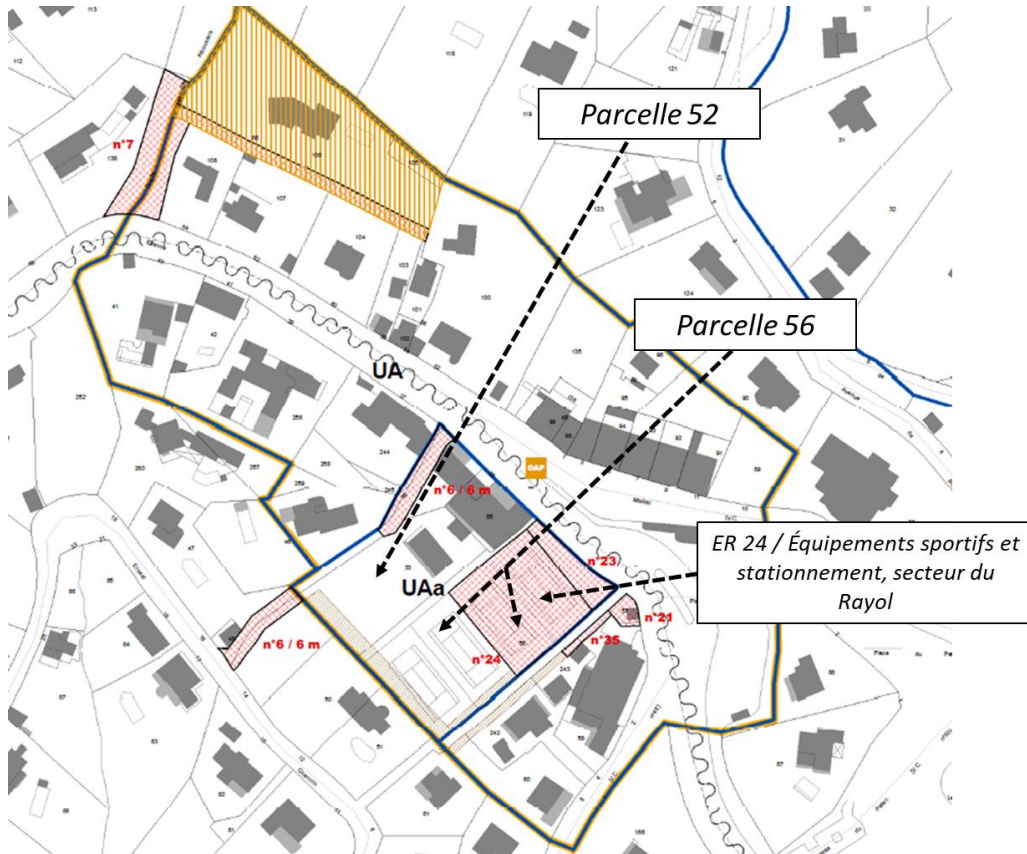
Aujourd'hui la modification n°2 a pour unique but de redéfinir les modalités de mise en œuvre du parc de stationnements dans l'OAP pour qu'il puisse mutualiser du stationnement public et du stationnement privé (lié aux résidences directement à proximité/ parcelle 52 et 56).

Il s'agit de regrouper le maximum de stationnement au sein d'un parking couvert (ER24).

La mise en place de stationnements couverts permet de limiter l'espace dédié à la voiture en surface et permet donc de limiter l'impact paysager de la voiture.

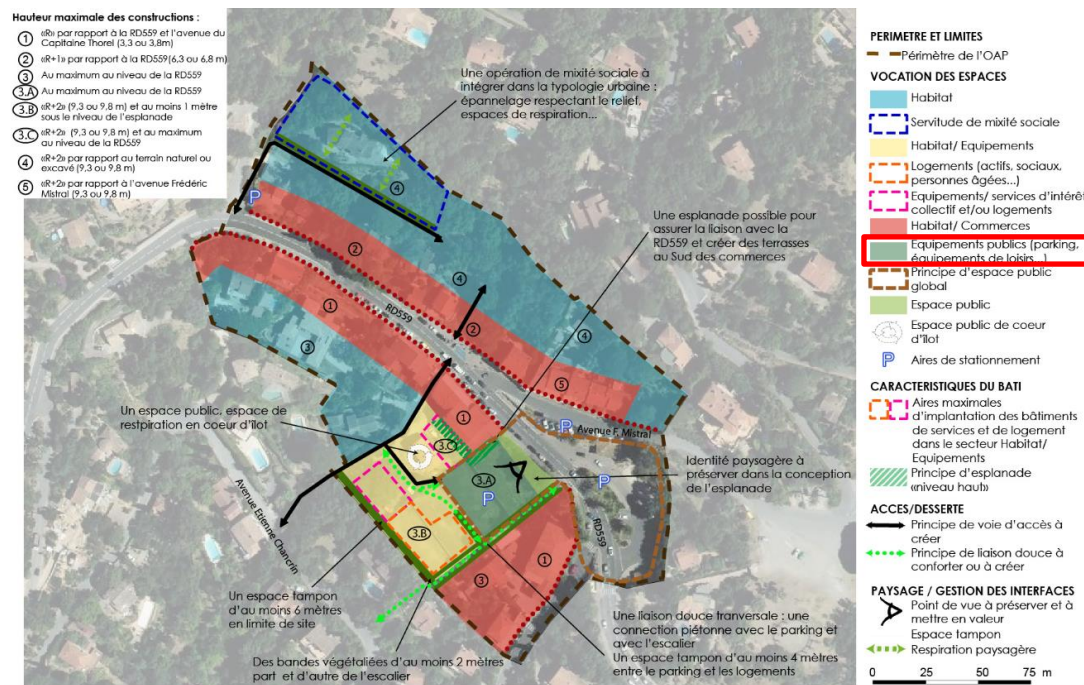
Pour réaliser cela, la destination du parking (initialement entièrement public dans l'OAP) doit être modifiée pour pouvoir affecter une part au stationnement privé et le reste au stationnement public sans modification de la structure.

¹ *Parcours résidentiel* : « Changer de logement en fonction de l'évolution des besoins, au bon moment et pour le bon endroit est l'objet même du parcours résidentiel ». Cela repose notamment sur une offre résidentielle dont la variété -typologie, taille, localisation...- doit faciliter les mutations des habitants au sein du parc de logements tout au long de leur vie en leur proposant des logements adaptés à leur situation -notamment leurs revenus-, aux évolutions de la famille -naissance, décohabitation, famille monoparentale ou « recomposée », décès, etc.- et en fonction de leur âge).



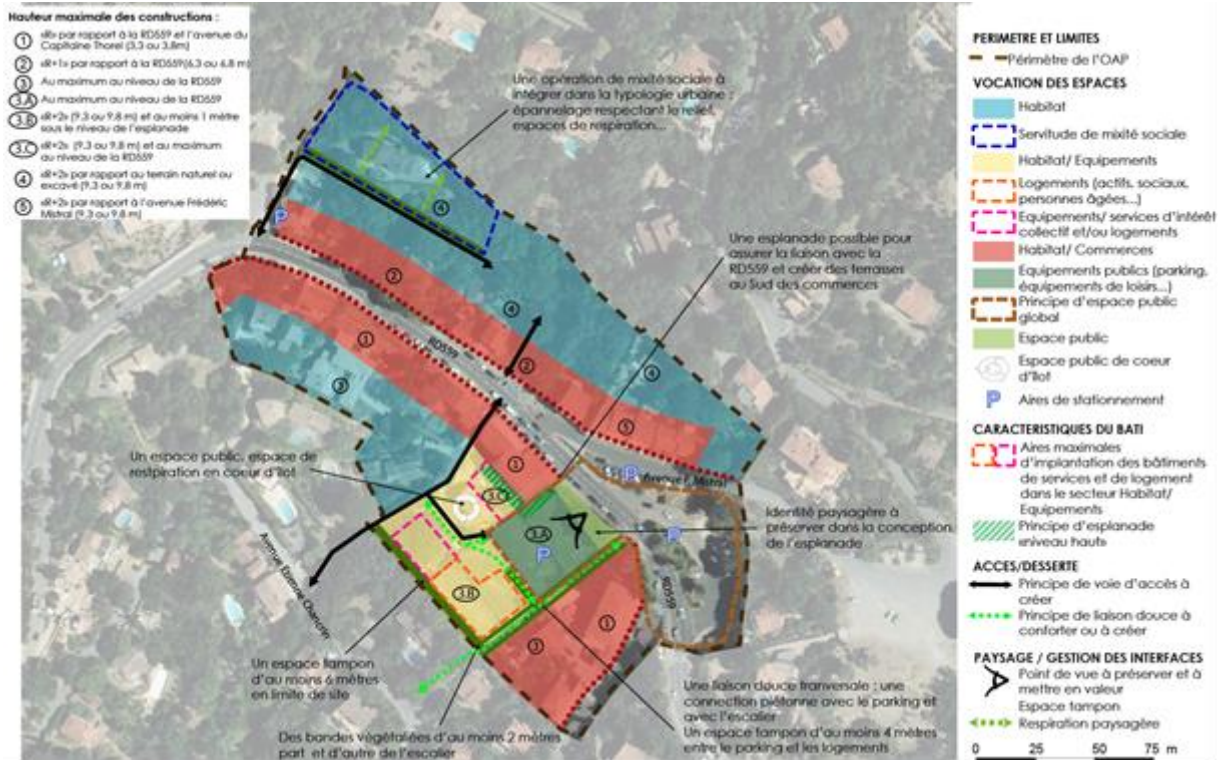
Localisation des éléments décrits ci-avant sur le zonage du PLU

L'OAP initiale prévoyait un espace « équipements publics », cette mention doit être modifiée pour permettre la mutualisation du stationnement.

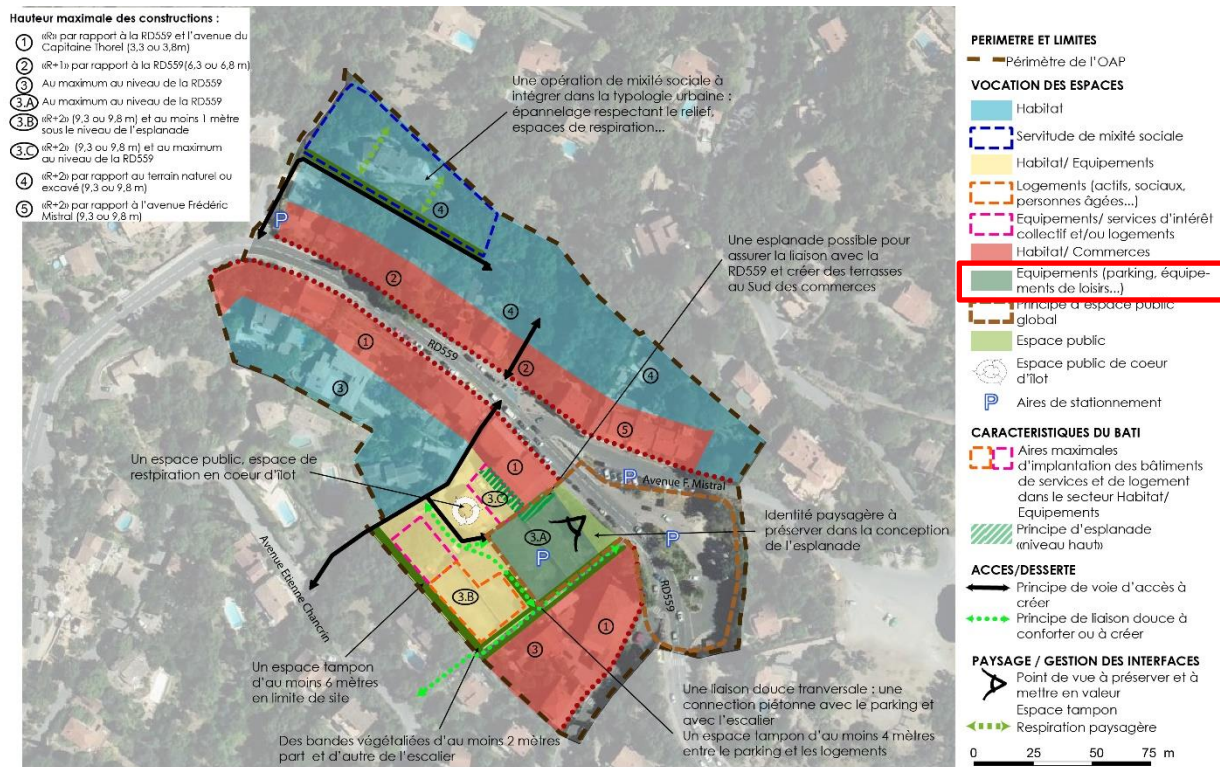


2. La Modification

La modification consiste en la suppression de la mention « public » dans la légende de l'OAP.



OAP du PLU en vigueur



Ci-après est présenté le texte d'accompagnement de l'OAP modifié : les modifications apportées sont surlignées (avant/ après) :

L'aménagement et l'habitat	
La définition des hauteurs	<p>Dans les secteurs habitat et habitat/commerces</p> <p>Dans une bande de 15 m de profondeur, au-delà du recul imposé au règlement de la zone UA :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>En amont de la RD559</u> : R+1 équivalent à 6,30 m (toiture en pente) ou 6,80 m (toiture terrasse). • <u>En aval de la RD559</u> : R équivalent à 3,30 m (toiture en pente) ou 3,80 m (toiture terrasse). (cf. plan p°5 et 6) <p>Au-delà de cette bande de 15 m de profondeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>En amont de la RD559</u> : R+2, équivalent à 9,30 m (toiture en pente) ou 9,80 m (toiture terrasse). • <u>En aval de la RD559</u> : le faitage ne doit pas excéder le niveau de la RD559. <p>Dans les secteurs équipements publics / espace public et habitat / équipements</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le parking, l'esplanade et les terrasses (3.A sur le schéma d'OAP) ne pourront excéder le niveau du trottoir de la RD 559. Un dépassement ponctuel est possible pour la sortie de la liaison verticale de l'esplanade. • La hauteur des bâtiments situés en contre bas de l'esplanade (3.B sur le schéma d'OAP) ne pourra excéder R+2, équivalent à 9,30 m (toiture en pente) ou 9,80 m (toiture terrasse) et devra être inférieure à celle de l'esplanade (au moins 1 mètre). Dans tous les cas, leur hauteur doit permettre de préserver des vues sur la mer et le paysage littoral depuis le trottoir de la RD 559 et depuis l'esplanade. • La hauteur des bâtiments situés en contrebas des commerces (3.C sur le schéma d'OAP) ne pourra excéder R+2, équivalent à 9,30 m (toiture en pente) ou 9,80 m (toiture terrasse) et au maximum le niveau de la RD 559.
Emprise au sol	<ul style="list-style-type: none"> • Dans une bande de 15 m de profondeur, au-delà du recul imposé au règlement de la zone UA : 100% • Au-delà de cette bande de 15 m de profondeur : 40% • Dans le secteur Habitat/ Equipements (secteur UAa), l'emprise au sol est définie notamment par les règles suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Des zones tampon non aedificandi reportée sur le document graphique de zonage le long de l'escalier (largeur de 2 mètres) et en bordure des habitations existantes limitrophes au Sud du secteur Habitat/ Equipements (largeur de 6 m, balcon non compris); - un recul des bâtiments d'au moins 5 mètres des voies (automobiles) existantes ou à créer ; - l'aménagement d'un espace public au Nord de la liaison Impasse Morel / Parking ; - un recul des bâtiments d'au moins 4 mètres du parking au Sud.

<p>La mixité fonctionnelle L'espace public</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>En bordure de la RD559</u> : commerce en rez-de-chaussée sur voie et/ou habitat au 1^{er} étage lorsque la hauteur admise le permet. • <u>Au-delà de cette bande de 15 m</u> de profondeur : <ul style="list-style-type: none"> • <u>Au Nord de la RD559</u> : Habitat - programme au maximum de l'ordre de 15 à 20 logements comprenant au moins 25% de logements sociaux (servitude de mixité sociale au titre de l'article L.151-15 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5, II, 4°) • <u>Au Sud de la RD559</u>, un espace de mixité Habitat / équipements et espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>en bordure de la voie</u> : esplanade bénéficiant d'un point de vue sur la mer, du fait de la hauteur limitée des constructions en aval de la voie. Cette esplanade pourra se prolonger en terrasses exposées au Sud et à l'Est des commerces. ○ <u>sous l'esplanade</u> : équipements publics et parc de stationnement enterrés. Les liaisons verticales seront intégrées (positionnement n'obérant pas les grandes vues depuis la RD559 et l'esplanade, aspect architectural soigné...). ○ <u>En contrebas</u> : des logements pour actifs, logements sociaux et résidence pour personnes âgées accompagnés de services d'intérêt collectif. Les bâtiments à usage de logement au Sud du parking devront être implantés à au moins 4 mètres de ce dernier, l'espace dégagé devant intégrer une liaison douce et la hauteur totale ne pourra dépasser celle de l'esplanade.
--	---

Les transports et déplacements	
<p>Principes de circulation motorisée</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Au Nord de la RD559</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Principe de voirie de desserte des opérations en arrière du premier front bâti par l'Ouest. • Principe de desserte à partir de la RD559 dans le secteur de la Pharmacie. • <u>Au Sud de la RD559</u> : Principe de voirie de liaison entre la RD559 et l'avenue Ernest Chanclin, permettant l'accès au parc de stationnement enterré sous l'esplanade. Sécurisation des usagers et riverains de la future voie par : <ul style="list-style-type: none"> • un sens unique, aucune sortie, de tout évidence dangereuse, ne sera créée sur la RD559, • une interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, • un élargissement à 6 m (cf. emplacement réservé n°6). <p>Emplacement réservé n°6 ayant pour vocation l'aménagement du passage Morel, de ses abords et de son accès Sud jusqu'à l'avenue Ernest Chanclin ».</p>
<p>Principe de circulation douce</p>	<p><u>Au Sud de la RD559</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintien et mise en valeur de l'escalier reliant la <u>RD559</u> et l'avenue Ernest Chanclin (avec préservation des bordures paysagères de part et d'autre du cheminement). • Principe de maillage de cheminements doux dans le

	secteur de requalification Habitat/ Equipements permettant de relier l'escalier à la voie à créer et au parking.
- Stationnement	<ul style="list-style-type: none">• <u>Au Nord de la RD559 :</u><ul style="list-style-type: none">• Places de stationnement en bordure de la voie de desserte à l'Ouest.• Stationnement existant en bordure de l'avenue Frédéric Mistral.• Places de stationnement existantes sur la place de l'Office du Tourisme.• <u>Au Sud de la RD559 :</u><ul style="list-style-type: none">• Parc de stationnement enterré sous l'esplanade.• Places de stationnement existantes en bordure de l'avenue du Capitaine Thorel.
- Risques/ gestion pluviale	- <i>Le projet sera soumis à une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et devra intégrer les mesures nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales.</i>