
TR: Révision générale du PLU de la CRAU

 1 pièce jointe (250 Ko)

PLU La Crau.pdf;

De : sébastien calloch - [REDACTED]

Envoyé : vendredi 12 septembre 2025 16:49

À : PLU MTPM <mtpm.plu@metropoletpm.fr>

Objet : Révision générale du PLU de la CRAU

Bonjour,

Suite à l'entretien avec le commissaire enquêteur, je vous transmets un courrier récapitulatif de mes remarques concernant la future zone AuCa2.

Je reviens de surcroît ci-dessous sur les points importants qui sont :

- La hauteur maximale à limiter à 7 m afin de ne pas créer de vis-à-vis et de ne pas engendrer une moins-value importante sur les propriétés habitées adjacentes. Le cadre de vie des administrés riverains, même comprenant les besoins économiques, ne doit pas être sacrifié.

- Augmenter les surfaces de non-imperméabilisation à 40 % comme dans d'autres zones. Les terrains adjacents sont déjà classés inondables. Ne pas le faire augmenterait considérablement les risques, et les structures compensatoires prévues ne pourront suffire vu de l'inefficacité de celles déjà présentes et de l'augmentation exponentielle des artificialisations voulues. Cette zone est traversée par l'Eygoutier qui déborde déjà régulièrement en aval, une diminution de l'absorption en amont créera forcément des désordres supplémentaires. De plus, une nappe phréatique importante et proche si située en dessous de cette zone. Elle doit être préservée des activités humaines.

- Limiter la circulation sur le chemin de la Ruytèle dont l'ouvrage passant au-dessus de l'autoroute est limitée à 3.5 Tonnes.

- La création d'une déviation entre la gare de la Crau et la zone de Gavarry. La future voie d'accès à la zone AuCa2 prévoit la création d'une déviation comprenant un élargissement du chemin de la Ruytèle. Cela est actuellement impossible structurellement du fait de la présence du camp militaire, de la préservation de son intégrité dans le contexte géopolitique tendu et du pont précité au tonnage limité. Une déviation de l'autre côté du camp, desservant son entrée, reliant directement et facilement le projet de la nouvelle gare, la zone de Gavarry en expansion et le futur accès à l'autoroute engendrerait certainement de moindres frais. Cette solution s'impose, avec du bon sens, très naturellement.

Vous conclurez, évidemment, que dans l'état actuel de votre projet, et sans modifications réelles répondant aux remarques formulées, j'y sois totalement opposé.

Ces points sont repris dans le courrier joint.

Je reste à votre disposition pour tous échanges supplémentaires que vous trouverez nécessaires.

Cordialement.

Sébastien CALLOCH

[REDACTED]

Sébastien CALLOCH

83260 La Crau

Monsieur le Président de la Métropole TPM
Monsieur le Maire de la Crau
Monsieur le commissaire enquêteur

Objet : Révision du PLU La CRAU

Monsieur,

En tant qu'administré et directement concerné géographiquement par la révision du PLU de la Crau sur la zone du chemin Long, je vous interpelle sur quelques points de ce projet.

Premièrement, le règlement de la zone AuCa2 stipule une hauteur maximale autorisée de 20m. Cette zone comporte une très grande mixité d'utilisation des terrains entre artisanat, jusqu'à non officiel, agricole et surtout d'habitations.

Il est évident qu'autoriser des bâtiments de 20m de haut qui auront une vue directe sur les habitations existantes créera une forte moins-value et dégradera le cadre de vie de ces propriétés.

Une limitation à 10 m, permettrait une intégration environnementale plus acceptable pour les riverains et en adéquation avec l'objectif de création d'une zone à vocation artisanale de dimension humaine. Cela permettrait une mixité correspondant à la définition de la ville de la Crau : « Une ville à la campagne »

Les riverains du chemin long et des routes adjacentes, ont longtemps été règlementé dans leurs constructions du fait de la conservation des zones agricoles, zones vertes, avec des biotopes à préserver, de la présence de zones directement inondables etc....

Ce cadre de vie a déjà été par le passé fortement impacté par la création de l'A570 ainsi que par le développement, parfois un peu anarchique et par forcément légal des activités artisanales et commerciales aux abords du chemin long.

Cependant, le changement des moyens de productions agricoles, avec beaucoup moins de traitements chimiques, la non exploitation de certaines parcelles et un nouvel engouement pour un mode de vie à dominante plus naturelle ont permis un renouvellement significatif du biotope local. On revoit nombre d'animaux sauvages qui avait disparu.

L'intérêt collectif et le bon sens commun ne peuvent qu'adhérer à cette vision. Elle est d'ailleurs mise en avant par des actions menées par exemple par l'association intercommunale des riverains de l'Eygoutier pour sa préservation, entretien et prévention des risques.

Deuxièmement, on ne peut que constater, que malgré l'existence du petit bassin de rétention au chemin de Clairval ou en extrapolant celui prévu, théoriquement au milieu du chemin long, que l'Eygoutier a tendance à sortir de son lit en cas de forte pluie. Les habitants du quartier Saint Augustin ou encore nos voisins du camp militaire en font couramment les frais. Les divers ruisseaux alentours servent non pas à écouler les pluies mais de surverses temporaires pendant de longues périodes.

Fort de ce constat, il me paraît judicieux d'appliquer une réglementation cohérente à cette problématique. L'emprise au sol maximale doit être minimale et surtout les surfaces d'espaces non imperméabilisés doivent être augmentées afin de permettre une bonne absorption des eaux de pluies.

La minimisation de l'artificialisation des sols est le principal enjeu pour prévenir les risques futurs dans des zones naturelles.

Le règlement de la zone AUCs a déjà des seuils plus pertinents pour atteindre cet objectif et devraient être, à minima, la règle pour les zones AUCa2, AUCa1 et AUCa3 où s'écoule cette rivière et ses affluents.

La zone AUCa2, où se situe l'Eygoutier et sa zone principale d'absorption, devrait avoir des contraintes d'artificialisations encore plus strictes au regard de sa situation en tête de son bassin versant.

A cela se rajoute la problématique de la nappe phréatique. Au niveau du chemin de la Ruytèle, venant du hameau de Tamagnon, et allant vers le chemin long, se trouve une nappe phréatique très importante et proche de la surface. Le quartier étant une zone agricole de maraîchage bien choisie par nos aînés pour la proximité de cette nappe. La construction et les diverses artificialisations, conséquences directes du développement de la zone d'activité, risquent d'entraver son écoulement et forcément, à terme, de créer des débordements.

Une autre grande inquiétude est le risque important de pollution de cette nappe par une augmentation irraisonnée des activités humaines directement à sa surface.

Cette nappe phréatique doit être prise en compte dans toutes réflexions concernant la zone AUCa2. Il est important que les administrés situés dans son périmètre puissent continuer à en jouir sereinement comme le faisaient tous leurs prédécesseurs (très souvent familiaux).

Et enfin, troisièmement, il se pose la question du développement du chemin de la Ruytèle. Il est actuellement projeté des agrandissements et la création d'un giratoire sur le chemin long en vue d'en faciliter l'accès. L'objectif, non dissimulé est de créer une sorte de déviation.

Hormis l'opposition farouche des riverains subissant déjà le bruit de l'autoroute et du passage incessant et hors contrôle de vitesse ou tonnage sur le chemin de la Ruytèle, hormis les freins que posent la situation géopolitique internationale sur une éventuelle extension de la route dans le camp militaire, il me semble important d'apporter un rappel sur l'ouvrage que constitue le pont enjambant l'autoroute. En effet, structurellement, il n'est prévu que pour un tonnage maximum de 3.5t.

Cette interdiction s'applique à tous sauf si une dérogation est demandée exceptionnellement par les riverains ou pour les véhicules d'utilités publiques (bus...). Pour remarque, et malgré de nombreux signalements, certaines entreprises locales enfreignent allègrement et en totale impunité cette règle. La structure du pont a déjà été mise à mal par des années de surexploitation. Le panneau signalétique d'interdiction n'a été posé que récemment et n'est pas souvent respecté.

Pour le projet à venir, cette interdiction, si elle est respectée, fera que cette déviation ne pourra donc pas être empruntée par les camions et tous véhicules supérieurs à 3.5t. Elle n'aura aucune utilité réelle au développement de l'artisanat, des commerces de gros et autre de la zone du chemin long.

La solution, au regard des besoins de développement, serait de passer par le chemin de Clairval.

Cette voie est en lien direct avec la zone de Gavarry, ne comporte pas d'ouvrage à risque, dessert la porte principale de l'arsenal, les zones futures d'habitation des cougourdons et offre un accès direct sur le chemin long d'un bout et peut rejoindre le centre-ville de l'autre. Ce chemin sera forcément remanié dans le cadre de la création de l'accès à l'autoroute d'après ce qui a été énoncé lors de la réunion publique. De plus il a été présenté un développement de la nouvelle gare et d'un pôle d'activité à la place de l'ancienne distillerie.

Il est évident de penser à créer un accès direct, rationnel et de grand passage entre la gare, le quartier des goys fournier, les cougourdons, la zone de Gavarry, le chemin long et l'autoroute via le chemin de Clairval. Le tout pour certainement un coup beaucoup moins élevé.

Il est très étonnant que cela n'est jamais été soulevé et que seul le développement du chemin de la Ruytèle avec toutes ces contraintes, ai été avancé.

En conclusion, mon objectif est de mettre en avant les refus de changements et les inquiétudes des riverains avec lesquels j'ai pu échanger tout en comprenant les intérêts économiques et en essayant d'être force de propositions.

Je sollicite donc un rendez-vous afin d'échanger sur ces sujets et peut-être trouver, avec votre aide, les ajustements nécessaires afin de répondre au mieux à ces inquiétudes.

Dans l'attente de votre réponse.

Cordialement.

Sébastien CALLOCH

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Sébastien Calloch', with a stylized, flowing script.