

Toulon, le 07 JUIN 2023

Jean-Pierre GIRAN  
Président de Toulon Provence Méditerranée

À

DREAL PACA  
A l'attention de l'Unité Evaluation Environnementale  
(SCADE)  
16 rue Antoine Zattara  
CS 70248  
13331 – MARSEILLE CEDEX 3

LRAR 1A 198 242 80987

**Direction Générale des Services**

Valérie PAECHT  
Directeur Général des Services

**Direction Générale Adjointe des Services  
Développement Durable et Valorisation du Territoire**  
Christine MORICE – DGAS

**Direction de la Planification Territoriale et des Projets Urbains**  
Aurélië MEYER – Tél. : 04 94 36 48 54

**Affaire suivie par :**  
Marianne BENVENUTO – Planification Secteur Hyères  
mbenvenuto@metropoletpm.fr

**N/REF:** DPTPU JPG/VP/CM/AM/MB/IG n°71-2023

**OBJET :** Saisine de l'Autorité environnementale (Ae), Modification n°4 du PLU de la commune de Hyères-les-Palmiers – Ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU – Secteur gare.

**P.J. :** 1 dossier papier et 1 dossier numérique (clé USB)

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous consulter pour avis en tant qu'Autorité environnementale (Ae), conformément aux articles L104-6 et R104-23 du code de l'urbanisme. Cette consultation porte sur la prise en compte de l'environnement par le projet de modification n°4 du PLU de la commune de Hyères-les-Palmiers.

Selon l'article R104-25 du code de l'urbanisme, la formulation de votre avis intervient dans les trois mois suivant la date de réception de cette saisine, dont vous voudrez bien m'informer par un accusé de réception à l'adresse mail suivante : [mtpm.planification@metropoletpm.fr](mailto:mtpm.planification@metropoletpm.fr)  
L'avis de l'Autorité environnementale sera réputé sans observation s'il n'intervient pas dans ce délai de trois mois.

J'ai noté que l'avis de l'Autorité environnementale ou l'information relative à l'absence d'avis émis dans le délai seront mis en ligne sur votre site internet :

<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-r107.html>

.../..

Je vous transmets avec cette saisine conformément aux indications de votre site internet cumulativement :

- un dossier papier et un dossier numérique sur clé USB
- un courriel avec en PJ un dossier numérique

Vous souhaitant bonne réception, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération.

Pour le Président,  
Par déléation,



**Christine MORICE\***  
Directeur Général Adjoint des Services  
Toulon Provence Méditerranée

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
de Provence-Alpes-Côte d'Azur*

*Service connaissance, aménagement durable, évaluation  
Unité évaluation environnementale*

Adresse postale :

16, rue Zattara  
CS 70248 - 13331 Marseille cedex 3

Marseille le 15/06/2023

**La Directrice Régionale**

à

Mesdames et Messieurs

**Accusé de réception de l'autorité environnementale pour les plans et programmes**

Madame, Monsieur,

Conformément aux l'article L.104-1 et suivants et R104-23 du code de l'urbanisme, vous avez saisi l'Autorité environnementale, par courrier reçu par mes services le 09/06/2023 pour avis sur le projet de modification n°4 du PLU de Hyères.

J'accuse réception de votre saisine et vous rappelle que l'Autorité environnementale dispose de 3 mois pour émettre cet avis qui devra figurer dans le dossier d'enquête publique ou mis à la disposition du public.

A défaut de s'être prononcée dans le délai indiqué, l'Autorité environnementale est réputée n'avoir aucune observation à formuler. Dans ce cas, cette information a vocation à être mentionnée dans le dossier d'enquête publique ou mise à disposition du public.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

La cheffe de l'unité évaluation  
environnementale



Marie-Thérèse BAILLET



Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
**sur la modification n°4 du plan local d'urbanisme (PLU) de**  
**Hyères-les-Palmiers (83)**

**N° MRAe**  
**2023APACA40/3494**

## PRÉAMBULE

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis sur la modification n°4 du plan local d'urbanisme (PLU) de Hyères-les-Palmiers (83) a été adopté le 7 septembre 2023 en « collégialité électronique » par Jean-Michel Palette, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêté du 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la Métropole Toulon Provence Méditerranée pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 09/06/2023.

---

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 15/06/2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 04/08/2023.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

***Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document.***

***Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.***

***L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.***

# SYNTHÈSE

La commune de Hyères-les-Palmiers, située dans le département du Var, compte une population de 54 615 habitants (recensement INSEE 2020) pour une superficie de 132 km<sup>2</sup>. Elle s'inscrit dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée.

La modification n°4 du plan local d'urbanisme (PLU) de Hyères-les-Palmiers a pour objet la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare ainsi que la construction de logements collectifs sur le site ENEDIS situé à proximité.

La procédure de modification prévoit le classement du secteur de projet (anciennement 3AU), d'une superficie de 9,8 ha, en zone UDb ainsi que la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Secteur gare ».

La MRAe relève que la compatibilité de la procédure de modification n°4 du PLU avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et les actions du plan de déplacements urbains (PDU) de la métropole Toulon Provence Méditerranée et du plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var est à démontrer notamment en ce qui concerne le développement de l'usage du vélo et, plus généralement, les transports (déplacements actifs, véhicules propres), ainsi que l'urbanisme.

Pour la MRAe, la bonne prise en compte de l'environnement par le PLU modifié nécessite d'apporter des compléments à l'évaluation environnementale en matière de prise en compte de la pollution des sols, de cadre de vie (bruit et qualité de l'air) et de déplacement en faveur de l'utilisation du vélo, et de les traduire concrètement dans le règlement et l'OAP.

Une analyse plus approfondie est également recommandée concernant l'insertion du projet dans le paysage en réalisant des supports graphiques illustrant les insertions architecturale, urbaine et paysagère du secteur de projet dans son environnement afin d'objectiver l'évaluation des incidences de la modification du PLU sur le paysage et le patrimoine.

Enfin la MRAe recommande, dans le cadre de la production d'un programme de logements collectifs et d'une résidence seniors sur le site ENEDIS, de présenter des données chiffrées sur le nombre de personnes attendues et de logements à créer sur la future zone d'habitation, et de décrire comment ce projet s'inscrit dans les objectifs de besoins en logements du PLU en vigueur.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE.....</b>	<b>3</b>
<b>AVIS.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et objectifs du plan.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier.....	7
1.4. Articulation avec les documents supérieurs et cohérence avec le PADD.....	7
<b>2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....</b>	<b>8</b>
2.1. Pollution des sols.....	8
2.2. Cadre de vie : bruit et qualité de l'air.....	10
2.2.1. <i>Bruit</i> .....	10
2.2.2. <i>Qualité de l'air</i> .....	10
2.3. Déplacements.....	11
2.4. Paysage et Patrimoine.....	11
2.5. Besoins fonciers.....	12

# AVIS

Cet avis est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes : notice de présentation valant rapport sur les incidences environnementales, orientations d'aménagement et de programmation (OAP), règlement et plan de zonage.

## 1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

### 1.1. Contexte et objectifs du plan

La commune de Hyères-les-Palmiers, située dans le département du Var, compte une population de 54 615 habitants (recensement INSEE 2020) pour une superficie de 132 km<sup>2</sup>. La commune est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 10 février 2017 ; elle est comprise dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée approuvé en 2019 en cours de révision.

Le présent avis porte sur la modification n°4 du PLU afin de permettre la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare avec l'intégration d'une gare de bus, d'un parking-relais d'environ 560 places, conforté par des espaces publics et récréatifs. La procédure prévoit également de compléter cet aménagement avec la réhabilitation des groupes scolaires ainsi que la transformation du site ENEDIS à proximité, en vue de la production d'un programme de logements collectifs sur une hauteur allant de R+2 à R+3 et d'une résidence seniors. Le projet s'inscrit en zone urbaine à 1 km du centre-ville de la commune. Selon le dossier, « l'aménagement de ce secteur vise à pallier à l'insuffisance de l'offre de stationnement existante et à améliorer l'accessibilité et les déplacements aux abords de la gare. Le projet permet par ailleurs de requalifier l'espace public existant ».

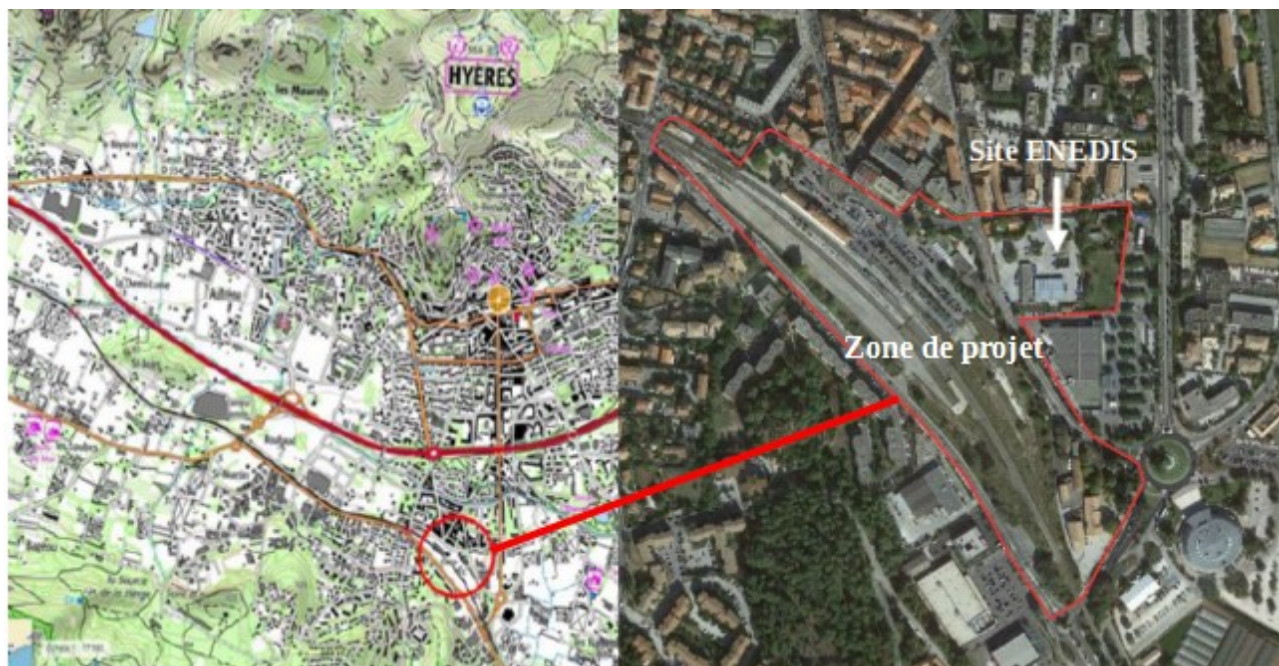


Figure 1: Plan de situation et zone de projet - Source : Notice de présentation



L'aménagement de ce secteur porté par la commune et la métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM), prévoit :

- la création d'un parvis de la gare, le réaménagement de la rue de la Gare et de ses abords, avec un arrêt de bus urbains, un dépose-minute, une station de taxis et du stationnement deux-roues ;
- l'aménagement d'une gare de bus de neuf quais et de sa billetterie pour les lignes urbaines, interurbaines, nationales et le futur transport collectif en site propre (TCSP) vers l'aéroport ;
- la construction d'un parking-relais sur quatre niveaux avec un rond-point d'accès ;
- la construction d'un programme d'habitat divisé en trois lots (logement libre, résidence seniors et logement social) sur une hauteur de R+2 à R+3, d'un espace paysager et d'un bassin de rétention sur l'ancien site ENEDIS (13 912 m<sup>2</sup>).

La notice de présentation note qu'« un passage [passage inférieur ou passerelle] est envisagé dans une seconde phase pour traverser les voies SNCF et ainsi faciliter l'accès des quartiers sud » avec un dépose minute sud.

La procédure de modification apporte les évolutions réglementaires suivantes :

- l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU qui couvre la gare, deux écoles, les emprises de la SNCF et le site ENEDIS en créant un sous-secteur UDb d'une superficie de 8,96 ha, spécifique à la requalification globale de la gare ;
- l'évolution du règlement écrit et graphique ;
- l'ajout d'une nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Secteur gare » ;
- la création d'un emplacement réservé (ER 162) qui consiste à élargir au nord du site une traversée sur une largeur de 8 mètres.

#### LEGENDE

- Périmètre
- Habitat collectif
- Groupe Scolaire
- Gare ferroviaire
- Pôle d'Echanges Multimodal
- Alignement
- Voie primaire du quartier
- Voie secondaire
- ↔ Principe de desserte interne
- ↔ Principe de liaison piétonne / douce
- ⊙ Accès principal
- ⊙ Accès secondaire
- Espace commun paysager
- Frange tampon paysagère
- Bassin de rétention (étude hydraulique nécessaire)

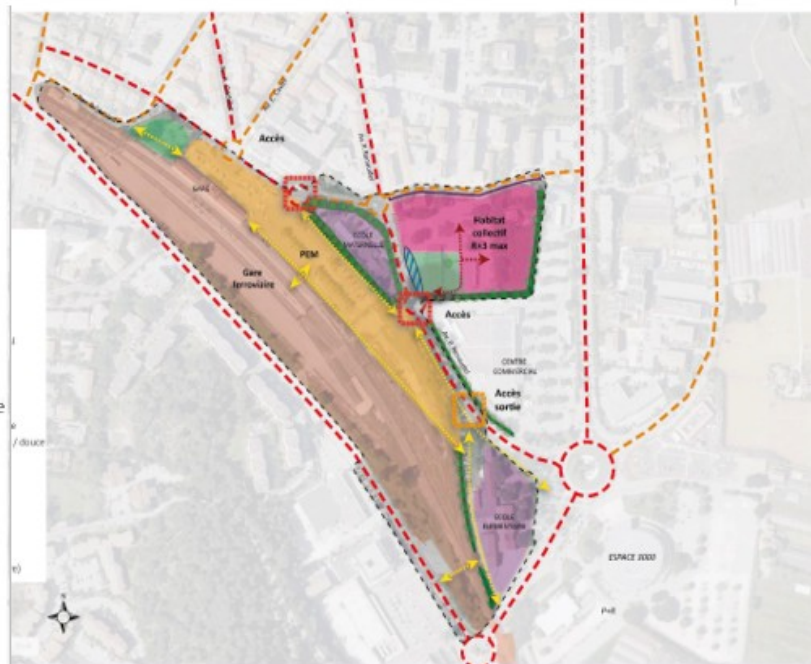


Figure 2: OAP Pôle d'échanges multimodal - Source : OAP

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- les enjeux sanitaires liés à la pollution des sols ;
- le cadre de vie concernant les nuisances sonores et la qualité de l'air ;
- la prise en compte des modes actifs dans les déplacements ;
- l'insertion paysagère ;
- les besoins fonciers.

## 1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

La notice de présentation contient sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le Code de l'urbanisme. Le dossier aborde l'ensemble des thématiques requises pour la caractérisation des enjeux concernés par le PLU. L'analyse des incidences est ciblée sur le secteur de projet qui fait l'objet de la modification du PLU mais, sur le fond, la MRAe note des insuffisances dans l'analyse des thématiques environnementales (pollution des sols, cadre de vie, déplacements cyclistes, paysage) traitées en partie 2.

La notice de présentation fait référence à une étude technique environnementale<sup>1</sup> non jointe initialement au dossier de saisine de la MRAe mais transmise ultérieurement sur demande de la MRAe. Pour la MRAe, cette étude devra être jointe au dossier de l'enquête publique pour une complète information du public.

## 1.4. Articulation avec les documents supérieurs et cohérence avec le PADD

Le dossier présente l'articulation du projet de modification du PLU avec plusieurs documents cadre que sont le SCoT Provence Méditerranée, le SRADDET<sup>2</sup> de la région PACA qui intègre le SRCE<sup>3</sup>, le SDAGE<sup>4</sup> Rhône-Méditerranée, le plan de déplacements urbains (PDU) 2015-2025 de la métropole Toulon Provence Méditerranée et le plan de protection de l'atmosphère<sup>5</sup> (PPA) du Var.

Concernant le SCoT Provence Méditerranée, le dossier montre que le projet de création du PEM s'inscrit dans plusieurs orientations, consistant notamment à poursuivre les travaux de grands équipements du territoire (orientation 8) et à développer l'intermodalité (orientation 21). La gare de Hyères est identifiée en tant que « *gare d'entrée métropolitaine* ». Cependant, le dossier n'aborde pas le volet de l'usage du vélo et son traitement en lien avec l'orientation 19 « *planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs* » dont « *faire du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière* » (à savoir un « *développement [qui] repose sur l'aménagement d'infrastructures cyclables dédiées à assurer la desserte des centres-villes, les liaisons internes à*

---

1 Diagnostic environnemental complémentaire de portant sur les milieux Sol, Eaux Souterraines et Air du sol sur le terrain ayant accueilli l'ancienne Usine à Gaz (AUG) d'Hyères (83), située avenue Pierre Renaudel (version 2015) réalisé par ERG ENVIRONNEMENT

2 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires.

3 Schéma régional de cohérence écologique.

4 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

5 Plan de Protection de l'Atmosphère a été approuvé par arrêté préfectoral du Var le 17 mars 2022.

Hyères : traversée du centre-ville, liaison du centre-ville vers la gare, desserte de la presqu'île de Giens »).

Pour la MRAe, il est indispensable que le dossier aborde ce sujet et présente la façon dont le site de projet répond à ces orientations relatives aux infrastructures cyclables dont le schéma de principe n'est pas évoqué.

En ce qui concerne le PDU de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, le dossier présente quelques actions relatives au développement des transports en commun par la réalisation de pôles d'échanges multimodaux et de parcs relais (actions 12 et 20<sup>6</sup>) mais ne traite pas celles relatives au vélo.

**La MRAe recommande d'analyser et de présenter la compatibilité de la procédure de modification n°4 du PLU avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et les actions du PDU de la métropole Toulon Provence Méditerranée relatives au développement de l'usage du vélo et des modes actifs.**

Le dossier cite le PPA du Var approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 mars 2022 et ses objectifs à l'horizon 2025 : seuils réglementaires et valeurs recommandées par l'OMS pour les PM 10, PM 2,5. Il rappelle que l'aménagement du PEM est un projet soucieux de la qualité de l'environnement de par son impact positif sur la qualité de l'air mais ne démontre pas la prise en compte par le projet du PPA notamment en ce qui concerne la mobilité (le vélo), les véhicules propres<sup>7</sup>, la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets.

**La MRAe recommande de présenter la prise en compte des actions du PPA du Var par la procédure de modification n°4 du PLU sur les thématiques des transports (déplacements actifs, véhicules propres) et de l'urbanisme.**

La cohérence de la modification avec le PADD du PLU opposable est étudiée, le projet s'inscrivant pleinement dans l'orientation A1 N°1 : « Affirmer un nouvel équilibre territorial, Mieux se déplacer ».

La MRAe n'a pas de remarque particulière sur cette analyse.

## 2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

### 2.1. Pollution des sols

La friche ENEDIS a accueilli une ancienne usine gazière, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Celle-ci est identifiée au titre d'anciennes activités industrielles potentiellement polluantes (site BASOL<sup>9</sup>) et également recensée par son dépôt d'hydrocarbures (site BASIAS<sup>10</sup>).

6 PDU Métropole Toulon Provence Méditerranée : action 12 « Créer l'armature des Pôles d'Échanges Multimodaux et en assurer une meilleure desserte en transports collectifs » et action 20 « Poursuivre et améliorer le maillage de l'agglomération en parking-relais ».

7 PPA du Var : action 8 « Encourager la conversion de flottes vers les véhicules propres », développer les bornes de recharge électriques qui « devront être installées sur des sites stratégiques (dont les parkings relais et pôles d'échanges multimodaux) afin d'augmenter leur visibilité, de faciliter les recharges pour les usagers et de diminuer les nuisances atmosphériques et sonores de la circulation automobiles ».

9 La base de données BASOL (Base des sols pollués) constitue un inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués, nécessitant une intervention des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

10 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. L'inscription d'un site dans la banque de données BASIAS ne préjuge pas d'une éventuelle pollution à son endroit.

La notice de présentation indique que le pourcentage d'espaces libres est réduit à 25 % au lieu de 40 % initialement prévu en zone UD, en raison de la pollution du terrain.

Elle énonce qu'un bureau d'études ERG Environnement a réalisé un diagnostic environnemental concernant le sol, les eaux souterraines et l'air sur le terrain ayant accueilli l'ancienne usine à gaz<sup>11</sup>. Il a pour objet de vérifier la compatibilité du site avec les usages futurs connus ou supposés en 2015 (le devenir de la zone n'étant pas défini à l'époque). L'étude indique que l'analyse porte sur deux parties du terrain (l'agence ERDF et un terrain annexe inoccupé) sur les trois identifiées, et que les bâtiments à usage résidentiel aux extrémités nord-est et nord-ouest font l'objet de rapports séparés. La MRAe note que le dossier n'aborde pas le traitement des zones des bâtiments.

La notice de présentation indique qu'au stade des investigations réalisés jusqu'à présent<sup>12</sup>, « *il ne reste plus aucune source primaire de contamination sur site (cuve à sous-produits)* » mais qu'il demeure une zone problématique considérée comme source concentrée en polluants à l'est du site de la partie agence, dans le premier mètre de sol du parc de stockage de poteaux traités à la créosote<sup>13</sup>. Le diagnostic note que pour cette zone, « *les sols devront être purgés* » et que la reconversion du site pour un usage de type tertiaire ou résidentiel collectif nécessitera notamment, de réaliser des sondages complémentaires au droit des zones n'ayant pu être investiguées jusqu'à présent (zones sous les bâtiments).

La MRAe relève que l'état initial est incomplet en ne présentant pas la suite donnée à ce diagnostic. D'autre part, les cartes issues du diagnostic (synthèse cartographique, possibilité de reconversion du site) ne sont pas mises en perspective avec le projet d'aménagement afin de garantir l'absence de risque sanitaire

***La MRAe recommande de compléter l'état initial et de démontrer l'absence de risque sanitaire liés à la pollution des sols sur la future zone d'aménagement d'habitat collectif.***

Le diagnostic environnemental préconise des dispositions spécifiques<sup>14</sup> au droit du site de l'agence et générales<sup>15</sup>. La notice de présentation conclut qu'avec la mise en place des différentes mesures, les incidences sont considérées comme modérées.

La MRAe constate que les prescriptions de l'étude « restrictions, précautions d'usage et dispositions particulières » ne sont pas retranscrites dans le règlement de la zone UDb ou l'OAP.

***La MRAe recommande que les prescriptions de l'étude soient reprises dans le règlement de la zone UDb ou l'OAP, notamment sur la conception du réseau d'eau potable pour éviter tout risque de transfert de polluants au sein des canalisations.***

---

11 Ce diagnostic complémentaire daté de 2015, fait suite à différentes études réalisées entre 1994 et 1999 et aux travaux de réhabilitation en 1997 et 2003.

12 Le diagnostic environnemental indique que l'interprétation se base sur le guide rédigé par ENGIE pour l'établissement d'un schéma de réhabilitation (étude semi-générique ESG) d'un site d'ancienne usine à gaz-version 2015.

13 La créosote est un mélange complexe de substances phénolées, de crésol, etc., de saveur caustique produit par la distillation du bois ou de la houille. Il s'agit d'un produit toxique et cancérigène.

14 Notamment, le maintien d'une isolation de surface sur l'ensemble du site, la purge de la zone concentrée définie à l'est du site dans le secteur du parc à poteaux, le contrôle de la qualité des eaux souterraines avant et après réhabilitation de la zone du parc à poteaux, l'interdiction d'utilisation des eaux souterraines, la mise en place de canalisations d'eaux imperméables aux transferts de substance, permettant d'exclure tout risque d'ingestion d'eau contaminée par les usagers du site.

15 L'interdiction d'utilisation des eaux souterraines. Dans le cas d'un projet de création d'un établissement sensible, se référer à la circulaire du 08 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

## 2.2. Cadre de vie : bruit et qualité de l'air

### 2.2.1. Bruit

Une partie du secteur de projet est concernée par deux infrastructures de transports terrestres identifiées comme génératrices de nuisances sonores, la RD276 et la RD559, classées respectivement en catégories 3 et 4 dans par l'arrêté préfectoral du 9 janvier 2023 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre, ce qui correspond à des niveaux sonores de référence diurnes supérieurs à 65 db(A). Le dossier indique que « *le secteur de projet devra mettre en place des mesures pour limiter l'impact de ces nuisances sur la population* ». Le niveau d'enjeu n'est pas qualifié et les incidences sur les nuisances sonores provenant des voies bruyantes sont considérées comme faibles en raison de l'emploi projeté de matériaux permettant l'isolation acoustique des bâtiments. Ces mesures seront également employées dans la réhabilitation des groupes scolaires.

***La MRAe recommande d'étudier les incidences acoustiques au droit du site ainsi que le nombre de personnes exposées, et de préciser les références réglementaires relatives aux performances attendues de l'isolation acoustique des bâtiments.***

Le dossier évoque également, sans aucune évaluation, les incidences du projet lié à une fréquentation accrue du site avec un parking relais de plus grande capacité, une gare de bus et l'accueil de nouveaux résidents. Il considère que « *l'augmentation restera négligeable au vu de l'ambiance sonore déjà présente sur le site (voies bruyantes et passage de la voie ferrée)* ». Les incidences sont qualifiées de faibles.

La MRAe ne partage pas cette analyse car l'afflux de véhicules supplémentaires, encore majoritairement thermiques, ne présage pas une ambiance sonore équivalente.

Pour la MRAe, il conviendrait que le dossier présente des mesures de protection (par exemple des revêtements absorbants, des murs anti-bruit...) autres que celles d'isolation acoustique (qui ne tiennent pas compte du fait que, dans la région, les fenêtres sont ouvertes une grande partie de l'année) pour atténuer les nuisances sonores générées par la création du PEM, comme le préconise le PDU de la métropole Toulon Provence Méditerranée.

### 2.2.2. Qualité de l'air

La thématique de l'air (liée à celle du bruit), n'est abordée que dans le cadre de la prise en compte par la modification du PPA du Var. Aucun état initial de l'environnement n'est réalisé sur le sujet. Les enjeux et les incidences du projet sur la qualité de l'air pour les nouveaux habitants du programme de logements collectifs (population fragile avec une résidence seniors) et pour les riverains (notamment les groupes scolaires, population sensible) aux alentours du futur PEM ne sont pas évalués. La notice note que « *Le projet en phase opérationnelle pourra faire l'objet d'études sur la qualité de l'air afin de définir des mesures d'ERC adaptées* ».

Pour la MRAe, cet état des lieux doit être réalisé dès le stade du PLU afin de prévoir en amont du projet des mesures préventives et correctives. Si la création du PEM permet de diversifier et de renforcer les moyens de transports en commun aux abords de la gare, l'extension des capacités de stationnement du parking relais et la mise en place de nouvelles flottes de bus impacteront la qualité de l'air ambiant en proximité.

***La MRAe recommande de compléter l'état initial et l'analyse des incidences du PLU modifié sur l'exposition des populations en matière de pollution de l'air et de présenter les mesures préventives de réduction des nuisances sur les riverains.***

## 2.3. Déplacements

L'objet de la modification du PLU favorise l'intermodalité, l'aménagement du PEM aura donc un impact positif sur la qualité et l'offre de déplacements ; pour autant, le dossier ne présente pas les aménagements prévus pour faciliter l'usage du vélo, notamment en lien avec les orientations relatives aux infrastructures cyclables du SCoT. Les équipements nécessaires à l'accueil de nouveaux usagers utilisant ce mode sont uniquement évoqués sous la forme d'un « *stationnement deux roues sécurisé dans le parking* », sans aucune autre indication concernant à la fois la capacité qui sera offerte et les cheminements prévus.

**La MRAe recommande de présenter les mesures en faveur de l'utilisation du vélo et de les traduire dans l'OAP.**

## 2.4. Paysage et Patrimoine

Le secteur de projet est situé en partie dans le périmètre de protection des abords des monuments historiques du périmètre délimité des abords (PDA) de Hyères et d'un secteur de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) valant site patrimonial remarquable. Le plan d'intérêt patrimonial annexé à l'AVAP identifie, sur ces parcelles, plusieurs éléments ou dispositions caractéristiques :

- l'immeuble (gare) implanté sur la parcelle concernée est repéré comme « édifice ou construction remarquable » ;
- une partie du terrain est identifiée comme « parcs et jardins de grand intérêt » ;
- en bordure de la zone concernée, une partie de la voirie supporte des « arbres et alignements remarquables » ;
- une partie du terrain est identifiée comme zone de projet : requalification des espaces libres autour de la gare ;
- plusieurs axes de vues convergent vers la gare.

Le dossier note que le PDA et l'AVAP valant site patrimonial remarquable (SPR) ne concernent que le bâtiment de la gare, son parvis et son jardin. Le PEM et les logements ne sont pas concernés.

Selon le dossier, les enjeux paysagers identifiés sont « *de prendre en compte ces exigences* » (dispositions réglementaires du SPR) et de « *préserver l'harmonie du secteur et de ses alentours* ». Il note que « *le projet devra développer une réflexion paysagère pour limiter l'effet îlots de chaleur* ».

Il indique également en ce qui concerne le bâtiment du parking qui comprend 4 niveaux et 560 places avec une entrée/sortie depuis le parvis de la gare et une sortie sur le rond-point d'accès de la gare routière que « *Son intégration architecturale et paysagère est un enjeu fort du projet, notamment par rapport au bâtiment de la gare. De ce fait, le dernier niveau est conçu sur une hauteur partielle et les façades sont traitées par des dispositifs légers* ».

Des mesures visent « *à assurer une intégration paysagère du projet dans son environnement, par le maintien d'une lisibilité des éléments existants et leur embellissement* ». Elles sont décrites dans l'OAP : la préservation du « parc et jardin de grand intérêt » identifié par l'AVAP valant SPR en espace commun paysager, une esplanade devant la gare en connexion avec les quartiers, des liaisons piétonnes, des franges tampons paysagères entre les groupes scolaires et le PEM, et au sein du programme d'habitat comprenant également un espace commun paysager. Le règlement encadre le

secteur de requalification de la gare en ce qui concerne les hauteurs, les implantations, l'aspect extérieur et aménagement des abords des constructions.

La MRAe note cependant que l'OAP ne fournit aucune information permettant d'évaluer l'impact du parking silo. Son implantation, son gabarit et son traitement devraient être encadrés par des dispositions permettant de garantir qu'il ne porte pas atteinte à la perception de la gare repérée comme construction remarquable (l'aile sud étant constituée d'un seul niveau de plain-pied), notamment depuis les cônes de vue identifiés au SPR.

La MRAe relève qu'il manque au dossier des éléments objectifs illustrant la démarche d'intégration paysagère et l'efficacité des aménagements prévus. Il en résulte qu'il paraît difficile de qualifier les effets potentiels de la modification du PLU sur le paysage à l'échelle du secteur de projet. Pour une meilleure illustration de la requalification de ce secteur UDb, il conviendrait de présenter des photomontages explicitant l'aménagement futur de l'ensemble du site, depuis des points de vue présentant des enjeux et de traduire objectivement les incidences paysagères avant et après la mise en œuvre du projet paysager.

***La MRAe recommande d'illustrer les dispositions paysagères envisagées par des supports graphiques permettant d'apprécier l'articulation spatiale entre les principaux aménagements prévus (notamment le parking silo) et la protection des perspectives paysagères.***

## 2.5. Besoins fonciers

Le futur secteur de projet (UDb) se situe en secteur de périmètre de mixité sociale (PMS) à 35 %<sup>16</sup>. Le règlement indique que, dans le cadre d'une OAP, la réalisation des logements sociaux s'entend à l'échelle globale de l'opération, sauf en secteur UDb. La notice de présentation ne fournit aucune donnée chiffrée sur l'estimation de la capacité d'accueil de nouvelles populations, le nombre de logements à créer, la part des logements sociaux, le nombre de chambres/logements pour la résidence séniors.

Pour la MRAe, il conviendrait que le dossier précise comment la modification n°4 répond aux objectifs de besoins en logements définis dans le PLU, que ces données soient reprises dans l'OAP ainsi que les éléments descriptifs du projet d'aménagement de la notice de présentation.

***La MRAe recommande de présenter des données chiffrées sur le nombre de nouveaux habitants attendus et de logements à créer sur la future zone d'habitation et de décrire comment la modification n°4 répond aux objectifs de besoins en logements du PLU en vigueur.***

---

<sup>16</sup> PLU dispositions relatives à la mixité sociale : « Dans toutes les zones urbaines ou à urbaniser incluses dans le périmètre défini par un liseré orange sur le document graphique, les opérations d'aménagement de 650 m<sup>2</sup> de surface de plancher ou plus, ou comprenant au moins 10 logements le cas échéant, doivent consacrer 35 % de la surface de plancher à la production de logement locatif social ».

# LE PLAN LOCAL D'URBANISME



## REPONSE A L'AVIS MRAE

PLU approuvé le 10 février 2017

Modification n°4 du PLU approuvée le



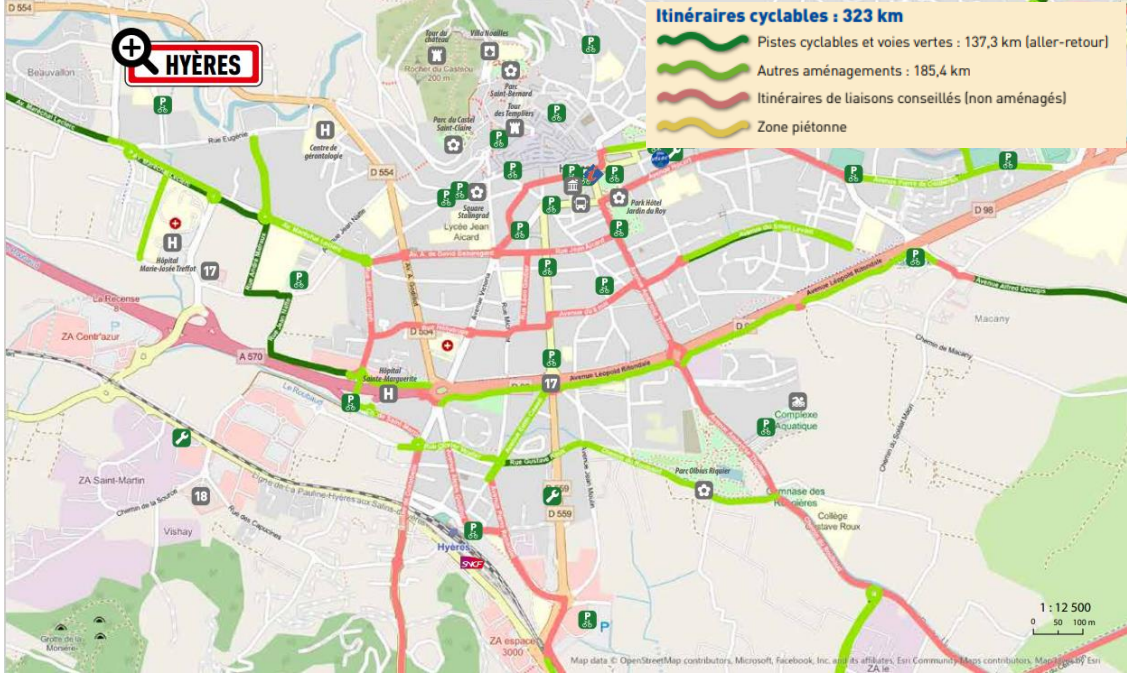
Recommandations	Réponses
<p>La MRAe recommande d'analyser et de présenter la compatibilité de la procédure de modification n°4 du PLU avec les orientations du SCOT Provence Méditerranée et les actions du PDU de la métropole Toulon Provence Méditerranée relatives au développement de l'usage du vélo et des modes actifs.</p>	<p>Le projet prévoit la mise en place d'un stationnement voiture et vélo permettant de valoriser l'usage des modes actifs (ex : marche, vélo) au profit de l'automobile. De ce fait, la modification n°4 du PLU est compatible avec les dispositions suivantes :</p> <p>En matière de compatibilité avec le SCOT Provence Méditerranée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le SCOT Provence Méditerranée reconnaît la gare de Hyères comme une « gare d'entrée métropolitaine », offrant une alternative rapide aux automobilistes venant de l'extérieur pour rejoindre le cœur de la métropole.</li> <li>- Orientation 19. Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs a. « Faire du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière ».</li> <li>- Orientation 21. « Développer l'intermodalité », Plus particulièrement les orientations a. « Hiérarchiser les gares dans leur rôle de pôles d'échanges multimodaux » et b. « Conforter et développer les parkings relais. »</li> <li>- Orientation 35 « Diminuer l'exposition aux nuisances et aux pollutions ». Plus spécifiquement l'orientation a relative à la « diminution de l'exposition aux nuisances sonores » et l'orientation b. « Diminuer l'exposition aux pollutions atmosphériques et aux nuisances olfactives ».</li> <li>- Orientation 37b. Réduire la consommation énergétique et les émissions de GES des transports.</li> </ul> <p>En matière de compatibilité avec le PDU :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Action n°14 vise à assurer une continuité piétonne et cyclable autour des pôles d'échanges multimodaux et des pôles de correspondances, plus particulièrement l'action « 3.1. Encourager l'usage du vélo en toute sécurité ». Le projet contribue activement à cette action en intégrant des voies cyclables sécurisées autour des pôles d'échanges multimodaux. En mettant l'accent sur la création d'infrastructures adaptées, le projet favorise l'utilisation du vélo en toute sécurité. Les pistes cyclables dédiées sont conçues pour offrir une continuité fluide et sécurisée, incitant ainsi les usagers à choisir le vélo comme moyen de déplacement quotidien.</li> <li>• L'Action n°19 porte sur l'apaisement des centres-villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains : « aménagement d'un boulevard urbain multimodal entre le centre-ville et la gare avec des voies en site propre pour les transports en commun ainsi que des aménagements cyclables continus ». Le projet répond de manière proactive à cette action en permettant le maillage des plans de circulation dans les centres-villes, plus particulièrement autour de la création d'un boulevard urbain multimodal</li> </ul>

entre le centre-ville et la gare. Aux environs du PEM et du projet immobilier, les réserves de capacité des carrefours sont supérieures à 50 et 60% d'après l'étude de circulation réalisée.

- L'Action n°26 vise à développer un réseau d'itinéraires cyclables « du quotidien » : Le projet s'inscrit dans cette action en développant un réseau d'itinéraires cyclables conçus spécifiquement pour les déplacements quotidiens. En favorisant l'accessibilité et la connectivité des itinéraires cyclables, par l'intégration d'un pôle multimodal, le projet encourage activement l'utilisation régulière du vélo comme moyen de transport, alignant ainsi ses objectifs avec la vision du PDU de promouvoir une mobilité urbaine durable.
- L'action n°27 - Développer les outils complémentaires d'aménagement pour renforcer la sécurité des cyclistes

En matière d'évolutions d'itinéraires cyclables réalisées en lien avec le PDU :

- La portion cyclable de la départementale D599, présente au sud du pôle multimodal, a été réalisée et permet une desserte Est/Ouest optimale du territoire communal.
- Une voie verte donnant sur le chemin de Saint Martin et permettant de franchir l'A570 par une passerelle et de relier d'autres voies vertes à l'Ouest comme à l'Est.
- Les tracés cyclables reliant la gare au centre-ville d'Hyères, notamment l'avenue Pierre Renaudel et l'avenue Alexis Godilot, doivent être aménagés conformément aux prescriptions du Plan Vélo du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en complément des bandes bi-latérales situées le long de la rue Edith Cavell. Parallèlement, des itinéraires de liaison sont prévus pour faciliter l'accès au futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) : cette réalisation d'itinéraires cyclables s'inscrit dans la continuité des actions du PDU et contribue à accroître l'accessibilité à la gare et au centre-ville d'Hyères par les déplacements doux et les reports modaux. Le PEM se place à l'interface des tronçons cyclables centraux et périphériques en assurant une liaison Nord/Sud du territoire et un maillage optimal de la commune en proposant une desserte mode actif allant, à terme, du centre-ville de Hyères à la presqu'île de Giens.

	 <p><b>Itinéraires cyclables : 323 km</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pistes cyclables et voies vertes : 137,3 km (aller-retour)</li> <li>Autres aménagements : 185,4 km</li> <li>Itinéraires de liaisons conseillés (non aménagés)</li> <li>Zone piétonne</li> </ul> <p>Source : Plan vélo 2023-2024</p>
<p>La MRAe recommande de présenter la prise en compte des actions du PPA du Var par la procédure de modification n°4 du PLU sur les thématiques des transports (déplacements actifs, véhicules propres) et de l'urbanisme</p>	<p>La préservation et l'amélioration de la qualité de l'air constituent un enjeu sanitaire majeur, la modification n°4 du PLU contribue à une réduction d'émissions de polluants par la création d'un Pôle d'échange multimodale (PEM) permettant une réduction des déplacements en véhicule motorisé tout en organisant le territoire : minimiser l'étalement urbain, favoriser le renouvellement urbain (friche ENEDIS), favoriser les modes de transports collectifs (train, bus) et les modes actifs (marche, vélo).</p> <p>Ces modifications contribuent à la mise en place des différentes actions définies par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Var, plus particulièrement :</p> <p>L'implémentation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Var dans le cadre de la modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) représente une démarche stratégique et concrète en faveur de la qualité de l'air et de la mobilité durable.</p> <p>Tout d'abord, en réponse à l'action 6.1b du PPA, la création d'un Pôle d'échange multimodal (PEM) s'aligne parfaitement avec l'accent mis sur l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux. L'initiative du projet de mettre en place une gare routière à proximité de la gare d'Hyères démontre une</p>

	<p>compréhension précise des besoins en matière d'intermodalité, contribuant ainsi à la réduction des déplacements en véhicules motorisés.</p> <p>De même, l'attention portée à l'action 6.3.b, visant à optimiser le développement de l'intermodalité vélo-train, s'exprime dans la mise en place de parcs vélo et de garages à vélo intégrés au pôle d'échange multimodal de la gare d'Hyères. Ces actions concrètes favorisent l'usage du vélo en complément des transports en commun, répondant ainsi aux impératifs de réduction des émissions de polluants.</p> <p>Par ailleurs, l'engagement envers l'action 7.2, qui encourage la pratique du vélo, est manifeste à travers les efforts du projet pour favoriser un stationnement sécurisé et pratique des vélos, tant pour des arrêts temporaires que pour des stationnements à plus long terme. Ceci contribue directement à la promotion d'une mobilité urbaine plus durable et respectueuse de l'environnement.</p> <p>Les actions 8.2, 11.a, et 11.2 du PPA trouvent également un écho dans la modification n°4 du PLU. L'installation de charges spécifiques pour véhicules électriques, la valorisation des déplacements doux, et le rétablissement de la place du piéton s'inscrivent harmonieusement dans les orientations du PPA, démontrant ainsi une prise en compte exhaustive des recommandations du plan.</p> <p>En outre, l'action 17.1, relative au renforcement de la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets, correspond également aux engagements de la modification n°4 du PLU. La qualité de l'air est au cœur du projet en permettant la création d'un PEM et en favorisant le renouvellement urbain, ce qui démontre une prise en compte optimale de ces questions atmosphériques.</p> <p>Ainsi, la modification n°4 du PLU intègre de manière significative les directives du PPA du Var, par une prise en compte des enjeux liés à la qualité de l'air et à la mobilité durable. Les actions mises en œuvre, telles que la création du PEM, les aménagements cyclables, la végétalisation des espaces et les dispositifs en faveur des véhicules propres, contribuent de manière tangible à la réalisation des objectifs fixés par le PPA. Ainsi, la modification n°4 du PLU se positionne comme une démarche cohérente en matière d'urbanisme durable et de protection de l'environnement.</p>
<p>La MRAe recommande de compléter l'état initial et de démontrer l'absence de risque sanitaire liés à la pollution des sols sur la future zone d'aménagement d'habitat collectif.</p>	<p>L'étude ERG définit les usages possibles sur le site, mais recommande l'élaboration d'étude complémentaire avec la réalisation de sondages supplémentaires au droit des zones non investiguées, une fois les bâtiments existants démolis, pour une meilleure définition des usages possibles sur site.</p> <p>Bien que des études complémentaires soient nécessaires, les éléments de l'étude ERG (carte des zones concentrées en polluants, la synthèse cartographique reprenant les zones étudiées par ERG et les reconversions possibles) seront repris dans l'état initial.</p>

L'étude ERG identifie trois secteurs au sein de la future zone d'aménagement d'habitat collectif :

- Les zones d'habitation comprenant des bâtiments à usage résidentiel ne présentant pas de pollution ;
- Le terrain annexe, libre de tout usage, où aucun dépassement n'a été mis en évidence ;
- Le terrain de l'agence ENEDIS présentant des concentrations supérieures au seuil d'acceptabilité défini par le Ministère en charge de l'Environnement.

Selon l'étude ERG, la reconversion du site pour un usage de type tertiaire ou résidentiel collectif de la partie agence nécessitera :

- La purge des sols fortement impactés du parc de poteaux ;
- La réalisation de sondages complémentaires au droit des zones n'ayant pu être investiguées jusqu'à présent dû à la présence de bâtiment.

Pour le reste du site, la reconversion du site nécessite une vérification des sols superficiels accessibles (en fonction du projet d'aménagement) ou le maintien/la mise en place d'une isolation de surface à titre sécuritaire (apport de terres, revêtement dur) permettant d'exclure tout risque lié à l'ingestion de sol.

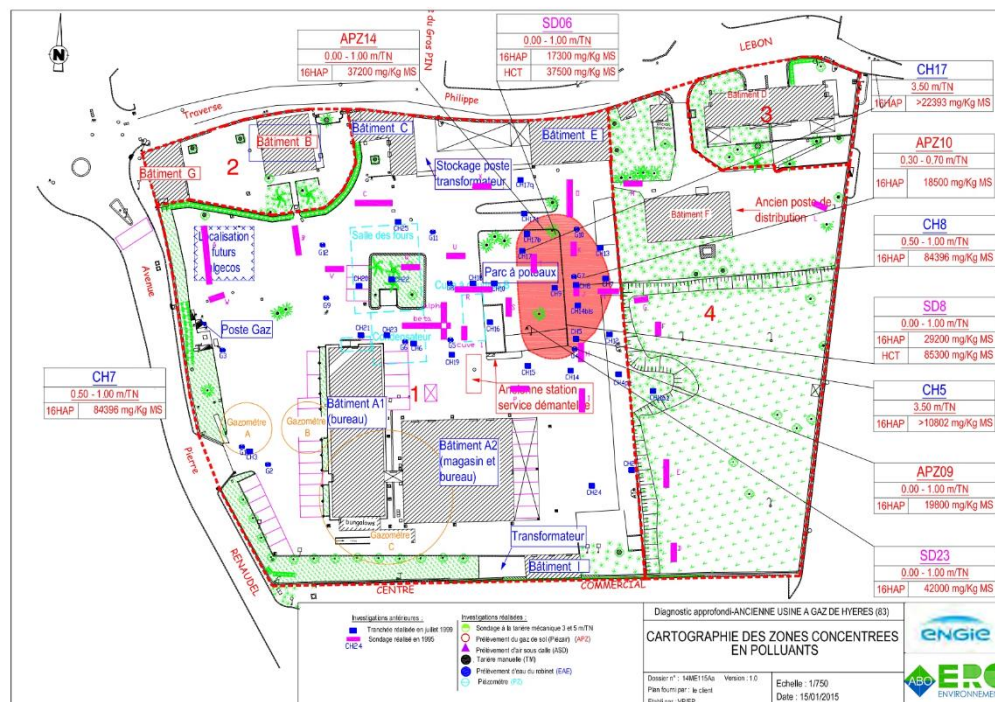
La réalisation d'un programme d'aménagement est conditionnée par la réalisation d'une étude complémentaire (annexée à ces réponses) démontrant l'absence de risque sanitaire à l'échelle du site et autour, en définissant les usages possibles ou les moyens à mettre en place pour permettre les aménagements envisagés.

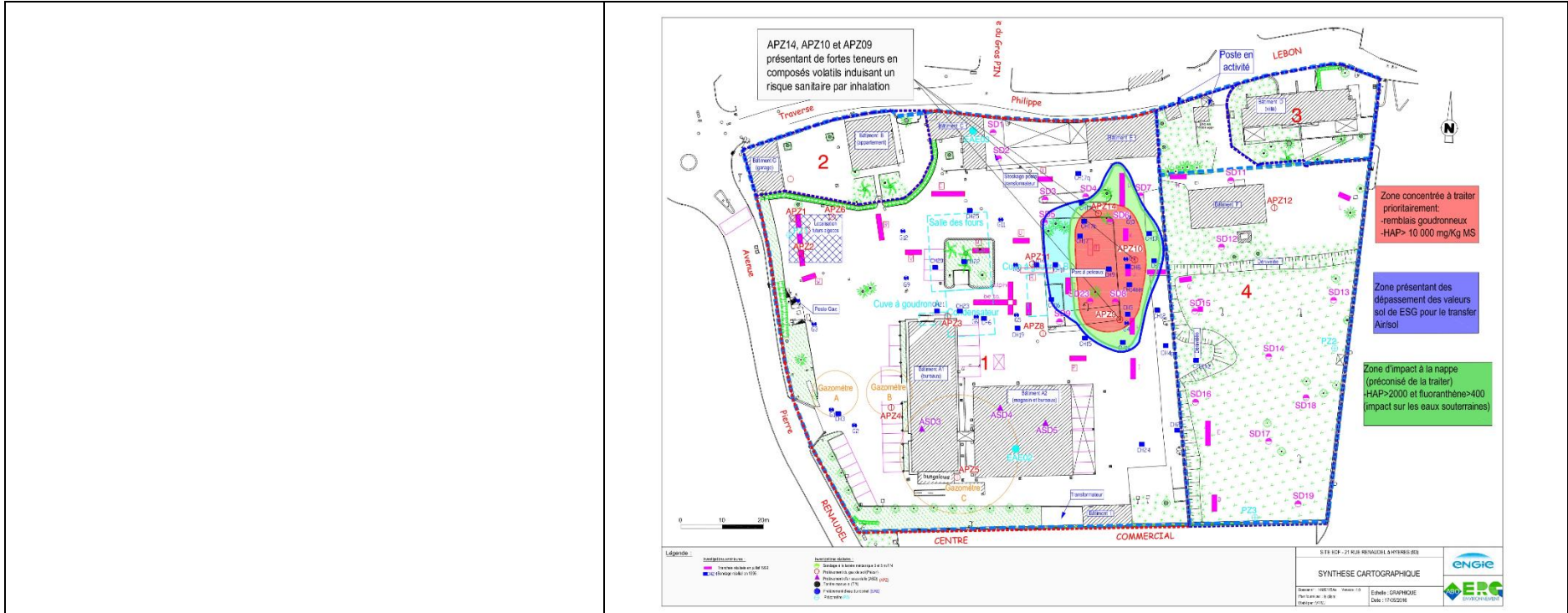
Le plan de gestion, élaboré par BG Ingénieurs Conseil, en date du 20 novembre 2023, identifie les sources de pollution à travers une synthèse des anciennes études environnementales et la réalisation de nouvelles investigations (06/2023). Sur la base du plan gestion, une évaluation des coûts a été réalisée. Cette évaluation a permis de préconiser une gestion de la totalité des terre polluées en filière hors site. Cette solution est mieux maîtrisée et permet une requalification rapide du terrain. Enfin, l'analyse des risques résiduels menée sur la base d'un état résiduel prévisionnel du site après application des mesures de gestion définies dans le plan de gestion conclut à la compatibilité de la totalité de l'emprise du site avec l'aménagement de bâtiments avec parking en sous-sol et d'espaces extérieurs d'agrément.

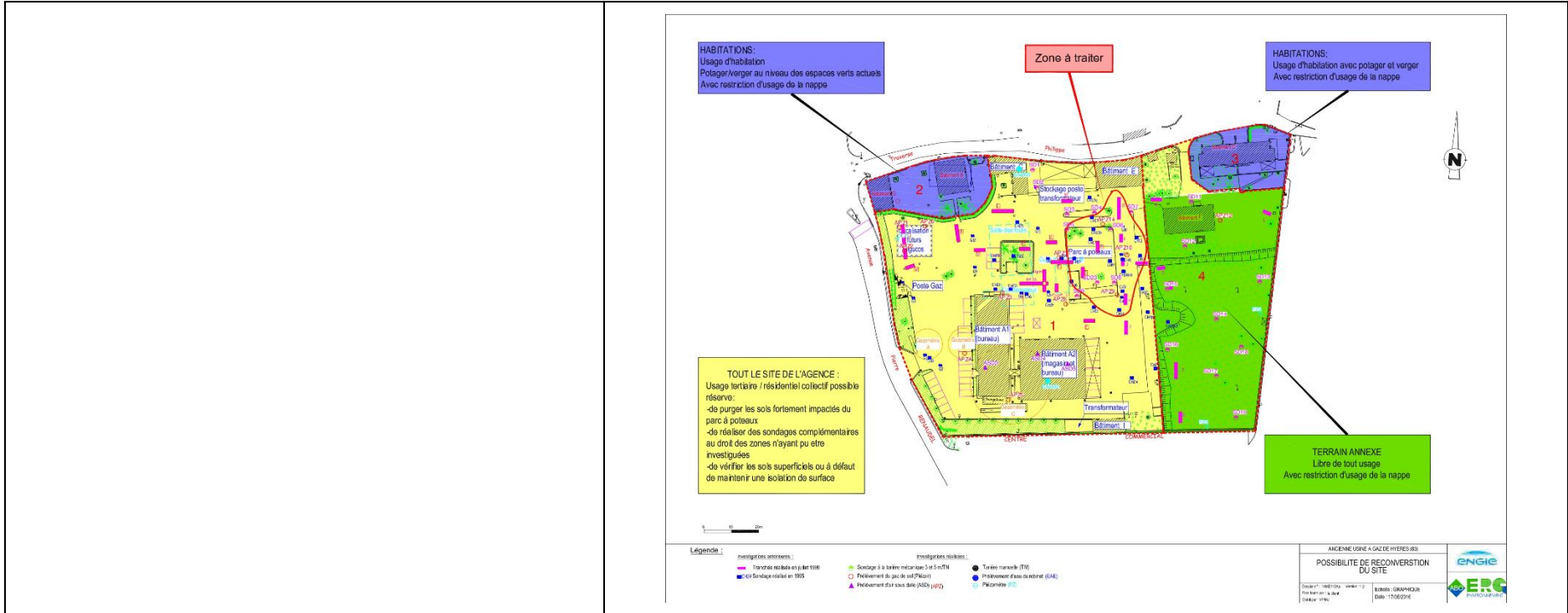
Cette analyse prédictive des risques sanitaires résiduels repose sur des hypothèses sécuritaires quant à la qualité de l'air des sols au droit des différents secteurs du site. Ces conclusions ne sont valables qu'avec l'application et le respect de restrictions d'usages et dispositions constructives suivantes :

- Interdiction d'utilisation des eaux souterraines ;
- Interdiction de réalisation de jardins potagers ou de vergers en pleine terre ;

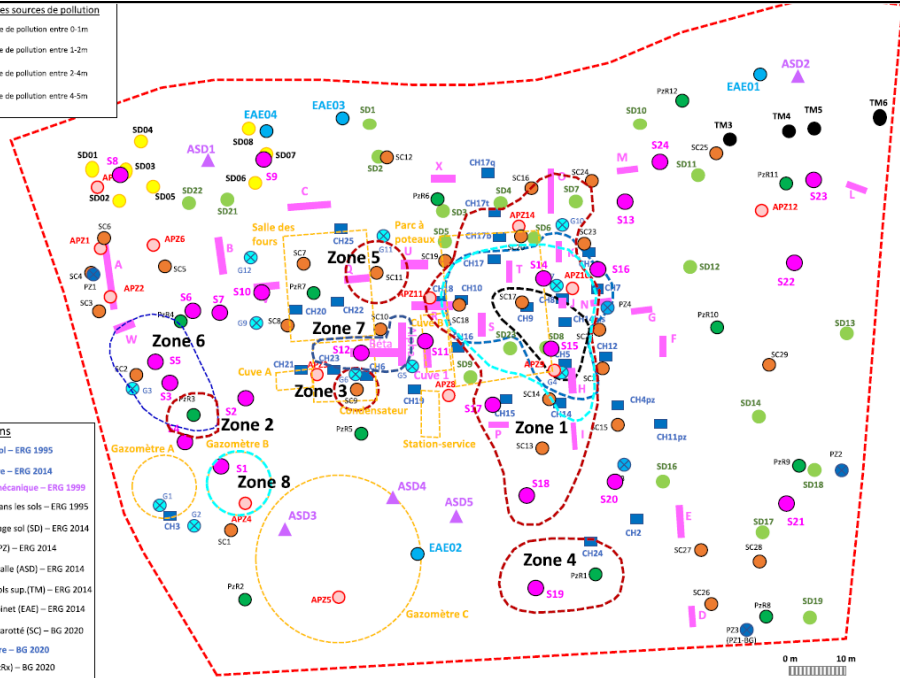
- Mise en place de revêtement de surface étanche (type enrobé, béton,...) ou d'un recouvrement d'a
- minima 30 cm de terre végétale sur les espaces verts extérieurs, avec vérification de sa qualité environnementale et de sa compatibilité avec l'usage des espaces extérieurs ;
- Canalisations d'eau potable non perméables et non poreuses ou mises en place au sein de terres d'apport saines (après décaissement des terrains en place).











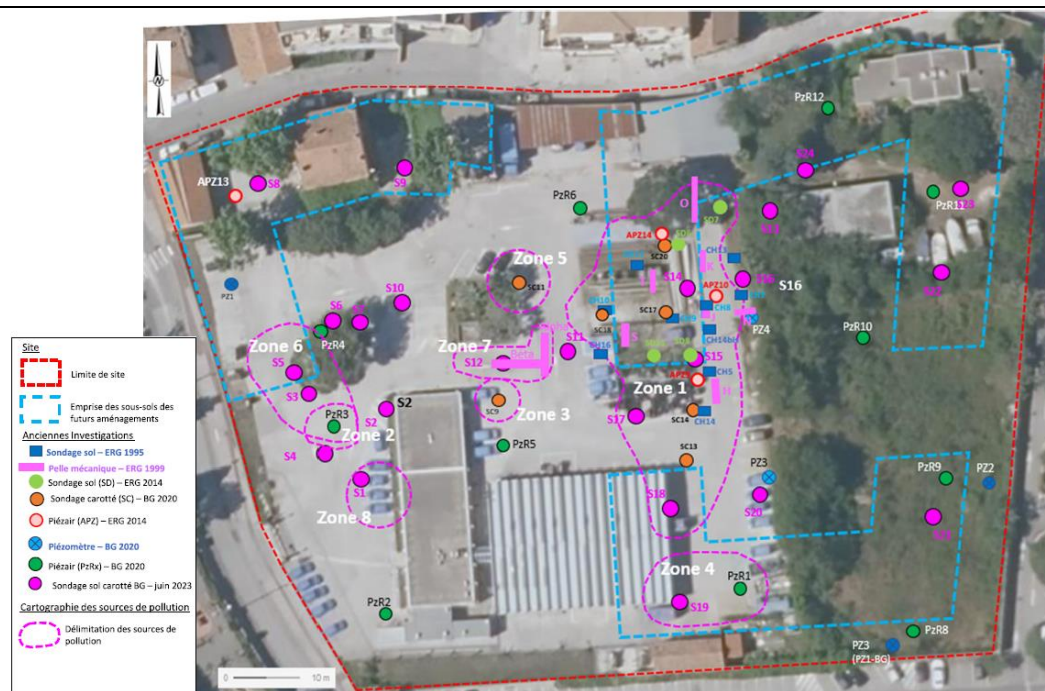
Projet No.	200101.69
Version	
Date	Oct. 2023
Dessinateur	Visa
Test	Mca
ChP	Visa
Est	Mca

**BG** BG Ingénieurs Conseils SAS  
 13, rue de Emeraudes  
 F-69006, Lyon

SPEED REHAB  
 21 avenue Pierre Renaudel – Hyères (83)

Cartographie des sources de pollution dans les sols du site entre 0-5 m

Figure 13a



Projet No.	200101.69		BG Ingénieurs Conseils SAS 13, rue de Émeraudes F-69006, Lyon	Délimitation des sources de pollution en superposition avec le projet d'aménagement de mars 2023	Figure 13b
Version					
Date	Oct., 2023				
Dessinateur	Visa				
Est	Mca				
ChP	Visa				
Est	Mca				
			SPEED REHAB 21 avenue Pierre Renaudel – Hyères (83)		

La MRAe recommande que les prescriptions de l'étude soient reprises dans le règlement de la zone UDb ou l'OAP, notamment sur la conception du réseau d'eau potable pour éviter tout risque de transfert de polluants au sein des canalisations.

Au sein de l'OAP, il sera inscrit que les futurs usages du secteur seront conditionnés par la réalisation d'une interprétation de l'état de milieux comprenant une analyse des enjeux, la réalisation de campagnes de contrôle sur les eaux, les sédiments, la réalisation d'analyses des végétaux et une interprétation des résultats incluant une évaluation quantitative des risques sanitaires. Ces analyses permettront de garantir que les aménagements futurs réalisés sur les terrains libérés par ENEDIS restent compatibles avec la présence de pollution résiduelle.

Des restrictions d'usage des sols et des eaux souterraines seront instituées sur les parcelles susvisées. Propositions de prescription :

- La culture de légumes et de fruits destinés à la consommation humaine est interdite ;

- Tout forage, prélèvement et utilisation de l'eau de la nappe pour quelque usage que ce soit, y compris à des fins d'arrosage, sont interdits. Cette interdiction ne s'applique pas aux ouvrages ou pompes destinés à assurer la surveillance ou la dépollution de la nappe ;
- Aucun local à usage d'hébergement, de logement ou de travail permanent ne devra être aménagé en sous-sol ;
- Les canalisations d'eau potable seront placées autant que possible en position hors-sol. Les parties enterrées seront isolées des terres et des eaux souterraines affleurantes potentiellement contaminées par une protection appropriée ;
- Les zones non bâties et rendues accessibles aux personnes devront être recouvertes par un revêtement ou par de la terre saine, de sorte à supprimer toute possibilité de contact cutané avec les sols pollués du site ;
- Les zones présentant les plus fortes concentrations devront être destinées à l'accueil de place de stationnement.

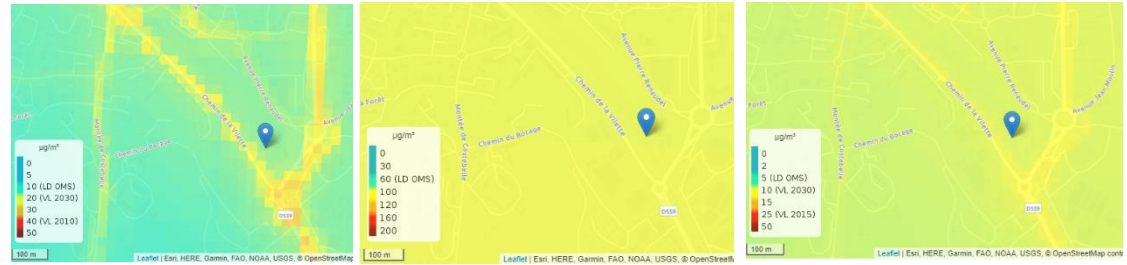
En outre, tout projet d'aménagement situé dans l'emprise des parcelles impactées par le risque de pollution devra faire l'objet, avant travaux projetés sur le sol ou sous-sol, d'une étude technique préalable réalisée par un organisme spécialisé et reconnu aux frais du maître d'ouvrage desdits travaux. Ces études complémentaires permettront d'identifier les besoins de traitement, les possibilités de réutilisation des sols, leur maintien tout en définissant l'isolation de surface nécessaire à titre sécuritaire (apport de terres, revêtement dur) permettant d'exclure tout risque lié à l'ingestion de sol.

Possibilité de mise en place de recommandations particulières applicables aux phases de travaux et aux affouillements :

- Faire procéder par un organisme compétent et reconnu à une étude préalable examinant la compatibilité du projet avec l'état environnemental des sols et eaux souterraines ;
- Mettre en œuvre des mesures de gestion appropriées relatives à l'hygiène, la santé, le risque et la sécurité pendant la période travaux, ainsi que les précautions et ouvrages particuliers éventuellement nécessaires pour garantir l'absence de risque pour les futurs utilisateurs du site et les personnes environnantes ;
- Etablir un examen des eaux du robinet afin de vérifier un éventuel transfert de substance présente dans les sols vers l'eau de distribution par perméation via les canalisations d'eau potable.

<p>La MRAe recommande d'étudier les incidences acoustiques au droit du site ainsi que le nombre de personnes exposées, et de préciser les références réglementaires relatives aux performances attendues de l'isolation acoustique des bâtiments.</p>	<p>Le niveau d'enjeu concernant les nuisances sonores peut être évalué comme modéré, du fait du contexte urbain déjà bien établi dans la zone. L'implantation du Pôle d'Echange Multimodal (PEM), incluant la gare actuelle, ainsi que le site destiné à une zone résidentielle, est justifiée par plusieurs facteurs. Il s'agit notamment de la nécessité de promouvoir le renouvellement urbain, la transformation d'une friche urbaine, et l'optimisation globale du projet visant à renforcer l'offre de transports en commun et d'améliorer la desserte de la commune ainsi que le report modal. Ces aménagements permettent ainsi de limiter l'autosolisme et de réduire, à termes, le trafic environnant et par conséquent les nuisances sonores.</p> <p>La conception de la future zone résidentielle, qui accueillera 232 logements, soit à approximativement 400 nouveaux habitants, sera réalisée en stricte conformité avec la réglementation en vigueur, tel que définis dans l'arrêté préfectoral du 9 janvier 2023 portant approbation de la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestres sous gestion de la Métropole Toulon Provence Méditerranée. Cette réglementation énonce que "les bâtiments à ériger dans les zones exposées au bruit doivent respecter un niveau minimal d'isolation acoustique vis-à-vis des nuisances sonores extérieures, conformément à l'article R.111-23-2 du Code de la construction et de l'habitation, ainsi qu'aux décrets 95-20 et 95-21 correspondants ». En ce qui concerne les constructions résidentielles, le niveau minimal d'isolation acoustique sera déterminé conformément aux articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996. Ces normes d'isolation seront strictement appliquées aux futures habitations du projet, y compris aux établissements scolaires.</p> <p>Outre les normes d'isolation, le projet instaurera un recul important des bâtiments par rapport aux voies bruyantes (avenue Geoffroy Saint Hilaire), permettant une atténuation des incidences acoustiques sur les populations. Les espaces arborés en interface et in-situ permettront d'établir une ambiance apaisée au sein des différents îlots.</p> <p>Des études plus poussées pourront être réalisées, avec modélisation, lors de la phase pré-opérationnel et un bureau d'études spécialisé pourra accompagner la conception du projet afin de développer des réponses opérationnelles adaptées aux dispositions du site.</p>
<p>La MRAe recommande de compléter l'état initial et l'analyse des incidences du PLU modifié sur l'exposition des populations en matière de pollution de l'air et de présenter les mesures préventives de réduction des nuisances sur les riverains.</p>	<p>L'observatoire de la qualité de l'air en Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur définit un indicateur offrant une vision globale de la pollution chronique du territoire. En 2021, le site de projet présente une qualité de l'air médiocre notamment à proximité des axes routiers et la ligne directrice de l'OMS a été dépassée de 5,7 fois. Les polluants présentant un dépassement des lignes directrices de l'OMS sont le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) avec une valeur de 13,9, l'ozone (O<sub>3</sub>) avec une valeur de 97,62 µg/m<sup>3</sup> et les particules fines PM<sub>2,5</sub> µg/m<sup>3</sup> avec une valeur de 9,3 µg/m<sup>3</sup>.</p>

**Données ATMO Sud de l'exposition du site (de gauche à droite) en NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> et PM<sub>2,5</sub>**



Plusieurs mesures préventives peuvent être prises afin de réduire le risque de nuisances sur les riverains. Il s'agira notamment de veiller à l'implantation du bâti de manière à assurer la dispersion des polluants et du bruit en privilégiant une morphologie adaptée (ex : Bâtiments écran, épannelage, ...). Un piégeage des polluants par les végétaux sera mis en place afin de limiter l'exposition des personnes notamment aux gaz (NO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub>) et particules (PM10) avec la mise en place d'espaces arborés en interface et in-situ. Des dispositions pourront être prises sur les bâtiments eux-mêmes notamment sur le renouvellement de l'air intérieur, l'usage de matériaux sains, mais aussi sur les capacités en stationnement, notamment pour les véhicules électriques et les vélos.



		TITRE DU DOCUMENT	DATE	PHASE
		Plan de masse - Principe d'implantation	04/12/2023	ESQ
			INDICE	RELEVÉ
			5	1:500

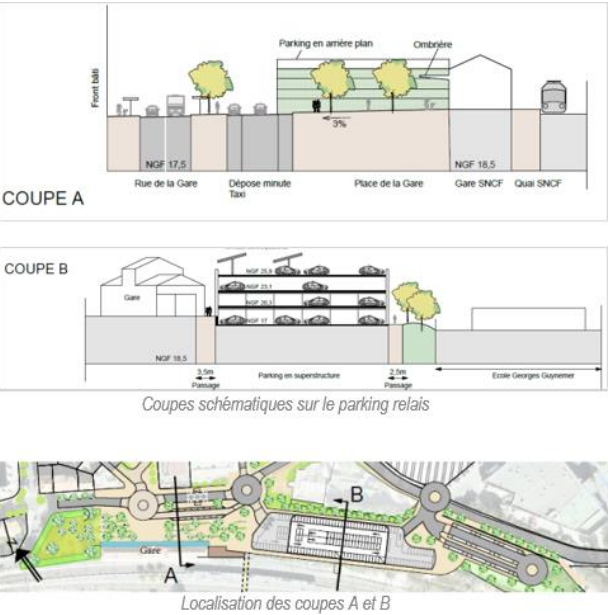
	<p>Le plan masse du projet témoigne ainsi d'une réelle prise en compte des enjeux relatifs à la qualité de l'air et à l'exposition des personnes à travers notamment la mise en place d'un recul important des bâtiments par rapport aux voies et emprises publics. De larges espaces arborés sont prévus en interface et in-situ sur l'ensemble de l'unité foncière. Par ailleurs, l'implantation des bâtiments permet d'assurer une dispersion optimale des polluants, limitant l'exposition des personnes aux gaz et particules fines.</p> <p>En outre, l'OAP sera modifiée afin d'intégrer un volet énergie et environnement au sein du futur programme de logements. Des recommandations seront établies au sujet de l'implantation des bâtiments, de leur exposition et orientation. A cet effet, selon leur typologie et surface, la majorité des logements devront être traversants. De plus, des études thermiques et hydrauliques complémentaires seront recommandées pour optimiser les modes de chauffage, de rafraîchissement et des sources énergétiques. Une certification sera souhaitée pour assurer la qualité des constructions au regard des enjeux liés à la qualité de l'air.</p> <p>Le programme entraînera une hausse de la circulation en raison du nombre de nouveaux habitants (environ 400) qui seront présents sur ce site. Néanmoins, une partie de ces logements sera dédiée à des résidences seniors accueillant des personnes âgées, une frange de la population amenée à être moins véhiculée. Par ailleurs, il est à prévoir un report modal en faveur des mobilités douces (marche, vélo) et des transports en commun, promu par la mise en place du PEM, permettant une réduction de l'utilisation de la voiture. Toutefois, l'ensemble des incidences réelles ne pourra être évalué qu'à l'étape pré-opérationnelle du projet, incluant des plans masse permettant de définir des mesures ERC spécifiques. De même, l'analyse de la qualité de l'air doit se faire à plus large échelle. Le projet actuel induira à terme une diminution du trafic et donc des émissions de GES rejeté par les voitures. Les impacts sur la qualité de l'air seront donc moindres.</p>
<p>La MRAe recommande de présenter les mesures en faveur de l'utilisation du vélo et de les traduire dans l'OAP.</p>	<p>La mise en place d'un PEM favorise les modes de transport doux et actifs en proposant un changement modal optimal. À cet égard, le PEM vise à encourager l'utilisation du vélo en facilitant le transfert des flux cyclables vers d'autres moyens de transport ou modes de déplacement, élargissant ainsi les itinéraires possibles et, par conséquent, la diversité des usagers. Concernant la future zone d'aménagement d'habitat collectif, elle respectera le décret tel que défini dans l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments</p> <p>Des dispositions seront incluses dans l'OAP pour intégrer les aménagements et itinéraires cyclables, notamment ceux récemment réalisés et ceux dont la réalisation est en lien avec les diverses infrastructures envisagées à proximité du futur PEM, conformément au plan vélo édition 2023-2024 précédemment présenté.</p>

La MRAe recommande d'illustrer les dispositions paysagères envisagées par des supports graphiques permettant d'apprécier l'articulation spatiale entre les principaux aménagements prévus (notamment le parking silo) et la protection des perspectives paysagères.

Les illustrations présentées ci-joint permettent d'illustrer les futures dispositions paysagères envisagées sur le site, toutefois des dispositions plus précises seront à affiner durant la phase pré-opérationnelle afin de tenir compte des différentes études actualisées.



Plan de masse du projet de PEM

	<p style="text-align: right;"><b>Source :</b> Notice de présentation</p>  <p>COUPE A</p> <p>COUPE B</p> <p><i>Coupes schématiques sur le parking relais</i></p> <p><i>Localisation des coupes A et B</i></p>
<p>La MRAe recommande de présenter des données chiffrées sur le nombre de nouveaux habitants attendus et de logements à créer sur la future zone d'habitation et de décrire comment la modification n°4 répond aux objectifs de besoins en logements du PLU en vigueur.</p>	<p>Dans le cadre de la modification n°4, les prévisions sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La création de 42 logements en accession à la propriété, ce qui équivaut à environ 100 nouveaux habitants dans le secteur privé.</li> <li>• La construction de 70 logements sociaux, générant ainsi environ 160 nouveaux habitants dans le parc social.</li> <li>• L'aménagement de 120 logements destinés aux séniors, ce qui correspond à environ 150 résidents.</li> <li>• La projection de nouveaux habitants attendus est d'environ 400 habitants supplémentaires</li> </ul> <p>Le PLU envisage, à travers son scénario volontariste, une population de près de 63 000 habitants à l'horizon 2026. Selon les chiffres de l'Insee, la population légale en 2020 était de 54 615 habitants. Depuis 2016, le besoin en résidence principale était évalué entre 3 350 à 6 700 logements à l'horizon 2026 selon les scénarios. En ce sens et au regard de la population légale comptabilisée en 2020, le projet répond aux différents scénarios établis par le PLU.</p> <p>Par ailleurs, le projet envisagé sur le site ENEDIS participe au renouvellement urbain d'un secteur artificialisé et permet de conforter la dynamique et le développement du quartier en renforçant les</p>



	<p>liaisons avec le centre-ville et les quartiers sud de la commune, situés à proximité des commodités nécessaires à un développement optimale d'opération d'aménagement.</p>
--	---

Ces éléments seront intégrés à la notice afin de justifier la réalisation du programme de logement envisagé à proximité du futur PEM hyérois.

01 MARS 2024



Toulon, le 26 FEV 2024

Jean-Pierre GIRAN  
Président de Toulon Provence Méditerranée

À

PACA / SCADÉ / UEE  
Autorité environnementale plans/programmes  
16, rue Antoine Zattara  
CS 70248  
13331 Marseille cedex 3**Direction Générale des Services**Valérie PAECHT  
Directeur Général des Services**Direction Générale Adjointe des Services**  
**Développement Durable et Valorisation du Territoire**  
Christine MORICE – DGAS  
Virginie DAVID – Adjoint au DGAS**Direction de la Planification Territoriale et des Projets Urbains**  
Aurélie MEYER – Tél. : 04 94 36 48 54**Affaire suivie par :**  
Céline LOUIS – Ville de Hyères  
clouis@metropoletpm.fr**N/REF:** DPTPU JPG/VP/CM/VD/AM/IG/CL n°17-2024**OBJET :** Courrier en réponse à l'avis délibéré de la MRAe N° 2023APACA40/3494 du 07/09/2023 sur la modification n°4 du PLU d'Hyères-les-Palmiers**PJ :** Analyse de l'avis de la MRAe N° 2023APACA40/3494

Madame, Monsieur,

Suite à l'avis délibéré n°2023APACA40/3494 en date du 07 septembre 2023, veuillez trouver ci-joint, une note ayant pour but de préciser les réponses et suites qui seront apportées aux remarques émises, afin de poursuivre la modification n°4 du PLU de la commune de Hyères concernant l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU (secteur gare). La présente réponse écrite sera jointe au dossier d'enquête publique.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Pour le Président,  
Par délégation,

**Christine MORICE**  
Directeur Général Adjoint des Services  
Toulon Provence Méditerranée