

LE PLAN LOCAL D'URBANISME



1. NOTICE DE PRESENTATION

Vu pour être annexé à la délibération d'approbation du conseil Métropolitain du :

PLU approuvé le 10 février 2017
Modification n°4 du PLU approuvée le 26/06/2025

SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	3
A- Préambule.....	6
1. L'objet de la modification.....	7
2. La procédure.....	9
B- Contexte et enjeux du projet.....	10
1. Contexte du projet.....	11
1.1. Présentation du secteur.....	11
1.2. Présentation du projet d'aménagement.....	13
2. Un projet essentiel pour la commune.....	20
C- Les objets de la modification.....	23
1. Evolutions apportées au règlement écrit et graphique du PLU.....	24
1.1. Création d'un sous-secteur UDb dans le plan de zonage.....	24
1.2. Création d'un Emplacement Réservé (ER 162) au plan de zonage.....	25
1.3. Création d'un sous-secteur UDb dans le règlement.....	26
1.4. Evolution des dispositions générales afférentes aux règles dérogatoires pour les CINASPIC dans le secteur UDb.....	26
1.5. Evolution des dispositions générales afférentes à la performance sociale, environnementale et énergétique.....	27
1.6. Adaptation mineure des règles afférentes à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques dans la zone UD.....	27
1.7. Evolution des dispositions règlementaires afférentes aux règles de hauteur dans la zone UD :.....	28
1.8. Evolution des dispositions règlementaires afférentes aux dispositions relatives à la mobilité durable :.....	28
1.9. Evolution des dispositions règlementaires afférentes aux règles de desserte par les réseaux dans toutes les zones urbaines et à urbaniser.....	29
1.10. Modification de la liste des Emplacements Réservés (ER).....	29
2. Création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).....	31
D- Conclusion.....	35

1.	Bilan des évolutions de surfaces	36
2.	Compatibilité de la modification.....	37
2.1.	Avec le PADD du PLU en vigueur	37
2.2.	Avec le SCoT Provence Méditerranée.....	37
2.3.	Avec les règles générales du SRADET Provence Alpes Côte d'Azur, intégrant le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)	40
2.4.	Avec le SDAGE Rhône Méditerranée.....	41
2.5.	Avec le Plan de Déplacements Urbains.....	42
2.6.	Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....	44
E-	Evaluation environnementale	46
1.	Etat initial de l'environnement.....	47
1.1.	Le milieu physique.....	47
1.2.	Le paysage et le patrimoine.....	54
1.3.	Des espaces de biodiversité à enjeux	60
1.4.	Un territoire très contraint par les risques naturels et technologiques	68
1.5.	Des ressources naturelles à préserver	71
1.6.	Nuisances, déchets et pollution	72
1.7.	Synthèse des enjeux	78
2.	Le choix opéré au regard des solutions de substitutions raisonnables	80
3.	Les incidences de la modification sur l'environnement.....	81
3.1.	Les incidences prévisibles sur le milieu physique.....	81
3.2.	Les incidences prévisibles sur le paysage et le patrimoine	81
3.3.	Les incidences prévisibles sur les milieux naturels et la biodiversité.....	82
3.4.	Les incidences prévisibles sur les risques	82
3.5.	Les incidences prévisibles sur les ressources naturelles	83
3.6.	Les incidences prévisibles sur les nuisances, déchets et pollutions.....	83
4.	Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	87

5.	Indicateurs de suivi.....	94
F-	Résumé non technique.....	95
1.	Contexte du projet et enjeux du projet.....	96
1.1.	Contexte du projet	96
1.2.	Un projet d'intérêt général	97
2.	Les objets de la modification	98
3.	Conclusion.....	98
3.1.	Bilan des évolutions de surface	98
3.2.	Compatibilité de la modification	99
3.3.	Etat initial de l'environnement.....	99
3.4.	Choix opéré au regard des solutions de substitution	103
3.5.	Les incidences de la modification sur l'environnement.....	104
4.	Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.....	105

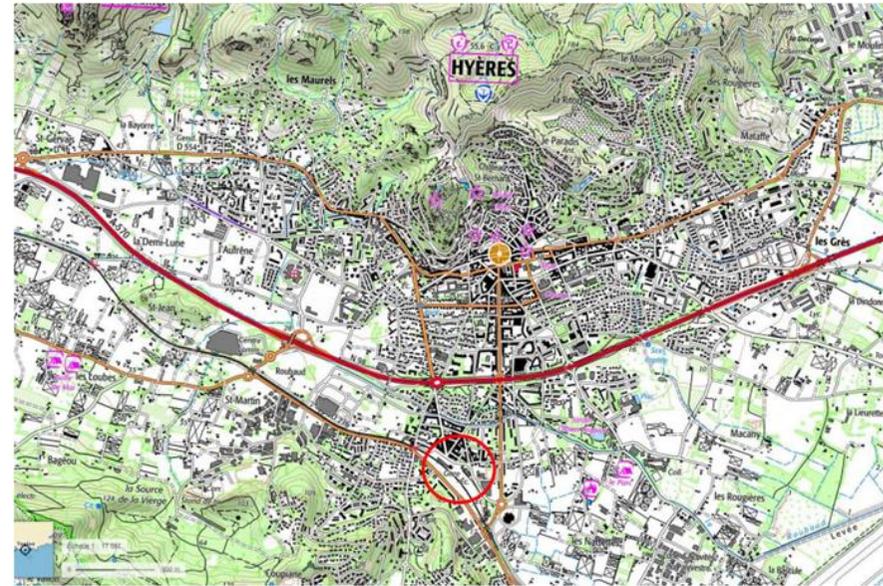
A- Préambule

1. L'objet de la modification

La commune de Hyères-les-Palmiers dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 10 février 2017, qui a fait l'objet de plusieurs procédures d'évolution.

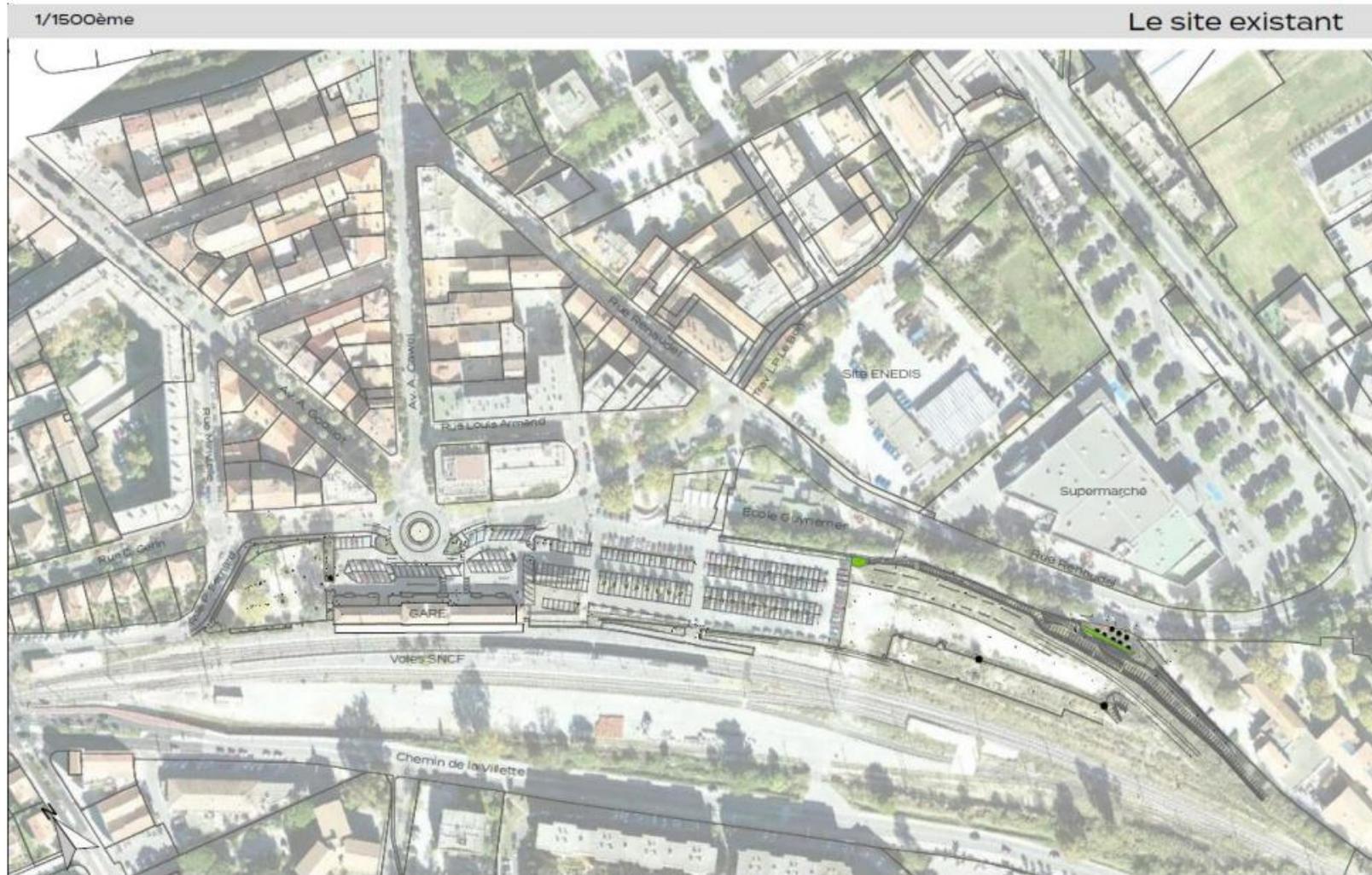
La commune de Hyères-les-Palmiers et la Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM) prévoient la création d'un Pôle d'échanges Multimodal (PEM) sur le site stratégique de la gare, avec l'intégration d'une gare de bus et sa billetterie, ainsi qu'un parking-relais d'environ 560 places.

Les intentions d'aménagement du secteur tiennent compte des enjeux de la transition énergétique, notamment par la mise en place d'un circuit multimodal durable autour de la gare, conforté par la conception d'espaces publics et récréatifs, qui contribuent à animer le cadre de vie sur le site du projet et au-delà.



Plan de situation du PEM

Par ailleurs, la création du futur PEM est également l'occasion de repenser les alentours du site notamment par la transformation du site ENEDIS, rue Renaudel, en vue de la création de logements collectifs et d'une résidence seniors.



La présente modification consiste à ouvrir à l'urbanisation une zone 3AU et à adapter par conséquent, le règlement d'urbanisme en vigueur pour permettre la réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal et la « reconversion » du site ENEDIS. Une OAP est également intégrée dans le PLU afin de déterminer les conditions d'aménagement et les destinations des constructions envisageables sur le secteur.

La présente modification n'a pour effet :

- ni de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- ni de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- ni 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 ;

Il est rappelé que cette procédure respecte notamment les dispositions des articles L.153-36 à L.153-44 du Code de l'urbanisme.

La présente notice constitue un complément au rapport de présentation du PLU.

2. La procédure

La procédure de modification est décomposée en plusieurs étapes :

1. Délibération d'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU et fixant les modalités de concertation.
2. Elaboration du dossier de modification.
3. Organisation d'une concertation permettant à la population de formuler ses observations.
4. Délibération tirant le bilan de la concertation.
5. Saisine de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale pour avis au titre de l'évaluation environnementale.
6. Notification de projet de modification du PLU aux Personnes Publiques Associées, et Consultées le cas échéant.
7. Organisation de l'enquête publique à l'initiative du Président de la Métropole TPM pendant une durée d'un mois. À l'issue, le commissaire enquêteur dispose d'un délai d'un mois pour rendre son rapport et ses conclusions motivées.
8. Avis du Conseil Municipal sur la procédure
9. Délibération d'approbation du Conseil Métropolitain sur le dossier de modification du PLU.

B- Contexte et enjeux du projet

1. Contexte du projet

1.1. Présentation du secteur

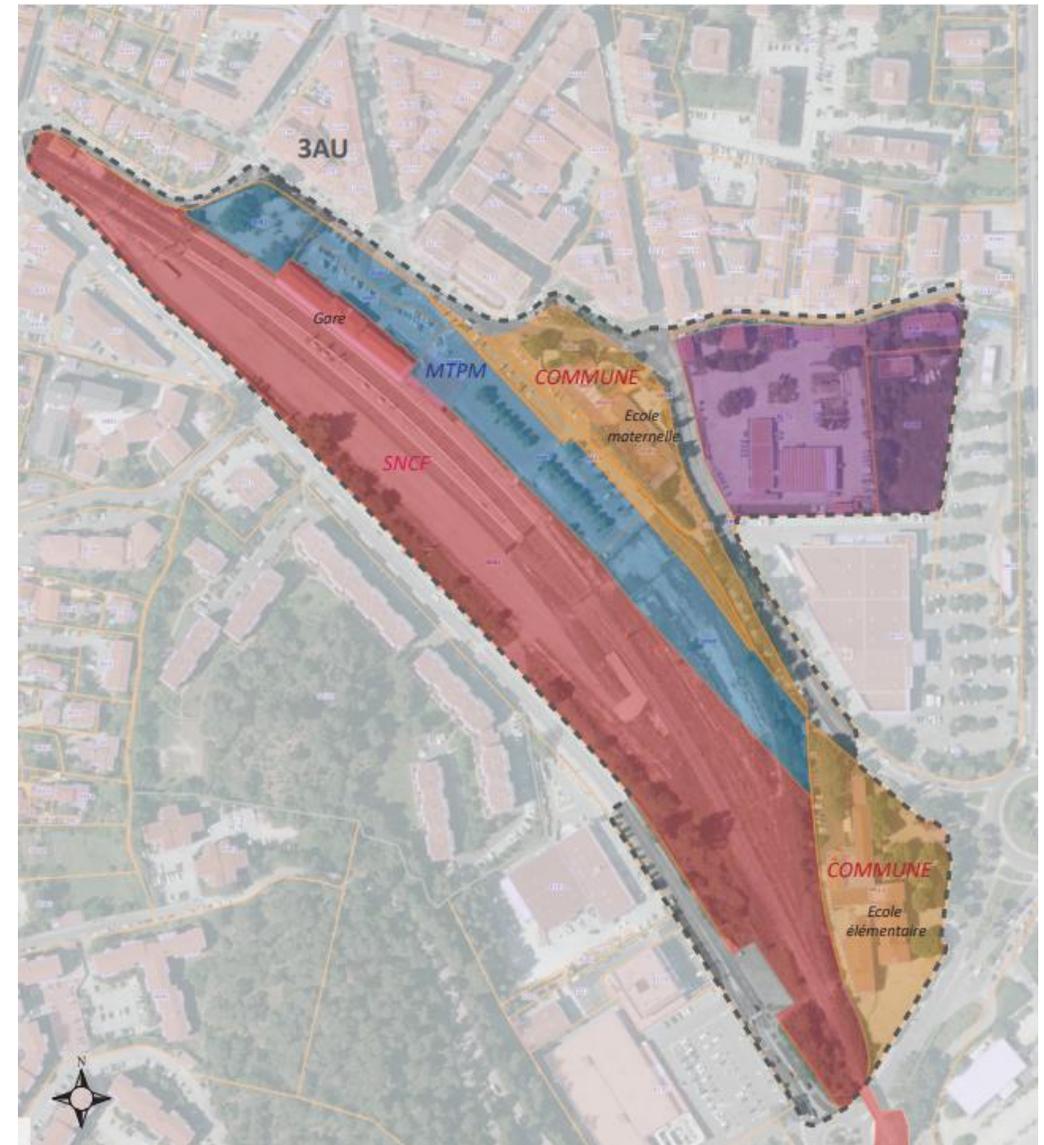
Situé à 1km du centre-ville de la commune, le site du futur projet correspond au quartier de la gare, dynamique par ses commerces et ses équipements, avec une zone de chalandise importante qui s'étend aux quartiers situés au sud.

La gare d'Hyères-les-Palmiers est l'une des gares les plus importantes de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en termes de fréquentation, en particulier en saison estivale. Elle accueille les trains de transport de voyageurs grandes lignes, avec des liaisons quotidiennes Paris - Hyères-les-Palmiers, ainsi que des trains régionaux assurant les liaisons Marseille - Hyères-les-Palmiers. La gare assure également le transport de fret.

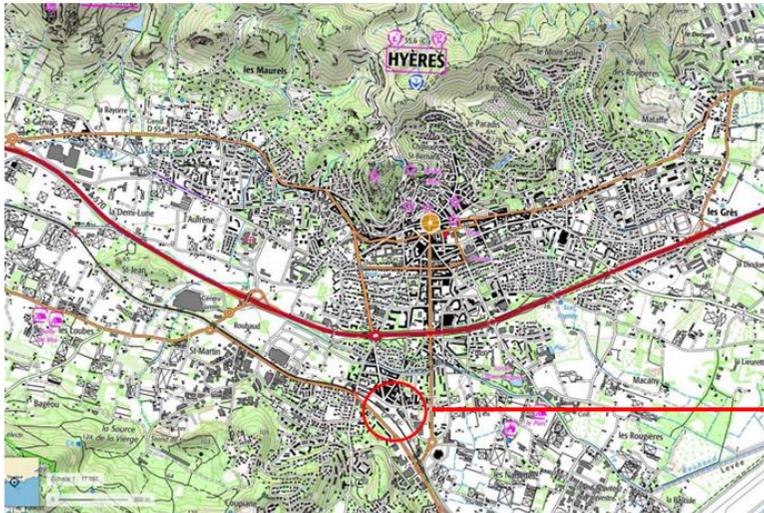
La section Gare de La Pauline - Gare de Hyères-les-Palmiers a été modernisée en 2015, afin de relier Marseille, Toulon et Hyères-les-Palmiers à la demi-heure en période de pointe et un train par heure en journée et en soirée. Néanmoins l'offre de stationnement au niveau de la gare, estimée à 300 places aujourd'hui, arrive à saturation. Ses accès dédiés à la circulation routière manquent de confort et de sécurité, ce qui représente un frein à la multimodalité.

La Métropole et la ville de Hyères-les-Palmiers projettent la création d'un pôle d'échanges multimodal sur le site d'étude localisé à l'intersection du chemin de la villette et de l'avenue Paul Bourget (au Sud-Ouest du périmètre du projet) ainsi que de la rue de la gare au Nord (au niveau des terrains actuellement liés au fonctionnement de la gare). Les parcelles qui accueilleront le futur PEM sont propriétés de la SNCF, de la commune et de la Métropole, comme l'illustre le schéma ci-après.

Par ailleurs, le projet de PEM est l'occasion également de repenser le site dans sa globalité et donc l'environnement à proximité des écoles. Cela se traduit par un réaménagement du site ENEDIS (en violet sur le schéma ci-après) en vue de créer des logements collectifs et une résidence seniors.



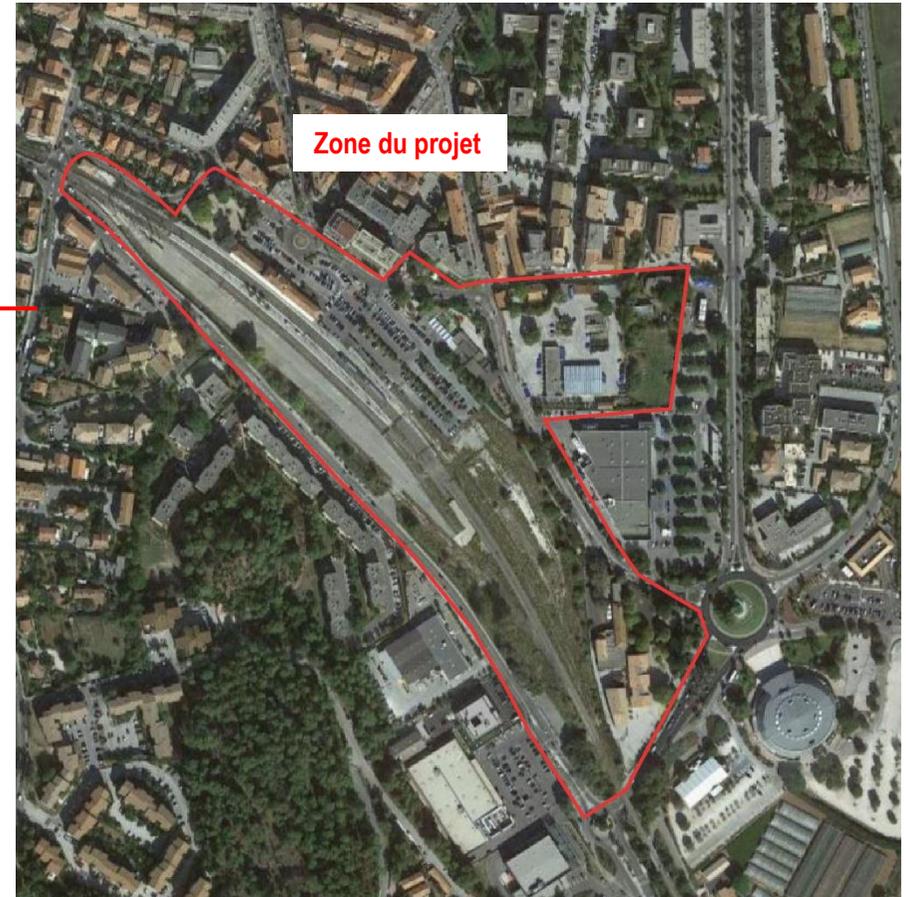
Propriétaires fonciers du site d'étude



Situation du site d'étude



Vue sur le site d'étude depuis la rue de la Gare



Périmètre du futur secteur de projet

1.2. Présentation du projet d'aménagement

Le projet du Pôle d'Echanges Multimodal se structure autour du site stratégique de la gare TER/TGV d'Hyères-les-Palmiers. Il est prévu l'aménagement d'une gare de bus et sa billetterie pour l'accueil des lignes urbaines, interurbaines et le futur TCSP vers l'aéroport, qui profitera à la desserte de la commune, en renforçant l'offre de transports en commun entre le centre-ville, la gare, le port et la Presqu'île de Giens, profitant ainsi aux hyérois et aux visiteurs.

Le projet prévoit la création d'un parking relais d'environ 560 places sur plusieurs niveaux et l'aménagement d'un rond-point d'accès. Son élévation est conçue de sorte à tenir compte de l'insertion architecturale et paysagère du volume bâti dans le site, en particulier par rapport au bâtiment de la gare ferroviaire.

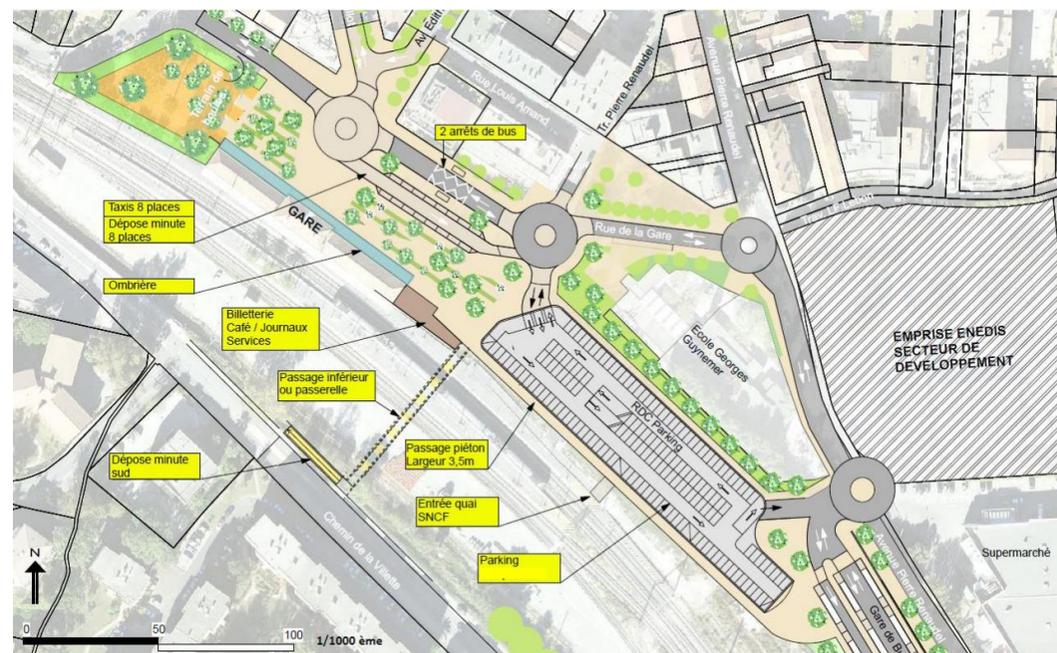
Les intentions d'aménagement du secteur tiennent compte des enjeux de la transition énergétique, notamment par la mise en place d'un circuit multimodal durable autour de la gare, conforté par la conception d'espaces publics et récréatifs, qui contribuent à animer le cadre de vie sur le site du projet et au-delà.

Le Pôle d'Echanges Multimodal d'Hyères-les-Palmiers comprend :

- La création du parvis de la gare et le réaménagement de la rue de la gare et ses abords, avec un arrêt de bus urbains, un dépose-minute, les taxis et du stationnement deux-roues ;
- La réalisation d'un parking relais de 560 places, sur 4 niveaux et un rond-point d'accès ;
- La réalisation de la gare de bus comprenant 9 quais pour les lignes urbaines, interurbaines et nationales, et de ses accès ;
- La création d'un espace billetterie dans la continuité de la gare avec une liaison privilégiée vers la gare de bus.



Plan de masse du projet de PEM



Composition du projet de PEM

Le projet de PEM fait actuellement l'objet d'une procédure de concours. Les plans présentés sont des schémas de principes susceptibles d'évoluer. Ils n'ont donc pas valeur réglementaire.

Le parvis et la rue de la gare

Les abords de la gare sont restructurés afin d'améliorer les conditions d'accessibilité. En effet, la création d'un parvis au droit de la gare, en lien avec le quartier, permet d'offrir un espace public qualitatif, paysager et confortable pour l'accueil des voyageurs et de l'ensemble du quartier. Celui-ci se libère pour redonner place aux modes doux et accueillir les bus, huit places dédiées aux taxis, un dépose minute de huit places et du stationnement deux roues, en plus de l'accès au parking. Par ailleurs, un traitement soigné des abords, au sol, au travers du mobilier, de l'éclairage et des plantations permet d'améliorer l'accès à la gare et de valoriser ce patrimoine bâti.

Les accès au PEM sont aménagés pour assurer une plus grande sécurité et une fluidité des circulations.

La rue de la gare, ses abords et ses intersections seront réaménagés, avec notamment :

- Le carrefour au nord qui relie le PEM au centre-ville, à la route départementale 98 et aux entrées de ville principales, tout en étant pleinement intégré à la vie du quartier, avec commerces et restauration ;
- L'entrée de l'école maternelle avec ses enjeux d'accessibilité, de sécurité et de confort ;
- La placette au nord de l'école qui accueille le jardin de la crèche.

Ainsi, l'aménagement du parvis et de la rue de la gare regroupe un large espace dédié à la déambulation et à l'attente.

Le jardin attenant sera intégré au projet comme prolongement du parvis pour l'ouvrir à la circulation et diversifier ses usages. Son aménagement a pour objectif de faciliter l'accès depuis le passage à niveau Nord, situé à 200m de la gare.

Une ombrière sera créée au droit de la gare pour améliorer le confort de la zone d'attente et protéger les circulations.



Vue en plan de l'aménagement de la place de la gare

Le parking relais

Situé sur une partie de l'emprise du parking existant, le nouveau parking relais permet d'augmenter l'offre de stationnement de 300 à 560 places, en réduisant l'emprise au sol et en libérant le parvis de la gare.

Le bâtiment du parking 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. 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.

Avec une position centrale, ce parking sera dédié aux usagers du PEM, tous modes de transports, ainsi qu'aux habitants et usagers du quartier. Du stationnement deux roues sécurisé sera également proposé dans le parking.

Ce dernier sera séparé de l'école par une butte densément plantée, afin de mettre à distance le nouvel équipement.



Plans de fonctionnement des différents niveaux de parking

La gare de bus

Située au sud du parking, la gare de bus positionne l'accès aux quais des trains comme élément central du PEM. Sa localisation facilite l'accès depuis le parking-relais de l'Espace 3000, situé à 300m et depuis la traversée des voies SNCF au sud, située à 150m.

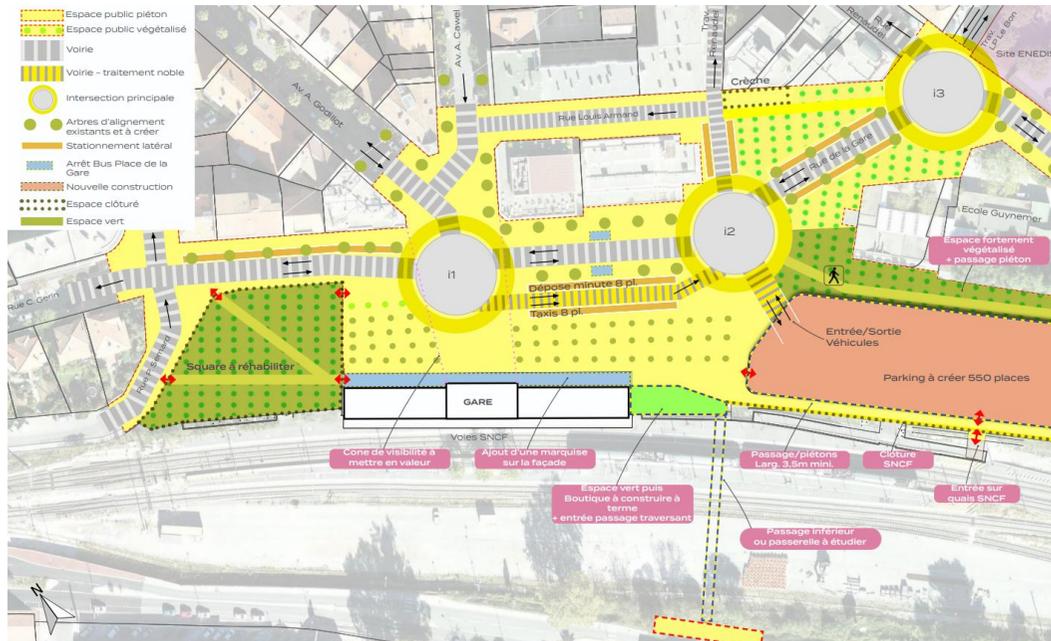
La gare de bus comprend 9 quais pour :

- Les lignes urbaines du réseau Mistral (4 quais) ;
- La liaison TCSP avec l'aéroport Toulon - Hyères-les-Palmiers (2 quais) ;
- Les lignes régionales (2 quais) ;
- Les lignes nationales et de tourisme et la réserve pour la SNCF (1 quai).



Zoom sur l'aménagement de la gare bus

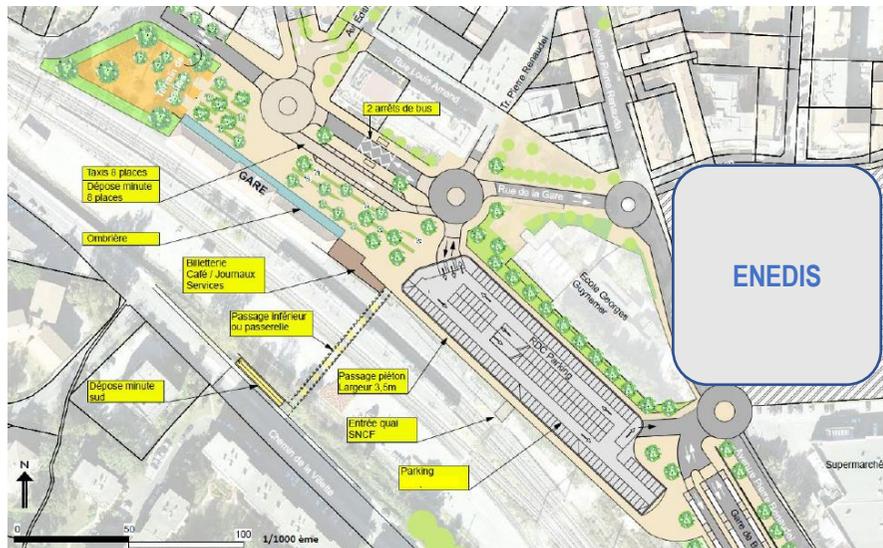
Un passage est envisagé dans une seconde phase pour traverser les voies SNCF et ainsi faciliter l'accès des quartiers sud, comme l'illustre la figure ci-après.



Zoom sur le franchissement de la voie ferrée par des liaisons piétonnes

La reconversion de l'ancien site ENEDIS

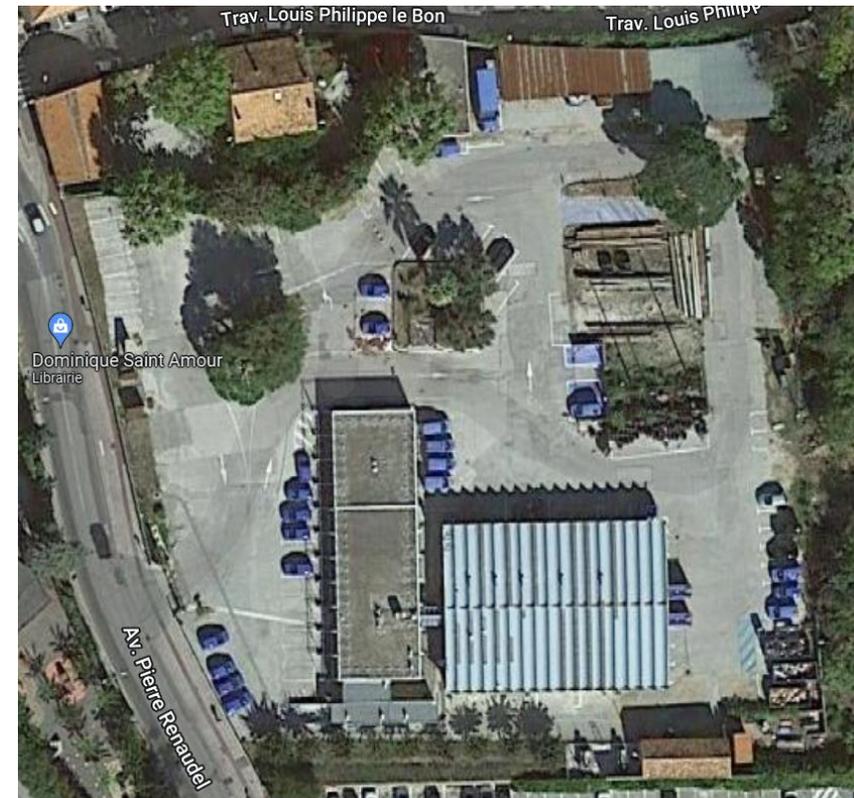
Le projet vise également à transformer l'ancien site ENEDIS et à l'intégrer dans un projet global de requalification de la gare.



Localisation site Enedis

Ce site ENEDIS d'une superficie de 13 912 m² se situe sur les parcelles CO8, CO9 et CO72. Il s'agit actuellement d'une friche décomposée en deux entités, comme suit :

- 2/3 Ouest avec une occupation actuelle peu qualitative : bâtiments ENEDIS, parkings et zones de stockages, des constructions et murs d'enceinte le long de la Traverse (murs et une bâtisse d'intérêt).
- 1/3 Est emprise plus faible : garages et un bâtiment de logements ENEDIS.



Photographie aérienne du site google maps



Accès du site sur l'avenue Pierre Renaudel

Ce site a une position favorable à proximité d'équipements immédiatement accessibles. La façade Ouest du site est aujourd'hui routière. La façade Nord est résidentielle.



Vue de l'environnement immédiat

Ce projet de reconversion de la friche à proximité du futur PEM achèvera la nouvelle organisation de l'espace, tout en répondant aux besoins de la population à proximité des transports collectifs, des commerces et des écoles et donnera un nouveau souffle au secteur.

Il est prévu sur ce site, la création d'une résidence seniors et de logements collectifs dont des logements locatifs sociaux, divisés en 3 lots :

- Un lot A destiné à du logement libre ;
- Un lot B destiné à de la résidence seniors ;
- Un lot C destiné à du logement locatif social.

La morphologie et l'implantation du bâti ont été étudiées afin de préserver au maximum les futurs occupants de la pollution atmosphérique et sonore.

L'ensemble du projet sera intégré dans un espace paysager verdoyant de qualité. Le site sera également entouré par la constitution d'une frange tampon paysagère, prévue au sein même d'une orientation d'aménagement et de programmation au sein du PLU.

La reconversion de la friche permettra également de constituer une nouvelle entrée de ville plus qualitative.



Giratoire en direction de la gare qui marque aujourd'hui l'entrée de ville



Projet de reconversion de la friche ENEDIS

Ce plan de masse est un schéma de faisabilité, sans valeur réglementaire.

2. Un projet essentiel pour la commune

Un projet structurant du fonctionnement de la commune

Le PEM confortera la dynamique et le développement du quartier et renforcera les liaisons avec le centre-ville et les quartiers situés au sud. La requalification de l'espace public, en l'occurrence l'aménagement du parvis de la gare et l'affirmation du caractère paysager du jardin attenant permet de valoriser le patrimoine architectural et paysager du secteur de la gare, en plus de dessiner un prolongement vers les autres quartiers. Le projet fait en conséquence le trait d'union entre les différents quartiers, pour former une entité connectée et structurée autour du PEM.

La reconversion de la friche vient compléter le développement du quartier par la réalisation :

- De logements collectifs dont la proximité avec la gare et les écoles est une aubaine.
- D'une résidence seniors, s'inscrivant dans un contexte de vieillissement de la population. Celle-ci permettra d'offrir une nouvelle forme d'habitat adaptée au besoin des personnes fragiles.

Une vitrine pour un rayonnement national de Hyères-les-Palmiers

Les caractéristiques du projet lui procurent une portée au-delà de la commune pour se positionner en porte d'entrée Sud-Est de la Métropole. Le renforcement et la diversification des moyens de transport aux abords de la gare actuelle, qui bénéficie d'une desserte régionale et nationale avec le TGV, confortent le renforcement et la diversification de l'activité touristique à l'Est de la Métropole.

D'autre part, le projet représentera une vitrine nationale et internationale, grâce à la création d'un pendulaire. L'intermodalité proposée par le projet, dans un lieu stratégique de la commune, sera vecteur d'une attractivité plus importante et mieux accueillie, par la qualité des aménagements dédiés et la sécurisation des accès et de la circulation.

Un projet soucieux de la qualité environnementale

En favorisant l'intermodalité, l'aménagement du PEM aura un impact positif sur la qualité des déplacements, l'accessibilité, la réduction des pressions sur les milieux remarquables, notamment la Presqu'île de Giens, la qualité de l'air, la consommation d'énergies fossiles.

Au-delà des atouts du pôle d'échanges multimodal, l'aménagement visera une qualité des espaces, notamment en termes de :

- Accessibilité universelle de tous les espaces ;
- Confort, pour créer un îlot de fraîcheur urbain offrant des protections aux intempéries ;
- Végétalisation, pour favoriser la biodiversité ;
- Limitation de l'imperméabilisation pour favoriser la gestion des eaux pluviales, économie d'énergies.

Un autre objectif du PEM est de s'intégrer harmonieusement au quartier et de limiter les nuisances apportées.

La reconversion de la friche ENEDIS participe également à l'amélioration de la qualité paysagère aux abords du PEM en s'intégrant parfaitement au contexte bâti tout en ramenant de la nature en ville par la réalisation d'espaces paysagers entre les lots et d'une frange tampon paysagère encadrant le site. Le stationnement en souterrain est privilégié pour éviter les îlots de chaleur trop importants.

Un projet prenant en compte les difficultés d'accès au logement

La commune a connu une croissance démographique quasi continue depuis 1968 jusqu'à 2006 où la croissance a commencé à ralentir. La difficulté d'accès aux logements et le foncier se raréfiant sont des facteurs justifiant de ce ralentissement. La réalisation de logements participe à résorber ces difficultés en permettant à la population une accession à du logement collectif.

Un projet de reconversion de la friche respectant les objectifs de mixité sociale

L'article 1 du chapitre 4 des dispositions générales du règlement du PLU indique que « 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 m² 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 ».

Dans l'attente du futur programme local de l'habitat, une part de logement social est donc prévue au sein du projet de reconversion de la friche ENEDIS, en lien avec les obligations prévues par la loi SRU. L'équilibre social et la politique de l'habitat restent des priorités communales.

Dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation, la réalisation des logements sociaux s'entend à l'échelle globale de l'opération. La présente modification fixe une exception à ceci pour le secteur UDb spécifique au PEM.

Une conception des aménagements garantissant la fluidité et la sécurité du trafic

La ville de Hyères ainsi que la Métropole TPM ont la volonté de réaliser un projet de qualité permettant l'intégration urbaine du futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) au sein du quartier de la Gare et la prise en compte de l'ensemble des problématiques de circulation engendrées par la restructuration du quartier. Pour ce faire, une étude globale de circulation a été conduite par la Métropole permettant de tester différents scénarii de partage de voirie et d'évaluer les réaménagements nécessaires pour fluidifier la circulation et le stationnement aux abords de la gare. Ainsi, la présente procédure visant à ouvrir à l'urbanisation la zone 3AU, permet de créer un Emplacement Réservé (ER162) sur une largeur d'environ 8m, au sein du sous-secteur UDb destiné aux travaux d'élargissement de la Traverse Louis Philippe Le Bon. Cet aménagement viarie permettra de créer une liaison entre la rue de la Gare et l'avenue Geoffroy Saint Hilaire, sans qu'il ne soit nécessaire d'emprunter l'avenue Renaudel. Cela permettra de soulager cette voie qui sera impactée par la sortie du PEM et l'accès à l'opération de logements.

Des études de simulations des trafics futurs du pôle d'échange et du quartier gare ont permis de tester plusieurs hypothèses pour fluidifier au maximum les accès. La solution de giratoire sur l'Avenue Renaudel est l'unique possibilité pour permettre le traitement de cet accès (sortie de la gare routière, des véhicules stationnés dans le parking relais ou le mail planté). Un aménagement en carrefour sans giratoire aurait pour conséquence des remontées de file sur l'Avenue Renaudel, une saturation du rond-point du 18 juin 1940, et des difficultés pour les usagers de sortir du PEM et s'insérer sur l'Avenue Renaudel. La solution de giratoire permet de fluidifier les trafics et d'éviter les congestions sur le quartier de la gare et plus largement sur les voies limitrophes.

Concernant les problématiques résultant de l'accroissement de nouveaux résidents, il faut noter que le programme de logements sera en partie dédié à des résidences seniors accueillant des personnes âgées représentant une frange de la population amenée à être moins véhiculée.

De plus, il est important de rappeler que le nouveau programme de logements respectera la réglementation en vigueur en matière de places de stationnement au sein du site. Le stationnement du programme de logements ne se fera pas sur le parking du PEM ou sur les voies limitrophes du projet de logements.

Enfin, 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.

En matière de stationnement, l'étude de Transmobilités en 2022 a révélé que l'offre actuelle de la gare arrive en saturation entre différents usages et temporalités (usagers de la gare SNCF, des commerces et équipements du quartier, ...). Concernant les usagers des transports et du train, le dimensionnement au plus juste de l'offre de stationnement d'un pôle d'échange est important, pour permettre un report modal vers les transports collectifs (train, car) dans les trajets domicile-travail, domicile-études, ou loisirs et tourisme. Le projet permet donc d'augmenter la capacité de stationnement et de clarifier les usages et leur localisation selon 3 principaux usages :

- Stationnement de type dépose minute et taxis au plus proche de la gare et de son parvis,

- Stationnement de courte et moyenne durée dans le mail planté (dépose et reprise plus longue, accompagnateurs des élèves des écoles, usages liés au quartier et aux commerces, ...);
- Stationnement de moyenne et longue durée au sein du bâtiment du parking relais.

L'étude de circulation Transmobilités de 2022 est annexée à la présente modification

C- Les objets de la modification

1. Evolutions apportées au règlement écrit et graphique du PLU

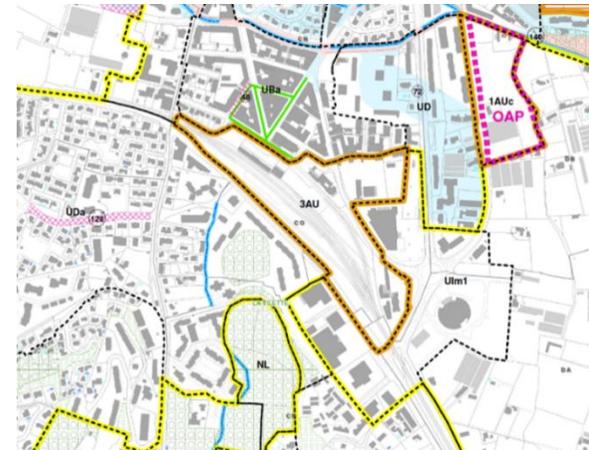
Pour rappel, la procédure de modification permet l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU, actuellement inscrite au PLU, au cœur de la commune. Cette zone 3AU couvre comme il a été rappelé précédemment la gare, les écoles, les emprises SNCF et le site ENEDIS.

Actuellement, l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU est conditionnée par une modification du PLU et par la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble comprenant un programme d'équipements publics adapté à l'urbanisation de la zone.

La modification du zonage sur le périmètre du projet consiste à répondre à cet objectif par la création d'un sous-secteur UDb et d'une orientation d'aménagement et de programmation.

1.1. Création d'un sous-secteur UDb dans le plan de zonage

L'étendue du projet est actuellement située en zone 3AU dans le PLU en vigueur. Son ouverture à l'urbanisation est permise par l'inscription d'un nouveau sous-secteur UDb au sein du plan de zonage, sur une surface d'environ 8,96 ha.



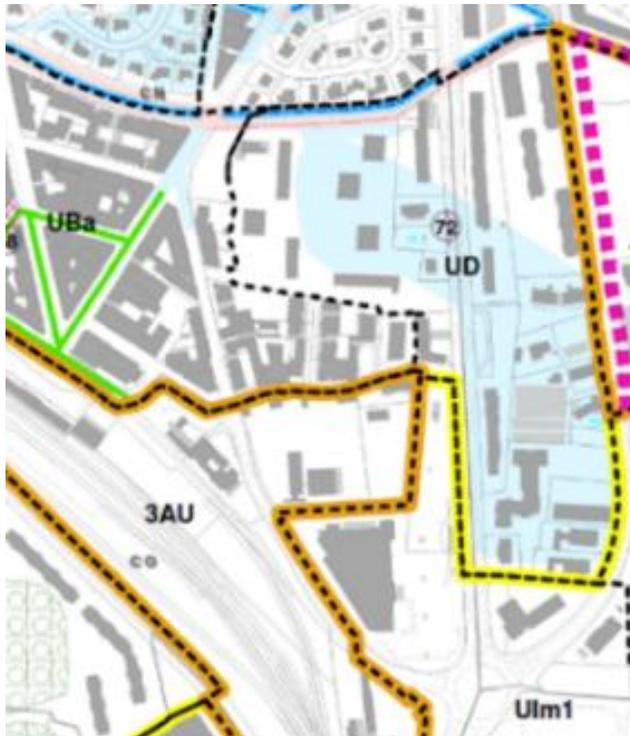
Extrait PLU en vigueur



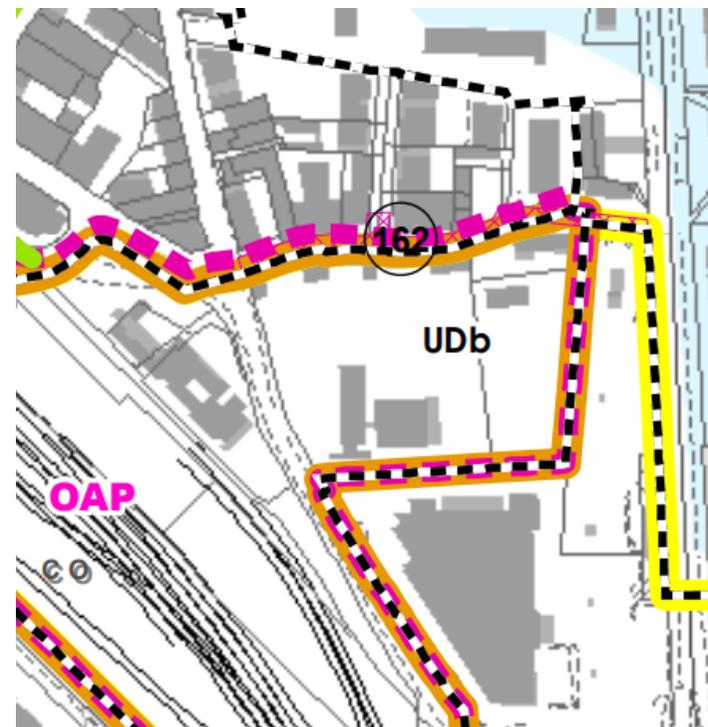
Extrait PLU modifié

1.2. Création d'un Emplacement Réservé (ER 162) au plan de zonage

Afin de permettre les travaux d'élargissement de la Traverse Louis Philippe Le Bon, un emplacement réservé sera affiché au plan de zonage, sur une largeur d'environ 8m. Le bénéficiaire de cet emplacement réservé est la Métropole TPM. Aménager cette traverse permettra d'améliorer son gabarit, d'assurer la sécurité des piétons et d'organiser le stationnement. Cet aménagement viarie rendra désormais possible la liaison entre la rue de la Gare et l'avenue Geoffroy Saint Hilaire, sans qu'il ne soit nécessaire d'emprunter l'avenue Renaudel. Cela permettra ainsi de soulager cette voie qui sera impactée par la sortie du PEM et l'accès à l'opération de logements.



Extrait PLU en vigueur



Extrait du plan de zonage modifié

1.3. Création d'un sous-secteur UDb dans le règlement

Un sous-secteur UDb est créé spécifiquement pour la requalification du quartier de la gare et de ses abords.

CHAPITRE 3 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UD

La zone UD correspond aux zones à dominante d'habitat et de services situées en périphérie des zones les plus denses et dans laquelle un renouvellement urbain est envisageable.

La zone UD comprend :

- un secteur UDa de plus faible hauteur ;
- un sous-secteur UDb spécifique à la requalification globale de la gare.

Extrait règlement après modification

Les règles du sous-secteur UDb se calent sur celles afférentes au sous-secteur UDa, avec pour seule différence le pourcentage d'espaces libres imposé. En effet, la création de ce sous-secteur UDb s'est imposée au regard du pourcentage d'espaces libres actuellement applicable au sein de la zone UD et du sous-secteur UDa, à savoir 40%. Ce taux apparaît trop important au regard du projet de réalisation du pôle d'échanges multimodal.

Par la création d'un sous-secteur UDb, le pourcentage d'espaces libres est réduit à 25% au lieu de 40% initialement en raison de la pollution du terrain.

ARTICLE UD 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS, ET DE PLANTATIONS

Dispositions générales

Le coefficient d'espace libre doit être au minimum égal à 40 % de la superficie totale du terrain.

Extrait règlement en vigueur

ARTICLE UD 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS, ET DE PLANTATIONS

Dispositions générales

Le coefficient d'espace libre doit être au minimum égal à 40 % de la superficie totale du terrain en zone UD et dans le sous-secteur UDa. Le coefficient d'espace libre doit être au minimum égal à 25% de la superficie totale du terrain dans le sous-secteur UDb.

Extrait règlement modifié

1.4. Evolution des dispositions générales afférentes aux règles dérogatoires pour les CINASPIC dans le secteur UDb

L'article 2 afférent aux dispositions générales du règlement du PLU actuel a instauré des règles dérogatoires en matière d'urbanisme pour les Constructions, Installations ou Ouvrages Nécessaires aux Services Publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC), aujourd'hui appelés Équipements d'intérêt collectif et services publics (EICSP) depuis la loi ALUR mais dont le terme CINASPIC est maintenu de manière commune dans le domaine de l'urbanisme.

A ce jour, d'une part, les CINASPIC sont autorisées dans chaque zone. D'autre part, concernant les articles 6, 7, 8, 9,10 et 11 propres à chaque zone, il n'est pas fixé de règles pour ces constructions, installations ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Afin de permettre la réalisation du projet de requalification globale de la gare, cet article doit permettre également au projet de s'affranchir des 25% d'espaces libres relatives à l'article 13 du secteur UDb.

La présente modification ajoute donc à l'article 2 des dispositions générales une dérogation pour les CINASPIC dans le sous-secteur UDb quant aux pourcentages d'espaces libres.

2. CINASPIC

Sous réserve du respect des conditions mentionnées à l'article 2 de chaque zone, les constructions, installations ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisés dans chaque zone.

En outre, concernant les articles 6, 7, 8, 9,10 et 11 propres à chaque zone et l'article 13 propre au sous-secteur UDb, il n'est pas fixé de règles pour les constructions, installations ou ouvrages nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

Le nombre de places de stationnement à réaliser devra être déterminé en prenant en compte :

- leur nature ;
- le taux et le rythme de leur fréquentation ;
- leur situation géographique au regard des parkings publics existants à proximité ;
- le foisonnement (stationnement non simultané) lié au fonctionnement de l'équipement.

Extrait règlement modifié

1.5. Evolution des dispositions générales afférentes à la performance sociale, environnementale et énergétique

L'article 1 du chapitre 4 des dispositions générales du règlement du PLU mentionne actuellement à propos des dispositions relatives à la mixité sociale que 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 m² 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.

Dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation, la réalisation des logements sociaux s'entend à l'échelle globale de l'opération.

La présente modification insère une exception concernant cette dernière disposition pour le **secteur UDb** spécifique au PEM à dissocier des opérations d'aménagement.

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 m² 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.

Dans le cadre d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation, la réalisation des logements sociaux s'entend à l'échelle globale de l'opération, **sauf en secteur UDb**.

Extrait règlement modifié

1.6. Adaptation mineure des règles afférentes à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques dans la zone UD

Des règles d'implantation sont définies à l'article 6 de la zone UD, permettant de préciser les marges de recul à respecter en fonction de la configuration de la voirie. Afin de permettre l'implantation des constructions à destination d'habitat, à l'alignement de la traverse Louis Philippe Le Bon, comme représenté dans le schéma de l'OAP, une exception aux règles de l'article UD6 est introduite, afin de s'adapter aux attentes du projet inscrit dans l'OAP.

ARTICLE UD 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent respecter un recul minimum de :

- 15 m de l'alignement de la RD98 ;
- 10 mètres de l'alignement de la RD 559a pour les terrains bordant le chemin du Moulin 1^{er} ;
- 5 mètres de l'alignement de la RD 554 (avenue Godillot) ;
- 10 mètres de l'alignement des autres routes départementales. Ce recul est ramené à 5 m dans le secteur UDa ;
- 4 mètres de l'alignement des autres voies et emprises publiques, existantes, à modifier ou à créer.

Extrait règlement en vigueur

ARTICLE UD 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Sauf alignement prévu à l'OAP, les constructions doivent respecter un recul minimum de :

- 15 m de l'alignement de la RD98 ;
- 10 mètres de l'alignement de la RD 559a pour les terrains bordant le chemin du Moulin 1^{er} ;
- 5 mètres de l'alignement de la RD 554 (avenue Godillot) ;
- 10 mètres de l'alignement des autres routes départementales. Ce recul est ramené à 5 m dans le secteur UDa ;
- 4 mètres de l'alignement des autres voies et emprises publiques, existantes, à modifier ou à créer.

Extrait règlement modifié

1.7. Evolution des dispositions règlementaires afférentes aux règles de hauteur dans la zone UD :

Des règles de hauteur sont définies à l'article 10 de la zone UD, permettant de différencier les hauteurs sur les différents secteurs de ladite zone.

Afin d'adapter le gabarit des futures constructions inscrites dans le périmètre du projet, soit le nouveau secteur UDb, il sera fait mention d'une règle de hauteur distincte pour le secteur UDb.

ARTICLE UD 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Sauf dispositions contraires portées au document graphique, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder :

- 15 m dans la zone UD.
- 9 m dans le secteur UDa. Cette hauteur pourra, exceptionnellement, être portée à 12m pour une partie des constructions. Cette dérogation devra être justifiée par la composition architecturale du projet et son intégration dans le site.

Extrait règlement en vigueur

ARTICLE UD 10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Sauf dispositions contraires portées au document graphique, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder :

- 15 m dans la zone UD.
- 12m dans le secteur UDb. Toutefois, le dernier étage des constructions donnant sur l'avenue Pierre Renaudel devra être en attique.
- 9 m dans le secteur UDa. Cette hauteur pourra, exceptionnellement, être portée à 12m pour une partie des constructions. Cette dérogation devra être justifiée par la composition architecturale du projet et son intégration dans le site.

Extrait règlement modifié

1.8. Evolution des dispositions règlementaires afférentes aux dispositions relatives à la mobilité durable :

L'article 4 du chapitre 4 du titre 1, afférant aux dispositions générales du règlement du PLU actuel, instaure des règles en matière de stationnement visant à faciliter l'usage des véhicules à zéro émission carbone au sein des stationnements couverts ou d'accès sécurisés.

La réglementation du PLU en vigueur prévoit ainsi la mise en place de gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable, ou tout autre système ayant pour objet le développement des véhicules électriques ou hybrides.

Depuis le 24 décembre 2019 la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) est venue encadrer le pré-équipement des emplacements de stationnement à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. La loi LOM est retranscrite dans le Code de l'énergie ainsi que dans le Code de la construction et de l'habitation aux articles L113-12 et suivant. De ce fait, cette réglementation beaucoup plus précise et beaucoup plus claire que les dispositions intégrées au PLU de Hyères-les-Palmiers, s'imposent aux maîtres d'ouvrage qui doivent s'y conformer.

Il conviendra donc de supprimer l'article 4, du chapitre 4, du titre 1 du règlement de PLU afin de ne pas imposer une double réglementation.

De plus, il est important de souligner qu'en matière de véhicules propres, le projet intègre des places de stationnement de véhicules électriques au sein du parking relais, alimentées par la production d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques en toiture).

1.9. Evolution des dispositions règlementaires afférentes aux règles de desserte par les réseaux dans toutes les zones

Des règles concernant les eaux pluviales sont définies aux articles 4 des dispositions relatives aux zones urbaines, à urbaniser, agricoles et naturelles. Afin de se conformer aux recommandations de l'Agence Régionale de Santé sur le risque de prolifération des moustiques, il sera précisé dans tous les articles 4 des zones urbaines et à urbaniser dans le paragraphe concernant les eaux pluviales que les bassins de rétention devront être hermétiques à l'entrée des moustiques.

Eaux pluviales

Les eaux pluviales provenant des couvertures et des débords (balcons...) de toutes constructions, collectées par des gouttières ou chéneaux, seront conduites par une canalisation enterrée dans les caniveaux ou fossés d'évacuation prévus à cet effet ou traitées sur le terrain (bassins de rétentions hermétique à l'entrée des moustiques, noues, tranchées drainantes...). En aucun cas, elles ne doivent être rejetées dans le réseau public d'assainissement des eaux usées. Toutes les surfaces imperméabilisées doivent faire l'objet d'une collecte vers le réseau ou d'un traitement sur le terrain.

Extrait règlement écrit (article 4)

Des exemples d'ouvrages de rétention sont ajoutés dans les zones UB, UM, A et N indiquant également « bassins de rétentions hermétique à l'entrée des moustiques [...] ».

2.2) Eaux pluviales

Les eaux pluviales provenant de toute surface imperméabilisée doivent être collectées, canalisées et raccordées vers les caniveaux, fossés ou réseaux prévus à cet effet.

En cas d'absence ou d'insuffisance du réseau pluvial, la réalisation de dispositifs appropriés tant sur le plan qualitatif que quantitatif pourra être demandée.

Les surfaces imperméabilisées soumises au ruissellement et susceptibles de recevoir des matières polluantes (aires de stockage ou de stationnement des véhicules), peuvent se voir imposer de comporter un dispositif de recueil des matières polluantes avant évacuation dans le réseau ou le milieu naturel.

L'urbanisation ne devra pas engendrer immédiatement de débit supplémentaire d'évacuation des eaux pluviales dans les réseaux. Les dispositifs appropriés devront être prévus à cet effet (bassins de rétentions hermétique à l'entrée des moustiques, noues, tranchées drainantes...).

Extrait règlement écrit (article 4 de la zone UM)

Pour les bâtiments nouveaux à destination d'habitat, les aménagements nécessaires au captage, à la rétention temporisée et au libre écoulement des eaux pluviales sont à la charge du pétitionnaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération (bassins de rétentions hermétique à l'entrée des moustiques, noues, tranchées drainantes...) et au terrain sans porter préjudice à son voisin et comprendre les dispositifs de sécurité adéquats lorsque l'eau est stockée en surface. Ces dispositifs seront dimensionnés selon la méthodologie suivante :

- application de l'instruction 77 décennale dès lors que le nombre de bâtiments nouveaux est inférieur ou égal à 2 logements ;
- application de l'instruction 77 centennale dès lors que le nombre de bâtiments nouveaux est compris entre 3 et 10 logements ;
- application des règles de la MISEN au-delà de 10 logements selon la formule suivante :
Volume V = 100 L x nombre de m² imperméabilisés.

Extrait règlement écrit (article 4 de la zone UB)

Eaux pluviales

En cas d'absence ou d'insuffisance du réseau pluvial, la réalisation de dispositifs appropriés tant sur le plan qualitatif que quantitatif est demandée (bassins de rétentions hermétique à l'entrée des moustiques, noues, tranchées drainantes...).

Les surfaces imperméabilisées soumises au ruissellement et susceptibles de recevoir des matières polluantes (aires de stockage ou de stationnement des véhicules), peuvent se voir imposer de comporter un dispositif de recueil des matières polluantes avant évacuation dans le réseau ou le milieu naturel.

Extrait règlement écrit (article 4 de la zone A et N)

1.10. Modification de la liste des Emplacements Réservés (ER)

Pour rappel, afin de permettre les travaux d'élargissement de la Traverse Louis Philippe Le Bon, un Emplacement Réservé sera grevé sur le plan de zonage. Par conséquent, la liste des Emplacements Réservés est modifiée pour introduire les caractéristiques de l'ER au bénéfice de la Métropole.

149	Création d'un cheminement piéton		30 m	Commune
155	Elargissement de l'avenue maréchal Leclerc		14 m	Commune
156	Création d'un chemin accès au temple Aristée	940		Commune
157	Elargissement à 7m du chemin de Saint Pierre des Horts		7 m	Commune
158	Création d'un réseau d'assainissement aux Borrels		2 / 3 m	Commune
159	Création d'un réseau d'assainissement aux Borrels		2 / 4 m	Commune
160	Création d'un réseau d'assainissement aux Borrels		3 / 6 m	Commune
161	Création d'un réseau d'assainissement aux Borrels		3 / 5 m	Commune
162	Aménagement et élargissement de la traverse Louis Philippe Le Bon	1400	8 m	TPM

Extrait de la liste des ER modifiée

2. Création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Définies aux articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'urbanisme, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) comprennent en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1. Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
2. Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
3. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
4. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
5. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
6. Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36

Afin de permettre la réalisation du projet, le PLU précise les principes fondamentaux de la conception du projet, à travers la mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Celle-ci déterminera les conditions d'aménagement et les destinations des constructions envisageables, pour la réalisation du PEM et le programme d'habitat collectif.

Cette OAP détaille les principes d'implantation, de typologie, de circulation, de gestion des eaux pluviales et d'aménagements paysagers. Elle vise à favoriser une

parfaite intégration d'activités mixtes dans leur environnement immédiat et d'accorder une attention particulière à l'intégration paysagère. Par ailleurs, la perméabilité des sols sera à préserver autant que possible.

Contexte

Le site du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) est un espace situé au niveau de la gare de Hyères-les-Palmiers, au Sud de la commune et à 1 km du centre-ville.

L'aménagement de ce secteur vise à pallier 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.

La reconversion de la friche ENEDIS complémentaire au PEM permet de développer de l'habitat collectif, intégrer une diversité de logements nécessaire à la commune tout en créant un environnement paysager verdoyant. La reconversion de la friche améliore également visuellement le site actuel et l'entrée de ville à proximité.

Principes programmatiques

Aménagement global

L'aménagement global du site est dédié à la réalisation d'un pôle d'échange multimodal, permettant de prendre en compte les conditions de circulation. La production d'un programme de logements collectifs sur une hauteur maximale de R+3, accompagnera la création du PEM.

Un nouveau parking silo sera créé sur l'emprise du parking existant, afin de dédier l'espace libéré à l'aménagement d'un espace public qualitatif, notamment le parvis de la gare.

Le projet comprend également la réalisation d'une gare de bus incluant plusieurs quais pour les lignes urbaines, interurbaines et nationales.

La programmation de logements devra également intégrer un bassin de rétention, nécessaire à la gestion des eaux pluviales.

Les principes d'aménagement s'attachent à assurer une intégration paysagère du projet dans son environnement par le maintien d'une lisibilité des éléments existants et leur embellissement.

L'implantation des constructions devra respecter un principe d'alignement contre la traverse Philippe Le Bon.

Espaces publics et paysagers

Le site disposera d'une centralité organisée autour d'une esplanade en connexion avec la gare et les quartiers adjacents. En prolongement, un espace paysager commun est affirmé par un traitement qualitatif. Ces espaces sont franchissables par des liaisons piétonnes, permettant ainsi de connecter l'espace de la gare au reste des quartiers.

Les interfaces entre les deux groupes scolaires et le PEM seront traitées par le biais de franges tampon paysagères. Des franges tampon paysagères sont également prévues au sein de l'OAP sur le site ENEDIS.

Un espace paysager commun, comprenant un bassin de rétention, est également prévu sur la partie Est du secteur sur l'assiette du programme d'habitat.

Accès, circulations et déplacements

Accès :

Deux accès principaux permettront l'accès au site, un par sa partie Nord et un au centre du secteur. Ils assureront les entrées et sorties au site et à proximité des giratoires existants, en particulier au Sud, à proximité de l'espace 3000.

Deux autres accès secondaires connecteront le PEM au groupe scolaire et au futur projet d'habitat. Un traitement paysager visera à mettre en scène ces principaux points d'accès au secteur.

Desserte :

Les accès principaux au site se feront par les avenues Godillot et P. Renaudel, ces axes étant connectés aux avenues L. Ritondale et Geoffroy Saint Hilaire, ainsi qu'au chemin de la Villette (RD276). Ce positionnement permet un accès privilégié à l'A 570 et une liaison avec l'aéroport.

Plusieurs liaisons internes douces devront relier le secteur de projet du Nord au Sud. Deux franchissements de la voie ferrée sont également prévus, afin de reconnecter la gare aux quartiers Sud de la commune.

Les aménagements et itinéraires cyclables réalisés et projetés à proximité du futur PEM devront être intégrés au projet, conformément au plan vélo, en visant à assurer

une liaison Nord/Sud du territoire communal, à travers un maillage optimal de la commune.

Energie et environnement :

Conformément aux enjeux relatifs à la qualité de l'air et la pollution sonore, outre les normes d'isolation, le programme de logement envisagé devra respecter des reculs importants par rapport aux voies et emprises publiques. L'implantation des bâtiments devra permettre d'assurer une dispersion optimale des polluants, limitant l'exposition des personnes aux gaz et particules fines, en privilégiant une morphologie adaptée du bâti (bâtiments écran, épannelage, etc.). De larges espaces arborés devront être prévus en interface et in-situ sur l'ensemble de l'unité foncière. De plus, selon leur typologie et leur surface, la majorité des logements devra être traversant.

En outre, la réalisation d'études sonores, thermiques et hydrauliques complémentaires est recommandée, afin d'optimiser les modes de chauffage, de rafraîchissement et des sources énergétiques.

Une certification environnementale pourra être souhaitée pour assurer la qualité des constructions au regard notamment des enjeux liés à la qualité de l'air.

Gestion des risques et des aléas :

La reconversion du site ENEDIS est conditionnée 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. En raison des risques sanitaires résiduels identifiés par les études préalables, plusieurs restrictions d'usages et dispositions constructives doivent être respectées :

- Interdiction de réalisation de jardins potagers ou de vergers en pleine terre ;
- 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 ;

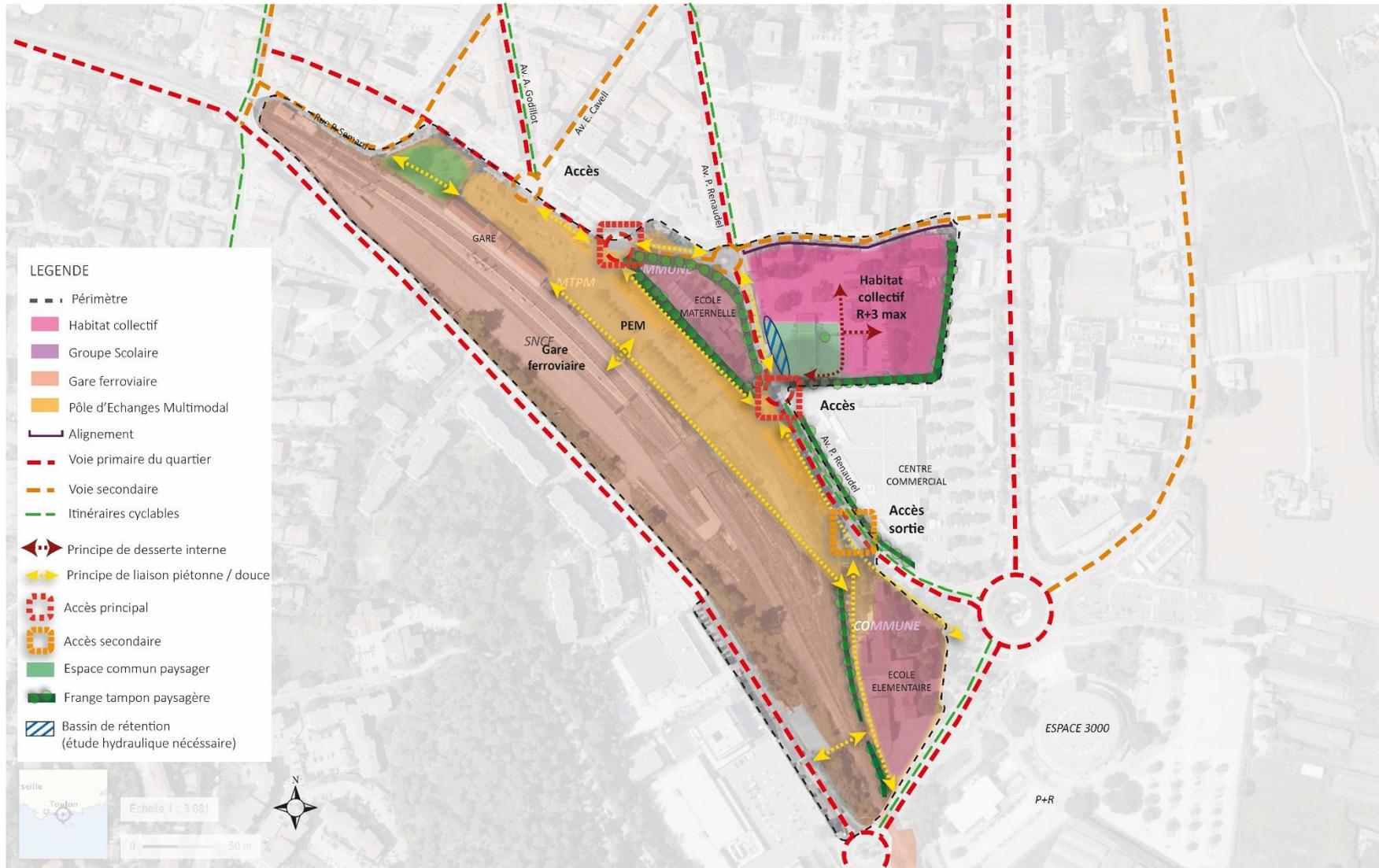
- Les zones non bâties et rendues accessibles aux personnes devront être recouvertes par un revêtement ou par de la terre saine, de sorte à supprimer toute possibilité de contact cutané avec les sols pollués du site ;
- Les zones présentant les plus fortes concentrations devront être destinées à l'accueil 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 devront permettre 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) afin d'exclure tout risque lié à l'ingestion de sol.

Par ailleurs, le risque de concentration du radon sur les terrains impactés par le projet, devra être pris en compte au moment de l'autorisation d'urbanisme. Dans le cas du dépassement du niveau de référence en radon dans l'air de 300 Becquerels par mètre cube en moyenne annuelle (Bq/m³), des actions correctives devront être mises en place.

Orientation d'Aménagement et de Programmation

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL- HYERES



D- Conclusion

1. Bilan des évolutions de surfaces

La modification crée un nouveau sous-secteur UDb en lieu et place d'une zone 3AU. Cela entraîne une modification des zones à urbaniser, sans impacter les zones agricoles et naturelles.

La surface du secteur UDb représente 8,96 ha, tandis que les zones 3AU restantes occupent 0.39 ha sur l'ensemble de la commune.

Zonage	PLU en vigueur	PLU modifié
UA	9,77	9,77
UAa	6,92	6,92
UAh	8,38	8,38
UB	49,46	49,46
UBa	73,78	73,78
UD	273,50	273,50
UDa	61,13	61,13
UDb	8,96	8,96
UEa	9,61	9,61
UEb	27,79	27,79
UEc	193,19	193,19
UEd	203,60	203,60
UEe	143,34	143,34
UEf	241,15	241,15
UEg	3,73	3,73
UG	5,28	5,28
UGa	33,35	33,35
UGb	45,05	45,05
UGc	76,82	76,82
UGcr	10,18	10,18
UGd	28,91	28,91
UGgv	0,55	0,55
Ula	17,87	17,87
Ulb	54,81	54,81
ULc	7,25	7,25
Ulm1	20,18	20,18
Ulm2	28,58	28,58
Ulp	2,02	2,02
UK	331,19	331,19
UM	71,36	71,36
UMp	3,94	3,94
UP	30,70	30,70
UR	26,98	26,98
TOTAL U	2100,38	2109,34
1AUa	21,82	21,82
1AUb	14,83	14,83
1AUc	18,68	18,68
1AUd1	3,27	3,27
1AUd2	2,50	2,50
2AUa	5,14	5,14
2AUc	5,26	5,26
2AUd	0,49	0,49
3AU	9,35	0,39
3AUe	10,30	10,30
3AUr	20,13	20,13
TOTAL AU	111,77	102,80
A	2789,51	2789,51
Aa	90,02	90,02
AL	374,97	374,97
TOTAL A	3254,50	3254,50
N	456,36	456,36
NL	7176,58	7176,58
Nm	165,73	165,73
Np	48,00	48,00
Npc	3,50	3,50
Ns	7,05	7,05
Nsl	79,20	79,20
TOTAL N	7936,42	7936,42
TOTAL	13403,06	13403,06

2. Compatibilité de la modification

2.1. Avec le PADD du PLU en vigueur

Le projet de création du pôle d'échanges multimodal et de reconversion de la friche est compatible avec les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU de la commune dans la mesure où il s'inscrit dans :

- L'orientation n°1 du PADD « Affirmer un nouvel équilibre territorial » à travers l'action de :
 - « Mieux se déplacer » : visant à améliorer la problématique des liaisons inter-quartiers. L'atteinte de cet objectif permettra en plus de bénéficier de déplacements sécurisés, d'accroître l'accès aux différents services et de renforcer l'armature territoriale.
 - « Aménager les connexions et la mobilité » : visant à aménager la gare en véritable pôle multimodal.
 - « Renforcer et accroître le rayonnement du centre-urbain » : renforcer les centralités urbaines autour de la gare et mettre en œuvre une politique de renouvellement urbain en mobilisant les parcelles facilement mutables (bâti dégradé...);
 - « Renforcer les conditions de stationnement » en accroissant la production de places de stationnement dans les opérations d'aménagement ;
- L'orientation n°2 du PADD « Améliorer les équilibres humains » à travers l'action :
 - « Assurer une offre en logements » mixtes et diversifiés et à proximité des services et dessertes par les transports en commun ;
 - « Développer une offre adaptée aux populations » spécifiques (veiller à l'adéquation entre les lits offerts pour les personnes âgées dépendantes et le vieillissement de la population).
 - « Agir en faveur d'un cadre urbain de qualité : la recherche d'une qualité architecturale, urbaine et environnementale, la mise en valeur des espaces publics.

2.2. Avec le SCoT Provence Méditerranée

Le projet de création du pôle d'échanges multimodal conforte le caractère de cœur métropolitain, reconnu à la commune de Hyères-les-Palmiers, par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditerranée approuvé le 6 septembre 2019, qui identifie le secteur de projet comme un pôle à conforter et la gare comme principal site en mutation.

Le projet de création du pôle d'échanges multimodal répond ainsi aux orientations du SCoT :

- 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 ».

Le projet permet de faciliter l'usage du vélo en créant des places de stationnement sécurisées au sein du parking silo prévu sur le site. Ainsi, l'usager peut aisément venir en vélo jusqu'à la gare et prendre son bus ou son train dans un périmètre très proche.

- 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. »

Le SCoT Provence Méditerranée identifie la gare de Hyères comme une gare d'entrée métropolitaine. La caractéristique des gares qualifiée « d'entrée métropolitaine » est de jouer un rôle de rabattement pour les déplacements en voiture. Le SCoT préconise de rechercher une connexion avec les réseaux de transports interurbains et urbains de la Métropole mais également de Sud-Sainte-Baume.

Le projet de réalisation du PEM répond à cette attente en permettant l'installation de 9 quais dédiés au bus dans le but de connecter la gare ferroviaire au réseau de transports urbains et interurbains. Par ailleurs, le projet comporte la création d'un parking silo d'environ 560 places permettant de renforcer le rôle du parking relais.

- 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 ».

Le projet a pour objectif d'inciter et de faciliter l'usage des transports en commun, que ce soit en train ou en bus mais également d'encourager les modes de transports actifs en créant un pôle où ces trois modes de transport (train, bus, vélo) viennent se substituer à l'usage de la voiture, qui elle, sera stationnée dans un parking sécurisé. En diminuant le nombre d'usagers de la voiture, le projet concourt bien à la diminution de l'exposition de la population aux nuisances sonores en recentrant les différents modes de transport au même endroit.

Par ailleurs, le projet de construction sur l'ancien site ENEDIS met en œuvre les préconisations du PPA du Var en respectant un recul minimal par rapport aux voies bruyantes identifiées par les arrêtés préfectoraux, permettant d'atténuer les incidences acoustiques sur la population. De plus, les espaces arborés en interface des voies créeront une ambiance plus apaisée

Enfin, les constructions à usages de logements devront respecter un niveau minimal d'isolation acoustique conformément à l'article R111-23-2 du Code de la Construction et de l'Habitation.

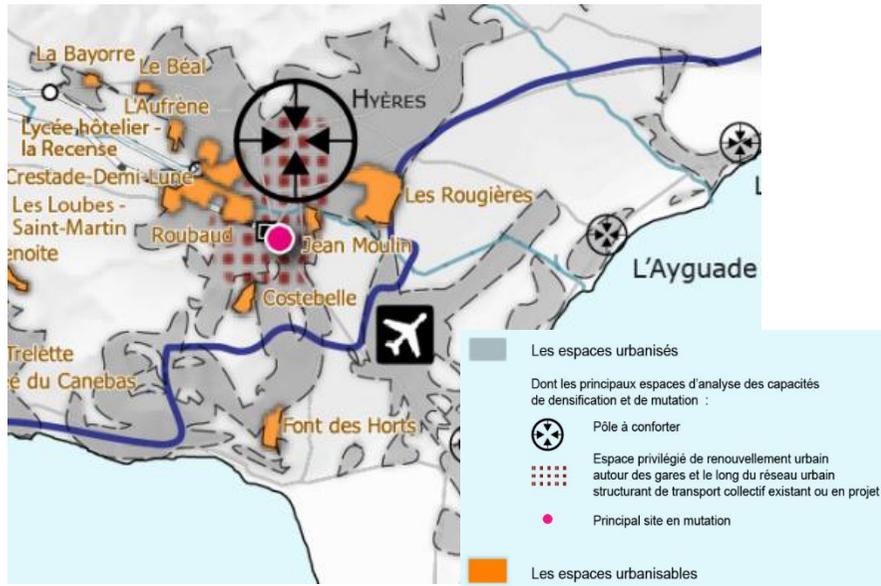
La maîtrise des déplacements motorisés, en incitant l'usage du transport en commun, a une incidence directe sur l'objectif de diminution de l'exposition aux pollutions. En effet, en proposant une alternative à l'usage du véhicule personnel, accompagnée d'une facilité dans la rupture de charge (passage d'un mode de transport à un autre), devrait permettre rapidement de diminuer le nombre de véhicules particuliers au profit des déplacements en transports en commun et en conséquence, amorcer une diminution de l'exposition aux pollutions atmosphériques

➤ Orientation 37b. Réduire la consommation énergétique et les émissions de GES des transports : « *L'objectif de réduction de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre dans les déplacements, corrélée à l'amélioration de la qualité de l'air, passe par une action coordonnée des collectivités dans le cadre de leur politique de planification urbaine et de leur politique de transports.* »

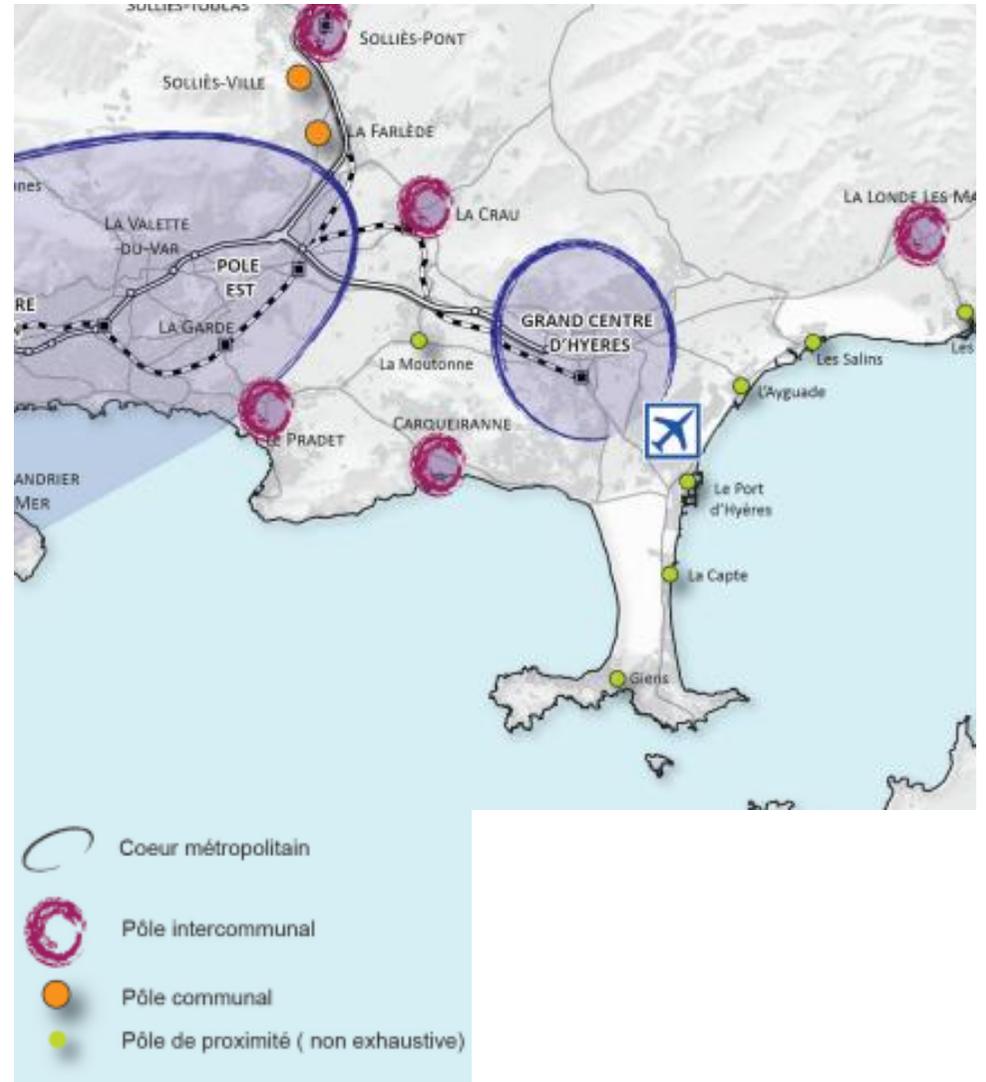
Le projet de réaménagement de la friche sur l'ancien site ENEDIS répond à cet objectif dans la mesure où ce projet s'inscrit pleinement dans la maîtrise de

l'étalement urbain et de la consommation d'espace en refaisant la ville sur la ville. Le projet de constructions a pour objectif de réutiliser un foncier déjà anthropisé. Par conséquent, aucun espace non bâti ne sera consommé pour la réalisation de ce projet.

De plus, le développement des alternatives à l'usage individuelle de la voiture représente le cœur de ce projet de pôle d'échange multimodal. Par conséquent, le projet de modification du Plan Local d'Urbanisme répond pleinement à la volonté de réduire la consommation énergétique mais également les émissions de GES des transports.



Extrait du SCoT



Extrait du SCoT

2.3. Avec les règles générales du SRADDET Provence Alpes Côte d'Azur, intégrant le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

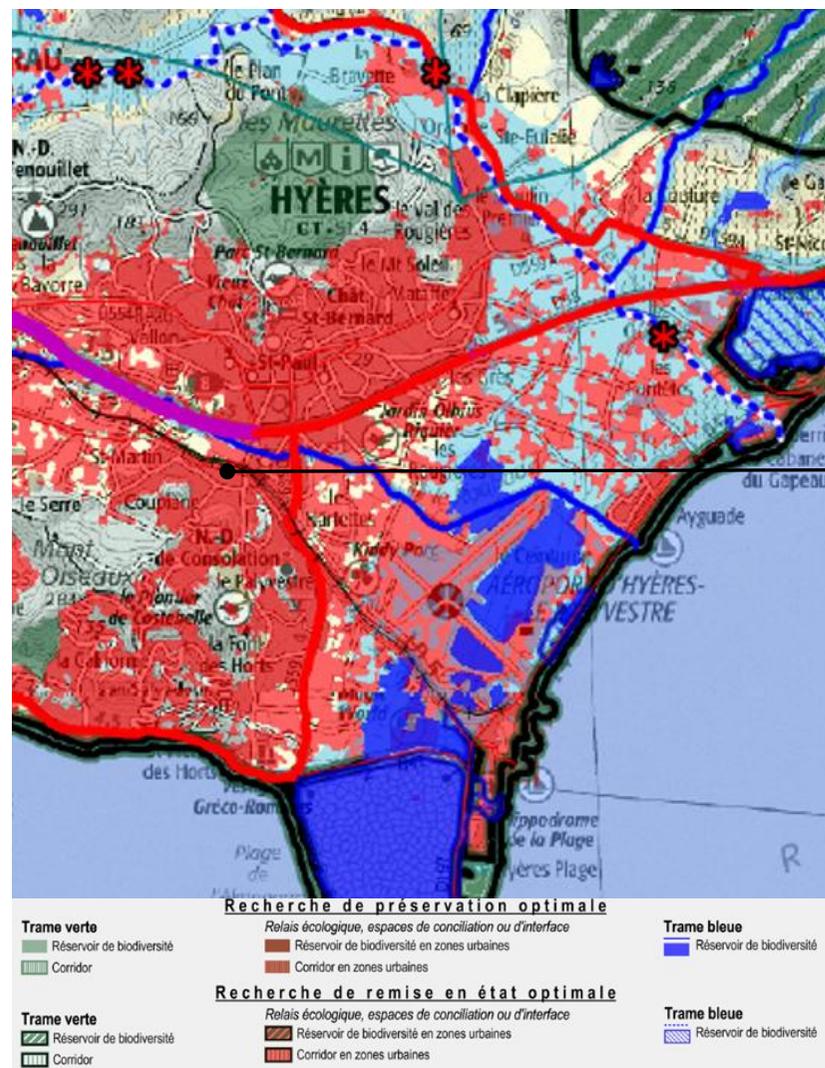
Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a été approuvé le 15 octobre 2019. Instauré par la loi NOTRe, il fixe une stratégie régionale à moyen et court termes (2030-2050) sur divers domaines : l'environnement, les infrastructures d'intérêt régional, l'habitat, l'équilibre des territoires et les transports.

Le PLU doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte ses objectifs. L'aménagement du PEM répond à la règle du SRADDET associée à la ligne directrice n°1 « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional », déclinée comme suit : « Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique notamment au regard :

- Des capacités de raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial dans un objectif de réduction de l'impact environnemental
- De la contribution à la réduction de la congestion des réseaux de transport et en particulier, la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes.

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), approuvé le 26 novembre 2014, est le document qui identifie à l'échelle régionale les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux, constituant la Trame Verte et Bleue (TVB) du territoire. Il est à présent annexé au SRADDET de la région. La carte est néanmoins moins précise. Ainsi pour plus de lisibilité, la carte du SRCE de 2014 a été utilisée pour définir la compatibilité du projet.

Le site s'inscrit au cœur d'un espace artificialisé de la commune et est sans enjeu à l'échelle du SRCE.



Site du projet

Extrait du SRCE

2.4. Avec le SDAGE Rhône Méditerranée

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée est un outil de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de la Directive Cadre sur l'Eau. Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au PLU.

Le SCoT Provence Méditerranée est compatible avec le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027 approuvé le 21 mars 2022 tel que le démontre le tableau ci-après :

Orientations du SDAGE	Modification n°4	Compatibilité
S'adapter aux effets du changement climatique		
Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	Non concerné	/
Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	Concerné	Le projet sera raccordé aux réseaux d'eau potable et d'eaux usées communaux et ne contribuera pas à la dégradation des milieux aquatiques.
Prendre en compte les enjeux économiques et sociaux des politiques de l'eau	Non concerné	/
Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux	Non concerné	/
Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	Concerné	Le projet est raccordé aux réseaux d'eau potable et d'assainissement. La Métropole présente un Schéma directeur de gestion des eaux pluviales permettant de préserver les milieux naturels d'éventuelles pollutions.
Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides	Concerné	Le projet n'a pas d'incidence directe sur les milieux aquatiques et les zones humides.
Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir	Concerné	Le projet sera raccordé au réseau d'eau potable communal ce qui limite le prélèvement direct et permet le suivi des consommations.
Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques	Non concerné	/

2.5. Avec le Plan de Déplacements Urbains

La première des cinq orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole Toulon-Provence Méditerranée 2015-2025, approuvé le 16 décembre 2016, correspond à « une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile ».

La gare de Hyères-les-Palmiers y est présentée comme une gare d'entrée de l'agglomération TPM et le PDU prévoit qu'à ce titre elle doit faire l'objet d'un aménagement en pôle d'échanges multimodal (action n°12), qu'elle développe un parking-relais (action n°20) et qu'une gare routière soit créée (action n°12).

Il est également souhaité l'aménagement de parkings voiture ainsi que d'un parvis et de voies de circulation piétonne afin de faciliter l'accessibilité à la gare (action n°13).

En outre, le projet s'inscrit en compatibilité avec le PDU en vigueur, en proposant une réponse aux actions suivantes :

➤ 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.

➤ 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 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.

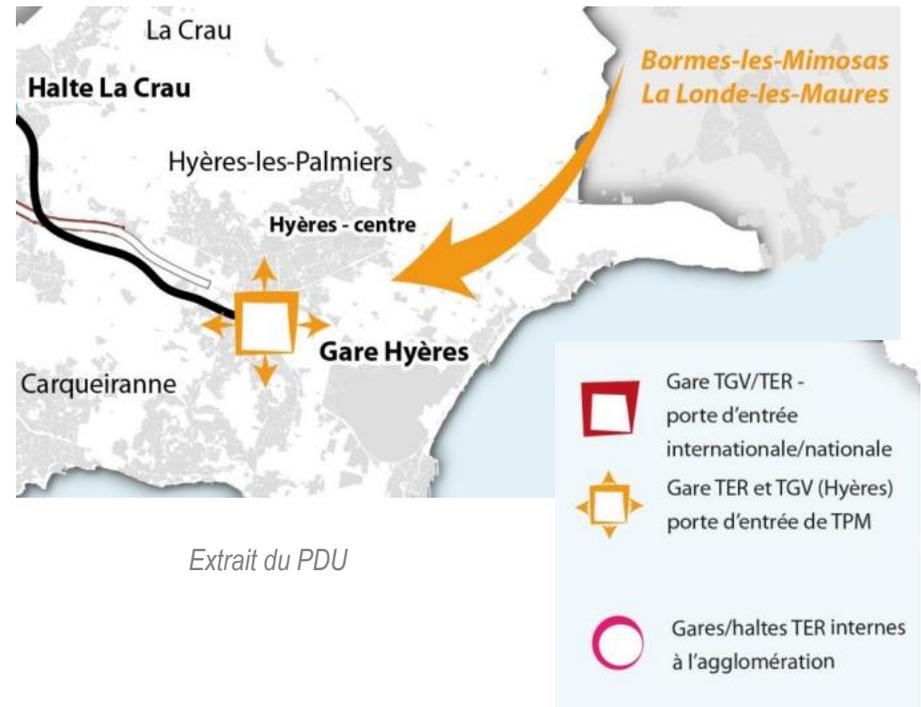
➤ L'action n°27 - Développer les outils complémentaires d'aménagement pour renforcer la sécurité des cyclistes

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

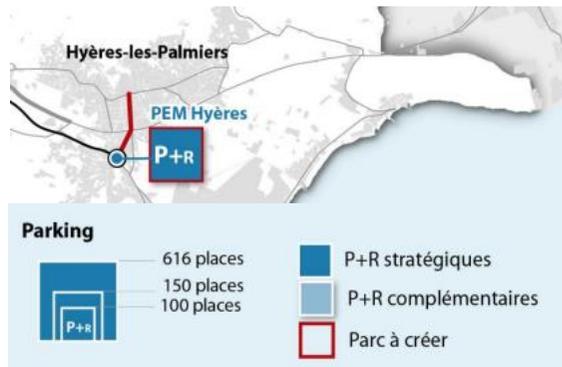
- La portion cyclable de la départementale D599, présente au sud du pôle multimodal, a été réalisée et permet une desserte Est/Ouest optimale du territoire communal.
- Une voie verte donnant sur le chemin de Saint Martin et permettant de franchir l'A570 par une passerelle et de relier d'autres voies 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.



Plan Vélo 2023-2024



Extrait du PDU



Extrait du PDU

-  Gare TGV/TER - porte d'entrée internationale/nationale
-  Gare TER et TGV (Hyères) porte d'entrée de TPM
-  Gares/haltes TER internes à l'agglomération

2.6. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Enjeu majeur de santé publique, la qualité de l'air s'améliore depuis plusieurs années. Entre 2007 et 2018, les populations exposées à une qualité de l'air dégradée ont été divisées par 4 sur la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère du Var.

La lutte contre la pollution atmosphérique nécessite de prendre des mesures pérennes portées par l'ensemble des acteurs territoriaux. Le PPA constitue l'outil privilégié de la mise en œuvre de ces mesures. Il se concrétise en différentes actions dans les secteurs des transports, de l'industrie, du chauffage résidentiel, de l'agriculture, etc. Le PPA s'articule avec les démarches de planification et les programmes d'actions engagés par les collectivités pour améliorer la qualité de l'air tels que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, les Plans Climat Air Énergie Territoriaux, Plans de Déplacement Urbains et Plans Locaux d'Urbanisme. Sa réalisation incombe au préfet de département.

La directive européenne 2008/50/CE sur la qualité de l'air, retranscrite dans les articles L.222-4 à L.222-7 et R. 222-13 à R.222-36 du Code de l'Environnement, impose l'élaboration d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ce qui est le cas de l'agglomération de Toulon. Suite à l'évaluation du PPA 2013-2018 en vigueur, et dans la mesure où quelques dépassements des normes de la qualité de l'air perdurent malgré une amélioration constatée, le préfet du Var a engagé la révision du PPA le 17 janvier 2019, parallèlement à celles des PPA des Bouches-du-Rhône et des Alpes-Maritimes.

Pour le PPA du Var approuvé le 17 mars 2022, l'enjeu n'est donc plus d'atteindre les seuils réglementaires. Le défi est de tendre vers un seuil plus exigeant, celui des valeurs recommandées en 2005 par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de 20 µg/m³/an pour les particules fines pour améliorer la santé de la population. C'est pourquoi le PPA révisé mettra en œuvre un plan d'une cinquantaine d'actions, ambitieux et partagé avec tous les partenaires du territoire et en particulier les collectivités.

Le PPA fixe les objectifs suivants :

- Conserver sur toute la durée du PPA le respect des seuils réglementaires pour l'ensemble des stations fixes de surveillance de la qualité de l'air
- À L'HORIZON 2025 :
 - o Plus aucune population exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires (sur la base des modélisations réalisées par AtmoSud).
 - o Tendre vers les seuils recommandés par l'OMS en 2005 pour les PM10 et PM2,5 (respectivement 20µg/m³ et 10µg/m³ en moyenne annuelle)

Le PPA a ainsi établi un programme d'actions par catégorie : maritime (4 actions), transport terrestre (8 actions), industrie (1 action), biomasse (3 actions), résidentiel (2 actions) et communication (2 actions).

La modification n°4 du PLU, s'inscrit en compatibilité avec le PPA, en contribuant 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 en limitant l'exposition des personnes aux polluants et aux pollutions acoustiques (friche ENEDIS), favoriser les modes de transports collectifs (train, bus) et les modes actifs (marche, vélo).

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 : 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.

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 compréhension précise des besoins en matière d'intermodalité, contribuant ainsi à la réduction des déplacements en véhicules motorisés.

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.

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.

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.

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 tout en limitant les expositions aux polluants, ce qui démontre une prise en compte optimale de ces questions atmosphériques.

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. En outre, la présente procédure d'évolution du PLU se positionne comme une démarche cohérente en matière d'urbanisme durable et de protection de l'environnement.

E- Evaluation environnementale

1. Etat initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement se fait à l'échelle du secteur de projet de la modification du PLU.

1.1. Le milieu physique

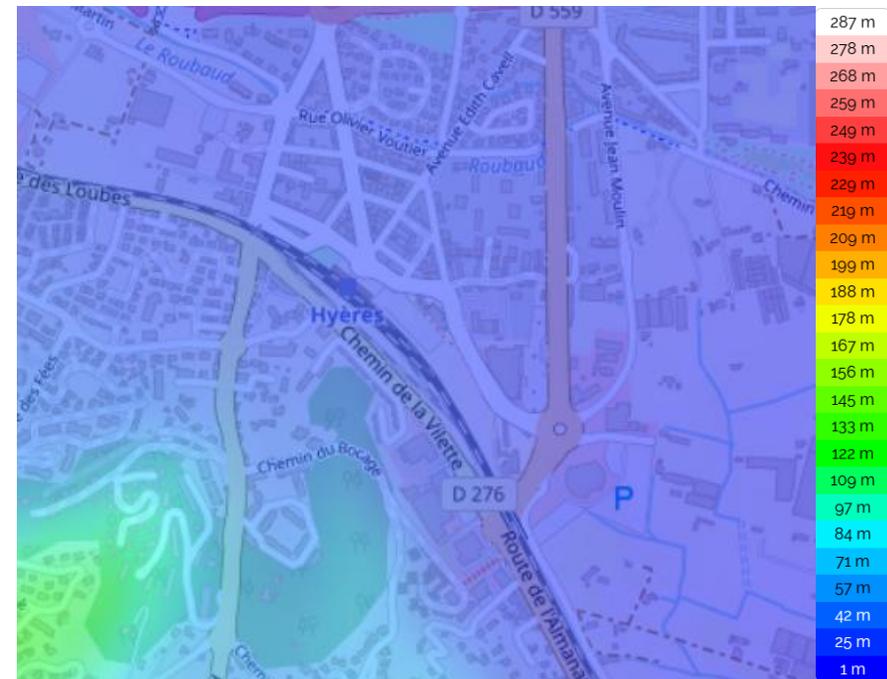
Le relief

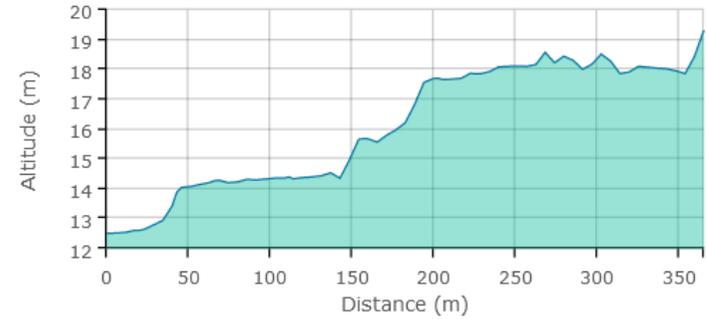
Le territoire d'Hyères-Les-Palmiers est marqué par deux unités bien différenciées :

- Les Maurettes et le Fenouillet s'imposent avec force dans le paysage par leur forme saillante et un couvert végétal dense. La ville s'accroche sur les piémonts des Maurettes avec des tentacules qui ont progressivement gagné l'Est, l'Ouest et la Plaine.
- Les reliefs plus doux tels que le Mont des Oiseaux et le Paradis sont écrasés sous le poids d'une urbanisation pavillonnaire diffuse, de volume relativement imposant, qui s'est développée sur les piémonts, mais aussi sur la partie sommitale, dépeuplant quelque peu le couvert forestier.

En opposition aux reliefs qui ferment le territoire sur toute la partie Nord-Ouest, la plaine ouvre celui-ci sur la mer et les communes orientales. Cette ouverture se trouve confortée par l'occupation essentiellement agricole du sol, rythmée par une trame linéaire (cultures de pleins champs, haies, fleuve...) qui entraîne vers la mer.

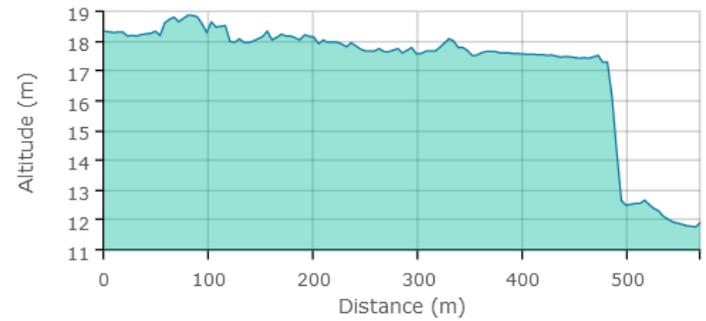
Le site de projet de la présente modification présente une topographie comprise entre 12 et 20m.





Distance totale : 362 m Dénivelé positif : 9,02 m
 Dénivelé négatif : -2,21 m Pente moyenne : 3 %
 Plus forte pente : 16 %

Profil A-B



Distance totale : 572 m Dénivelé positif : 4,04 m
 Dénivelé négatif : -10,45 m Pente moyenne : 3 %
 Plus forte pente : 41 %

Profil C-D

Le site présente ainsi une topographie relativement plane.

L'occupation du sol

Le référentiel Corine Land Cover 2018, permet de cartographier les grandes entités géographiques sur le sol français. Bien que sa précision ne soit pas adaptée pour les petites échelles, il permet tout de même de prendre connaissance de l'environnement général du secteur d'étude.

En ce qui concerne le secteur d'étude, il est entièrement concerné par l'entité :

- **112 : Tissu urbain discontinu**

Le référentiel proposé par le CRIGE PACA est destiné à imposer une nouvelle gestion maîtrisée et durable des territoires. Le but de leurs démarches est aussi de dresser un bilan sur la consommation d'espaces aussi bien au niveau des espaces naturels, artificiels, ou agricoles. La mise en place de cartographie de l'occupation du sol apporte un outil d'aide à la décision et la production d'indicateurs de suivi.

La carte présentée par la suite expose l'occupation du sol dans le site de projet.

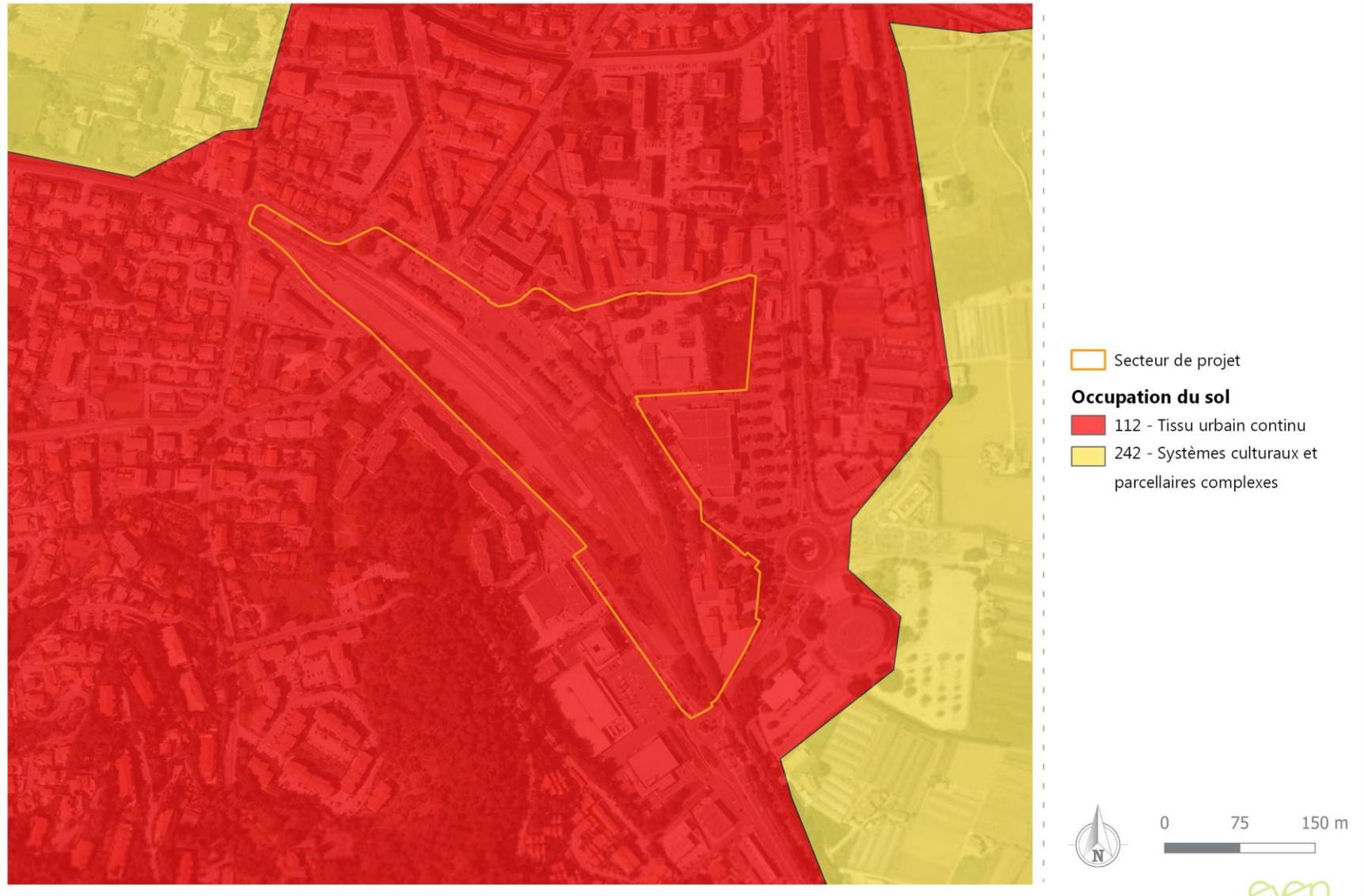
Selon ce référentiel, le secteur d'étude est composé :

- **112 : Tissu urbain discontinu ;**
- **121 : Zones d'activités et équipements ;**
- **122 : Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés.**

Le site de modification constitue ainsi une zone imperméabilisée.

Modification n°4 du PLU de Hyères

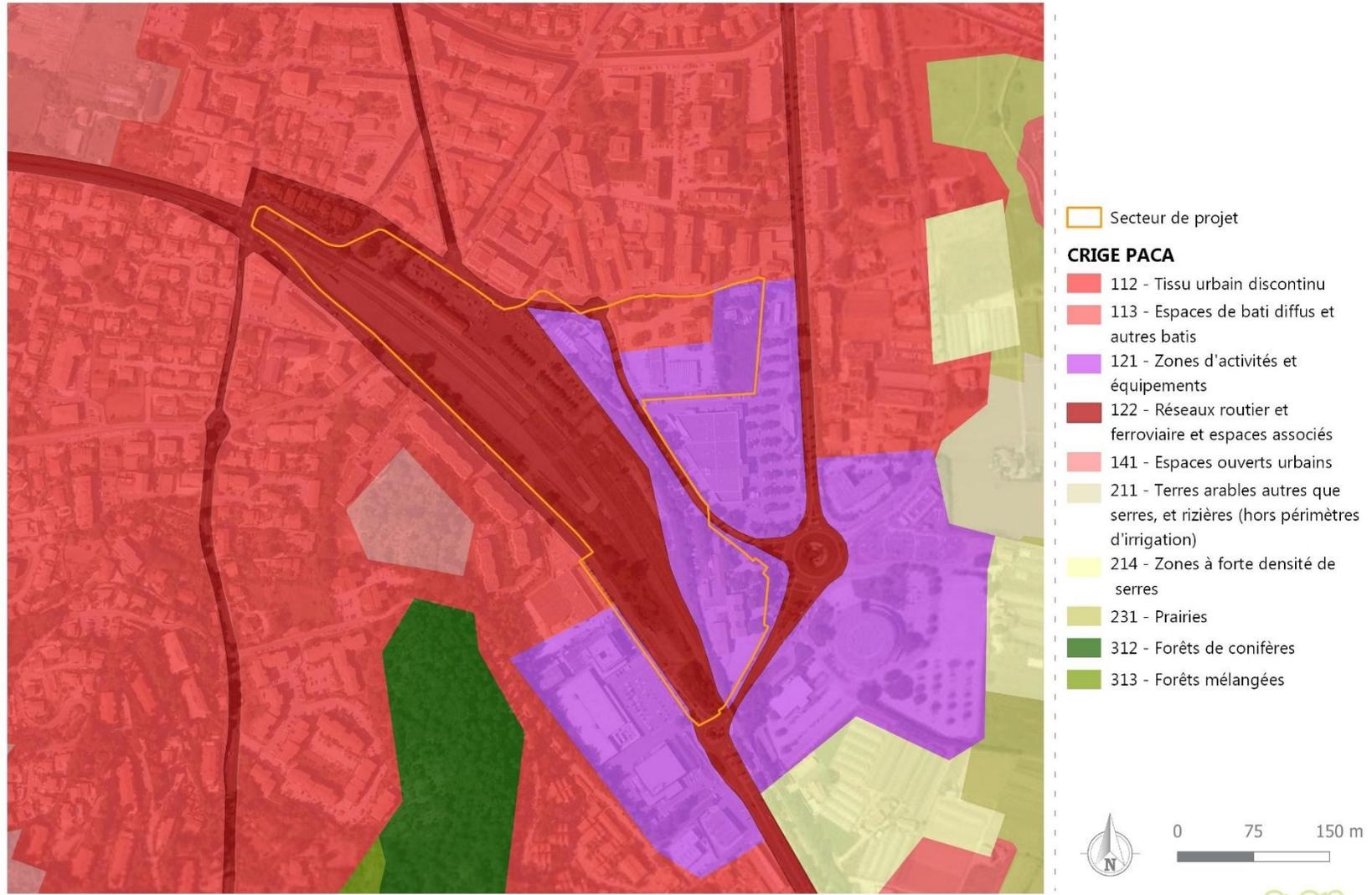
Occupation du secteur de modification selon le référentiel Corine Land Cover 2018



Août 2022 / Source : Corine Land Cover 2018, IGN, EVEN

Modification n°4 du PLU de Hyères

Occupation du secteur de modification selon le référentiel CRIGE PACA 2014



Août 2022 / Source : CRIGE PACA 2014, IGN, EVEN

even
CONSEIL

Hydrographie

Le réseau hydrographique sur la commune d'Hyères-les-Palmiers comporte un grand nombre de masses d'eau. La commune regroupe 5 sous bassins versants :

- Le Gapeau
D'une superficie totale de 55 008 km², c'est le plus grand des 5 sous bassins versants recensés sur la commune d'Hyères-les-Palmiers, même s'il ne recoupe le territoire de la commune que sur 47,1 km² (soit 36% du territoire de la commune). On y trouve 4 cours d'eau remarquables avec le Gapeau du Rau de Vigne Fer à la mer, le vallon des Borrels, le Réal Martin et le Réal Collobrier. Le Gapeau, fleuve le plus important sur la commune, prend sa source au pied du massif de la Sainte-Baume, et trouve son embouchure aux Salins d'Hyères, après un parcours de 47,5 km.
- Les Côtiers Ouest Toulonnais
Sa superficie totale est de 26 290 km². Le ruisseau le Roubaud est identifié par le SDAGE comme un cours d'eau remarquable. A l'échelle de la commune, c'est le sous bassin versant le plus important, avec une surface de 49 km² (ce qui représente 37% du territoire communal).
- La Rade d'Hyères - Iles du Soleil
Ce sous bassin représente une superficie totale de 43 292 km².
- La Rade de Toulon
Le sous bassin identifié comme « Rade de Toulon » représente une superficie totale de 20 570 km².
- La Maravenne
Plus petit des 5 sous-bassins versants, il représente une superficie totale de 11 551 km². Sur la commune d'Hyères- les-Palmiers, il ne représente que 6% du territoire, avec 7,33 km.

Le secteur de projet est situé à un peu plus de 200m du ruisseau le Roubaud au nord et à environ 290m d'un ruisseau temporaire à l'est.



Contexte climatique

Les conditions climatiques locales sont celles du climat méditerranéen qui règne sur la Provence. Ses caractéristiques principales sont :

- Des étés chauds et secs, et des hivers doux, avec un ensoleillement annuel remarquable (plus de 2 800 heures par an, soit environ 310 jours) et des températures agréables (moyenne annuelle proche de 15°C).
- Des saisons intermédiaires pendant lesquelles les précipitations sont les plus fréquentes, et parfois violentes.
- Sur le plan pluviométrique, le nombre de jours de précipitation reste faible (moyenne de 59 jours par an, correspondant à 750 mm).
- La présence du mistral, vent dominant orienté Nord-Ouest, froid et sec, actif plus de 100 jours par an, principalement en hiver, et participant au maintien d'un ciel clair et ensoleillé. Si dans les terres ses effets sont atténués par les reliefs localisés au Nord de la commune, le mistral peut-être très violent sur la façade maritime.
- Des écarts thermiques importants, tant saisonniers que journaliers.

D'une manière générale, les caractéristiques climatiques locales offrent un cadre de vie agréable pour les habitants et représente un atout en termes de potentiel touristique, étalé sur les quatre saisons.

Cependant, les étés chauds et secs associés au mistral, ainsi que les précipitations violentes sont en partie à l'origine de l'existence sur le territoire communal de zones soumises aux risques d'incendies de forêts, d'inondations et de mouvements de terrain.

1.2. Le paysage et le patrimoine Les Monuments Historiques

La commune possède **40 bâtiments ou espaces classés**. 30 sont inscrits et 10 sont classés.

Le périmètre du secteur de projet ne comprend pas de monument historique, les plus proches étant à plus de 500 m.

Le site est compris dans le périmètre de **Protection des Abords des Monuments du PDA n°1 (centre-ville) de Hyères**.

Les Sites Classés et Inscrits

La commune comprend trois sites classés :

- L'île de Port-Cros ;
- L'île de Porquerolles et ses îlots ;
- La presqu'île de Giens, l'étang et les salins des Pesquiers.

Et quatre sites inscrits :

- La Colline du vieux château à Hyères ;
- L'île de Bagaud ;
- La presqu'île de Giens ;
- L'île de Porquerolles.

Le site de projet de la modification est éloigné de ces sites.

Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant SPR

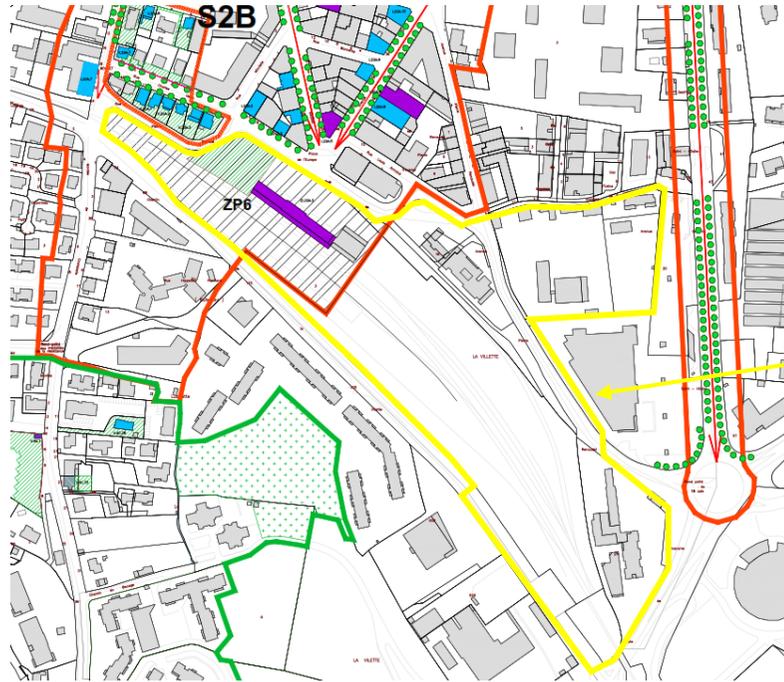
La commune de Hyères est concernée par une AVAP, valant site patrimonial remarquable approuvé le 27 mars 2019, qui a pour ambition de développer une nouvelle approche de la gestion qualitative des territoires en intégrant à l'approche patrimoniale et urbaine des ZPPAUP les objectifs de développement durable.

Le secteur de projet de la modification est compris en partie dans le **secteur S2A de l'AVAP**, valant SPR, qui identifie le site comme zone de projet. Les principaux objectifs de protection et mise en valeur pour l'ensemble de ce secteur :

- Maintenir et valoriser les particularités urbaines de ce secteur, les perspectives de qualité qu'elles engendrent, le rapport entre les espaces libres et le bâti (trame parcellaire, gabarits des voies et du bâti).
- Conserver et valoriser les ensembles bâtis identitaires, les typologies et les caractéristiques architecturales des villas, hôtels et immeubles de cette époque (composition, matériaux, détails d'architecture, polychromie...) et leurs jardins d'accompagnement.
- Préserver les espaces plantés, publics ou privés, en particulier les alignements d'arbres, les parcs et jardins, et les dispositions de clôtures ou soutènements qui participent à la qualité paysagère des quartiers.
- Maintenir et valoriser les perspectives sur le château.
- Maintenir et renforcer les qualités bioclimatiques du tissu urbain (alignements d'arbres, parcs et jardins, orientation) et du bâti.

Une partie est également concernée par un parc et jardin de grand intérêt et un édifice ou construction remarquable. Ces derniers font l'objet de protections particulières définies par le règlement de l'AVAP. Concernant l'édifice remarquable, la conservation de sa volumétrie est imposée, de même que sa restauration dans son exacte disposition d'origine. Ainsi aucune modification de la structure intégrale et de son architecture ne sont autorisés.

Pour le parc et jardin de grand intérêt, leur maintien et leur restauration doit respecter leur esprit d'origine, de même pour leur aménagement. Les constructions nouvelles sont interdites dans leur périmètre (à quelques exceptions).



Secteur concerné
par la modification
n°4 du PLU

LÉGENDE

PLAN D'INTÉRÊT PATRIMONIAL

Protection et mise en valeur du patrimoine bâti

-  Édifice Monument Historique classé ou inscrit
-  Parcelle Monument Historique classée ou inscrite
-  Edifice ou ensemble d'édifices à forte sensibilité
-  Edifice ou construction remarquable
-  Alignement bâti remarquable
-  Edifice intéressant

-  S2 - LA VILLE CLIMATIQUE
-  S2A - Nouvel urbanisme XIX^e
-  S2B - Lotissement début XX^e

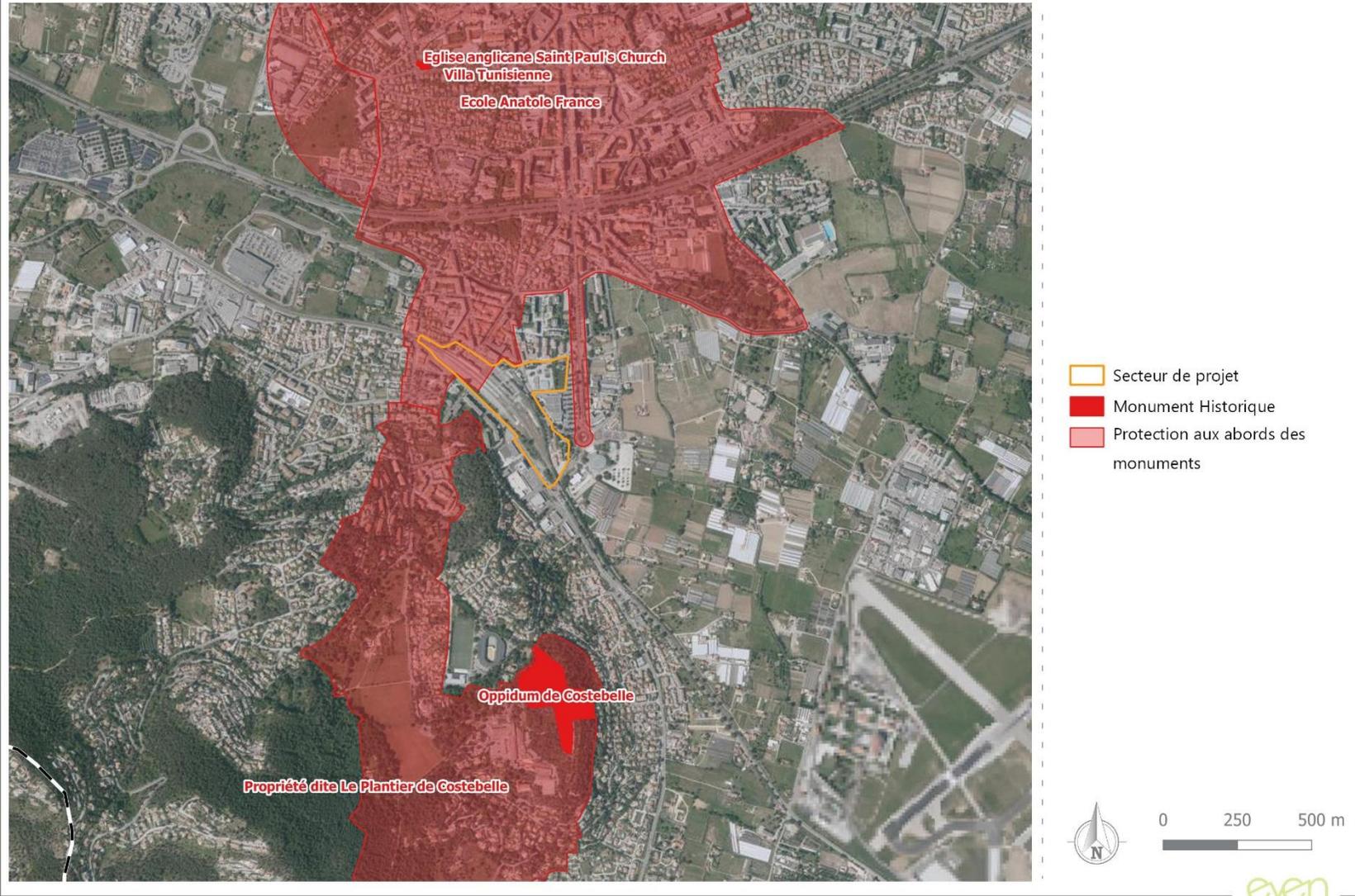
Protection et mise en valeur du patrimoine urbain et paysager

-  Clôtures à préserver, valoriser ou restituer
-  Parcs et jardins remarquables
-  Parcs et jardins de grand intérêt
-  Jardins d'accompagnement
-  Franges paysagères d'équilibre
-  Espaces paysagers non bâtis
-  Arbres et alignements
-  Cônes de vues - Perspectives urbaines
-  Axes de vues
-  Zones de projet

Figure 1 : Extrait du Plan d'Intérêt Patrimonial du secteur (Source : AVAP, 2019)

Modification n°4 du PLU de Hyères

Monuments Historiques et Protection aux abords des monuments à proximité du secteur de modification



août 2022 / Source : Atlas du patrimoine, IGN, EVEN

even
CONSEIL

Modification n°4 du PLU de Hyères

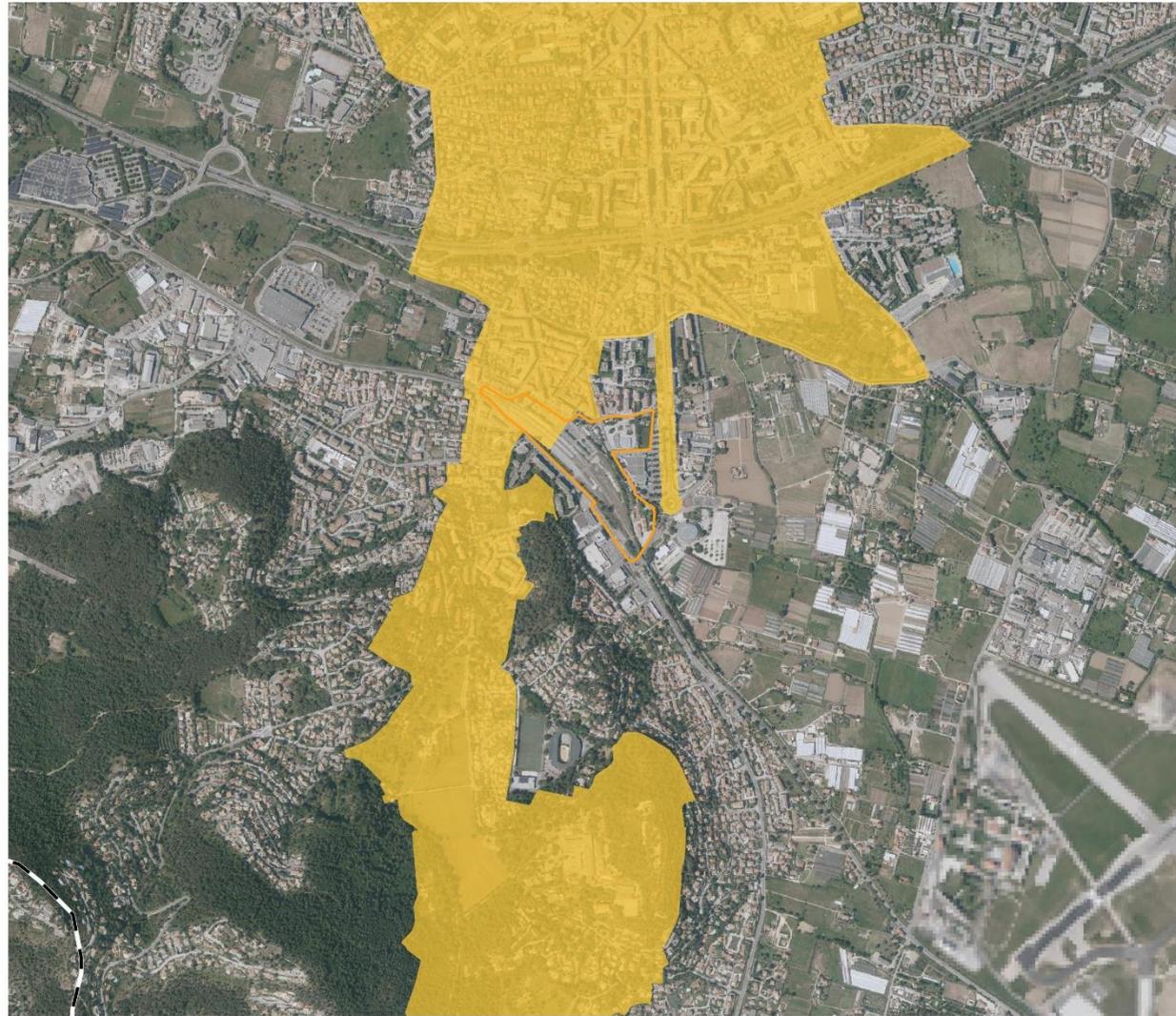
Sites Classés ou Inscrits à proximité du secteur de modification



août 2022 / Source : Atlas du patrimoine, IGN, EVEN

Modification n°4 du PLU de Hyères

AVAP à proximité du secteur de modification



-  Secteur de projet
-  Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine valant SPR



0 250 500 m

even
CONSEIL

Août 2022 / Source : Atlas du patrimoine, IGN, EVEN

Le paysage hyérois et ses îles d'Or

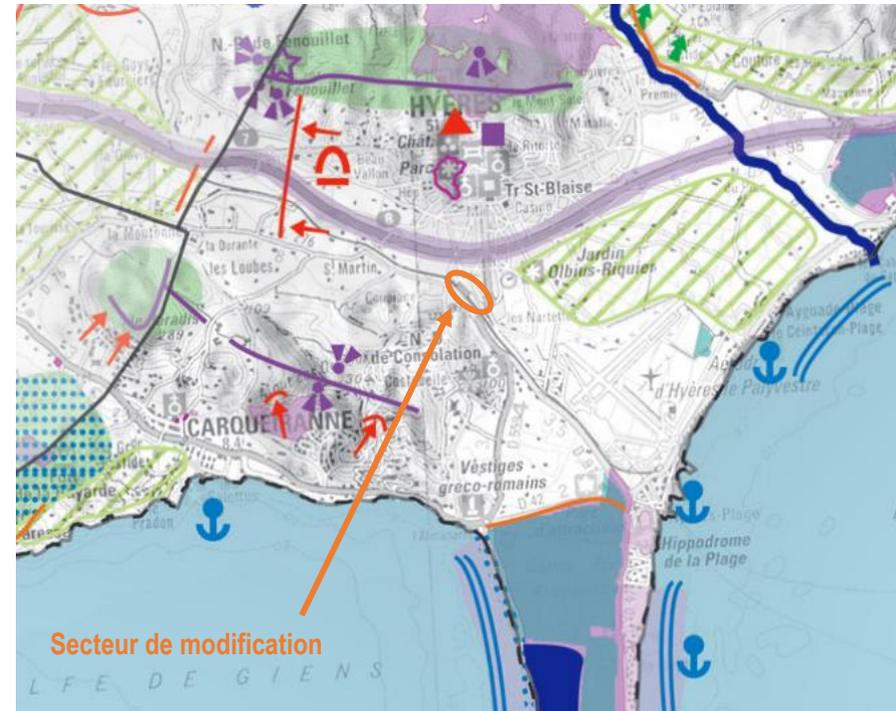
Des massifs boisés à la plaine côtière, le territoire hyérois se décline en une multitude de paysages et de milieux hétéroclites :

- **Les reliefs et massifs boisés ;**
- **Les espaces urbanisés ;**
- **La plaine côtière ;**
- **La frange côtière ;**
- **Les zones humides des Salins et des Pesquiers ;**
- **La presqu'île de Giens et l'archipel des îles d'Or.**

Le site de projet est situé au cœur du quartier de la gare qui fonctionne de manière indépendante, enclavé et coupé du centre-ville par le passage de l'avenue Ritondale.

Selon l'Atlas des paysages du Var, le site est compris dans l'entité paysagère « Hyères et les îles d'Or ».

Aucun enjeu n'a été identifié sur le site de projet selon l'Atlas des paysages du Var.



1.3. Des espaces de biodiversité à enjeux Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a été initié en 1982 par le ministère de l'Environnement. L'objectif était de recenser de manière la plus exhaustive possible les espaces naturels abritant des espèces rares ou menacées (ZNIEFF de type I à intérêt biologique remarquable) ou représentant des écosystèmes riches et peu modifiés par l'homme (ZNIEFF de type II ou grands ensembles naturels). Il constitue un outil d'évaluation de la qualité écologique d'un territoire, et de ce fait, est un véritable élément d'aide à la décision. Cet inventaire n'a pas de valeur juridique directe mais permet une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration de projets susceptibles d'avoir un impact sur le milieu naturel.

La commune de Hyères est concernée par 39 ZNIEFF de type I et II maritime et terrestre.

Le secteur de la modification est situé en dehors du périmètre de ces ZNIEFF. Néanmoins, deux périmètres sont établis autour du secteur de projet : un périmètre rapproché (150m) et un périmètre éloigné (3kms).

Une partie de la ZNIEFF 2 « Massif du Mont des oiseaux et du paradis » (930020271) est comprise dans le périmètre rapproché du secteur de projet (150m). Une partie des ZNIEFF 1 terrestre ainsi qu'une partie des ZNIEFF 2 terrestre et maritime se trouvent dans le périmètre éloigné (3kms) du secteur de projet, à savoir les :

- ZNIEFF 1 terrestre :
 - o « Tombolo occidental de Giens » - **930012503** ;
 - o « Etangs et Salins des Pesquiers » - **930012510** ;
 - o « Marais Redon – Marais du Palyvestre » - **930020455** ;
- ZNIEFF 2 terrestre :
 - o « Maurettes – le Fenouillet – le Mont Redon » - **930012493** ;
 - o « Plaine du Ceinturon et de Macany » - **930012509** ;
 - o « Presqu'île de Giens » - **930012511** ;
 - o « Massif du Mont des oiseaux et du paradis » - **930020271** ;

- ZNIEFF 2 maritime : « Presqu'île de Giens » - **93M000070**.

Modification n°4 du PLU de Hyères

ZNIEFF comprise dans le périmètre éloigné du secteur de modification



Août 2022 / Source : INPN, IGN, EVEN

even
CONSEIL

Modification n°4 du PLU de Hyères

ZNIEFF comprise dans le périmètre rapproché du secteur de modification



Août 2022 / Source : INPN, IGN, EVEN

Le réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. Il doit assurer le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire. Il est composé de sites désignés spécialement par chacun des Etats membres en application des directives européennes dites « Oiseaux » et « Habitats, Faune, Flore » respectivement de 1979 et 1992. Sa création doit contribuer en outre à la réalisation des objectifs de la convention sur la diversité biologique adoptée au « Sommet de la Terre » de Rio de Janeiro en juin 1992.

La Directive « Habitats, Faune, Flore » (Directive 92-43 / CEE du Conseil du 21 mai 1992) concerne la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages. Elle prévoit la constitution d'un réseau de sites (le réseau Natura 2000) abritant les habitats naturels et les habitats d'espèces de la faune et de la flore sauvages d'intérêt communautaire.

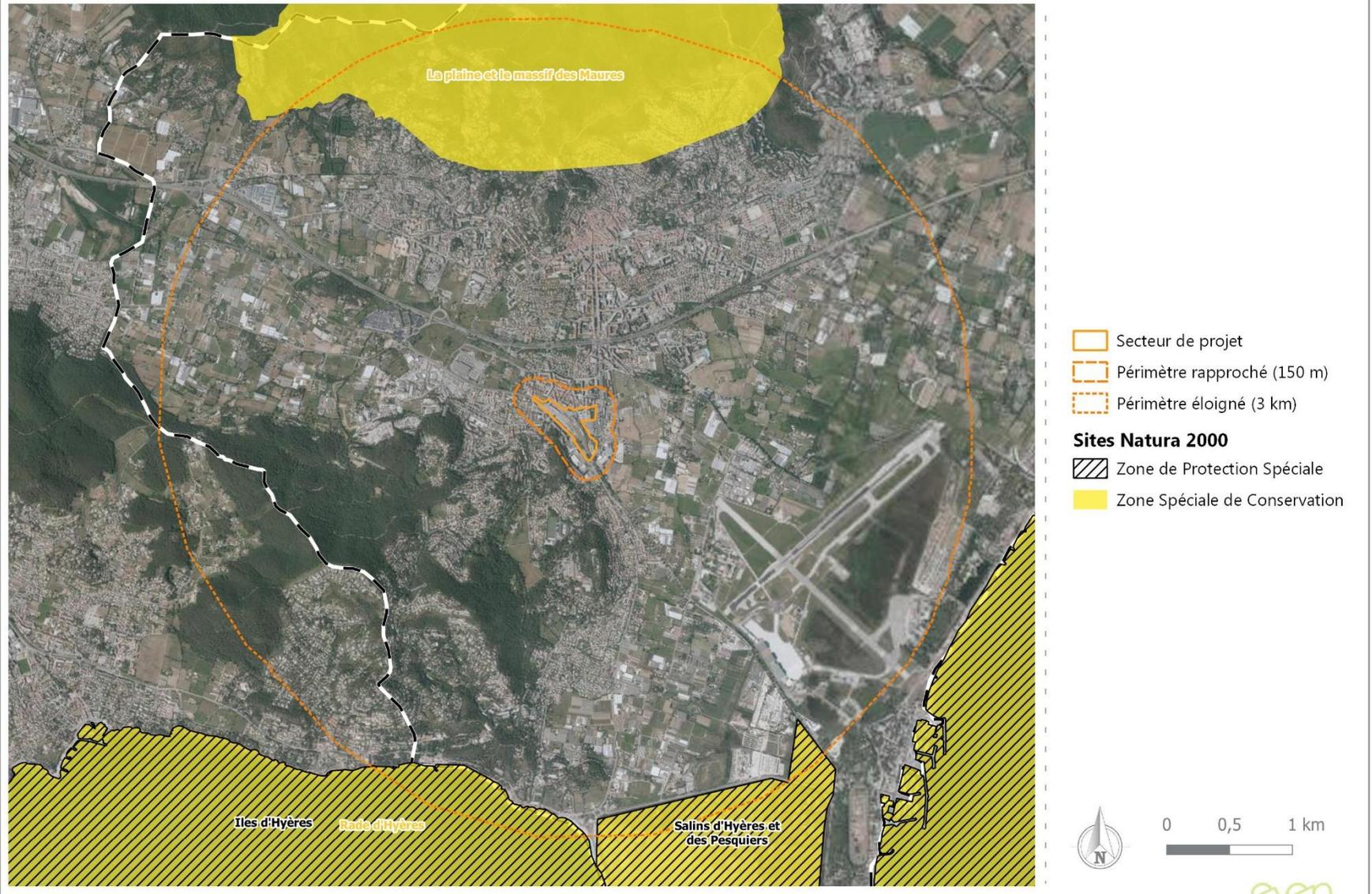
La Directive « Oiseaux » (Directive 79-409 / CEE du Conseil du 2 avril 1979) concerne la conservation des oiseaux sauvages. Elle organise la protection des oiseaux dans les Etats membres et celle de leurs habitats.

La commune de Hyères est concernée par 4 sites Natura 2000 mais aucun n'est compris dans le périmètre du secteur de la modification. Néanmoins, une partie des sites Natura 2000 suivants sont situés dans le périmètre éloigné du secteur de projet :

- Zone Spéciale de Conservation – « Rade d'Hyères » (FR9301613) ;
- ZSC « La plaine et le massif des Maures » (FR9301622) ;
- Zone de Protection Spéciale « Iles d'Hyères » (FR9310020) ;
- ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers » (FR9312008).

Modification n°4 du PLU de Hyères

Site Natura 2000 compris dans le périmètre éloigné du secteur de modification



août 2022 / Source : INPN, IGN, EVEN

even
CONSULT

1.3.3. Le Plan National d'Actions de la Tortue d'Hermann

L'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) place la Tortue d'Hermann (ses deux sous-espèces confondues) dans la liste rouge mondiale des espèces menacées, dans la catégorie « quasi-menacée » (NT), catégorie située juste avant la catégorie « vulnérable » (UICN 2006).

La DREAL PACA assure la coordination du plan national d'actions en faveur de la Tortue d'Hermann. Un premier Plan National d'Action (PNA) avait été mené sur la période 2009-2014. Ce dernier a permis de réaliser de nombreuses actions de conservation ainsi qu'un guide de gestion des habitats de l'espèce destiné aux gestionnaires d'espaces naturels, aux agriculteurs et forestiers. Suite à ce premier PNA et compte tenu de l'état de conservation toujours défavorable de l'espèce et des menaces toujours présentes, un second plan a été établi sur 2018-2027, dont la DREAL est coordinatrice.

Dans le cadre de ce PNA, la DREAL de la région PACA a élaboré en 2010 une carte de sensibilité de l'espèce qui distingue :

- Des zones à sensibilité majeure, territoires constituant les noyaux majeurs de population et sur lesquels se concentrent les efforts de conservation ;
- Des zones à sensibilité notable, territoires comportant des noyaux fonctionnels de population et sur lesquels se concentrent les efforts de restauration.

Le secteur de modification est concerné par une sensibilité très faible.

1.3.4. Le Parc National de Port Cros

Comme le rappelle le site du parc national de Port Cros, les parcs nationaux de France sont des **espaces naturels protégés**, terrestres et maritimes qui participent à l'image et à l'identité de la France. Reconnus au niveau international comme des « territoires d'exception », ils offrent une combinaison d'espaces terrestres et maritimes remarquables et un mode de gouvernance et de gestion qui leur permettent d'en préserver les richesses.

En France, il existe aujourd'hui onze parcs nationaux dont le parc national de Port-Cros (1963) présent sur la commune d'Hyères. Les parcs nationaux couvrent des domaines terrestres et maritimes variés et représentent par leurs périmètres maximums près de 8% du territoire français (soit plus de 5 millions d'hectares). Les parcs nationaux sont rattachés à l'Office français de la biodiversité afin de renforcer l'action collective pour préserver la biodiversité.

Créé le 14 décembre 1963, le Parc national dont les cœurs Port-Cros et Porquerolles occupent 1 700 ha de terres émergées et 2 900 ha de surfaces marines, est le plus ancien parc marin en Europe et en France.

Le site de projet est compris dans l'aire d'adhésion du Parc National.

Les ambitions de la charte sont les suivantes :

- Préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel, culturel et paysager littoral, maritime et insulaire du parc national ;
- Préserver la biodiversité et les fonctions des milieux naturels terrestres et marins ;
- Soutenir un développement local durable, valorisant les potentialités du territoire et respectant ses capacités ;
- Promouvoir un aménagement durable et une mobilité apaisée ;
- Préparer l'avenir en investissant dans la recherche, l'innovation et l'éducation au développement durable et en anticipant les évolutions du territoire ;

- Développer une approche intégrée terre/mer par une coopération renforcée, une articulation des outils et une solidarité d'action entre acteurs.

1.3.5. Autres périmètres non réglementaires

Le **Conservatoire du littoral** est un établissement public administratif de l'Etat placé sous la tutelle du ministre chargé de la protection de la nature. La gestion et l'entretien des sites sont assurés par des gestionnaires signataires d'une convention avec le Conservatoire du littoral : ils s'engagent à employer des agents dévoués à la mise en valeur des sites.

La commune d'Hyères-les-Palmiers présente 11 terrains acquis par le Conservatoire du Littoral. **Le site de projet n'est concerné par aucun de ces terrains.**

Pour prévenir la disparition d'espèces animales ou végétales protégées par la loi, le Préfet de département peut prendre par arrêté les mesures visant à conserver des biotopes tels que mares, marais, marécages, landes, dunes, bosquets, haies, pelouses et toute formation naturelle peu exploitée par l'homme dans la mesure où ces biotopes sont nécessaires à la reproduction, l'alimentation, le repos, la survie des espèces protégées.

L'arrêté de protection de biotope (APB) est actuellement la procédure réglementaire la plus souple pour préserver des secteurs menacés. Elle est particulièrement adaptée pour faire face à des situations d'urgence de destruction ou de modification sensible d'une zone.

Le secteur de projet n'est pas concerné par l'arrêté de protection de biotope du 17 avril 2014 portant sur le lieu-dit Mataffe (FR380085520140417), situé sur la commune de Hyères-les-Palmiers.

1.3.6. Espèces recensées sur le site de modification

Le site Silene constitue une base de données des espèces faunistiques et floristiques présentes sur le territoire français. Elle recense ainsi sur le projet 37 espèces dont 9 sont identifiées comme protégées :

	Statut	
Aigrette garzette	LC	Liste rouge des oiseaux nicheurs, de passage et hivernants de PACA
Goéland leucopnée	LC	
Martinet noir	NT	
Mésange charbonnière	LC	
Moineau domestique	NA	
Pouillot véloce	NA	
Rougegorge familier	LC	
Rougequeue noir	LC	Liste rouge des amphibiens et reptiles de PACA
Tarente de Maurétanie (La)	LC	

NT = Quasi menacée ; LC = Préoccupation mineure ; NA = Non applicable.

Le secteur est également concerné par la Corneille noire classée comme espèce vulnérable dans la liste rouge des oiseaux nicheurs, de passage et hivernants de PACA.

Modification n°4 du PLU de Hyères

Espèces protégées recensées sur le site de modification



 Secteur de projet

Espèces protégées

-  Aigrette garzette
-  Goéland leucophée
-  Martinet noir
-  Mésange charbonnière
-  Moineau domestique
-  Pouillot véloce
-  Rougegorge familial
-  Rougequeue noir
-  Tarente de Maurétanie



0 50 100 m



even
CONSEIL

Août 2022 / Source : Silene, IGN, EVEN

1.4. Un territoire très contraint par les risques naturels et technologiques

1.4.1. Le risque inondation et submersion marine

La commune de Hyères-les-Palmiers est concernée par un Plan de Prévention des Risques Inondation, approuvé par anticipation le 30 mai 2016. Ce dernier identifie trois zones au sein du territoire :

- Zone rouge (R1 et R2) : zone estimée très exposée et dans laquelle il ne peut y avoir de mesure de protection efficace / Zone d'expansion de crue à préserver ;
- Zone bleue (B1 et B2) : zone estimée exposée à des risques moindres dans laquelle des parades peuvent être mises en œuvre ;
- Zone bistre : zone déterminant des zones basses hydrographiques interceptant un impluvium de plus d'1 km².

Le secteur concerné par la modification n'est pas compris dans les zones du PPRi. Il est à proximité d'une zone B1.

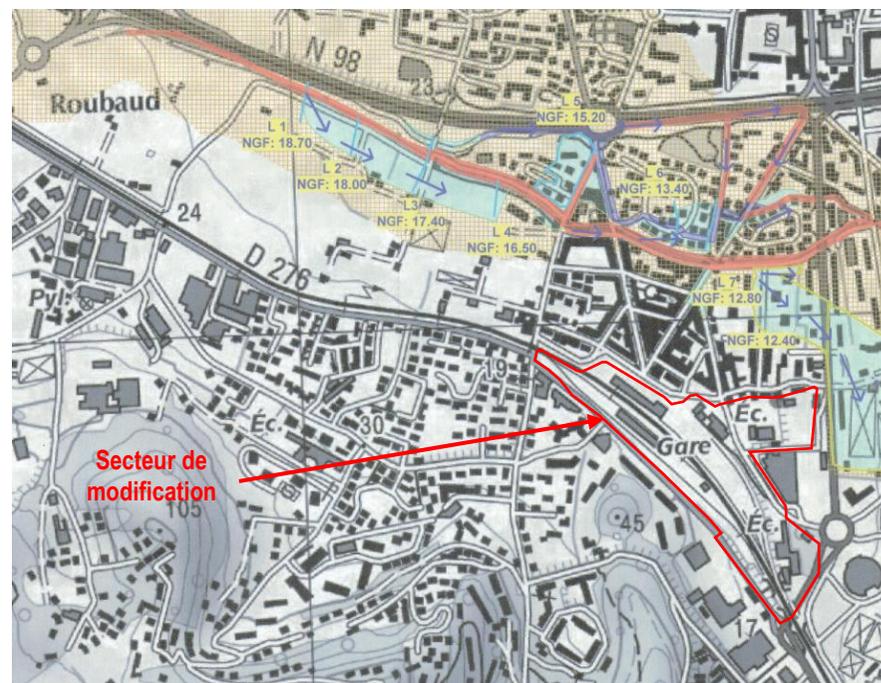


Figure 2: Extrait du PPR Inondation de la commune de Hyères, 2016

Le PPRi du Gapeau est en cours de révision, son approbation est prévue pour la fin du 1^{er} semestre 2023 voire 2024.

Le 13 décembre 2019, un Porter à Connaissance (PAC) de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois a été transmis à la commune. Il détermine pour les phénomènes naturels d'inondations par submersion marine les mesures de prévention à mettre en œuvre. Il fixe des principes de constructibilité applicables à la réalisation de tout type de construction, d'ouvrage, d'aménagement ou d'exploitation agricole, forestière, artisanale, commerciale ou industrielle, sans préjudice de l'application des autres législations et réglementations en vigueur.

Le secteur de modification n'est pas concerné par le risque de submersion marine.



1.4.2. Le risque incendie

Avec près de 4 000 hectares d'espaces boisés, soit plus du tiers de sa surface, la commune de Hyères est soumise à un risque important d'incendies de forêt, notamment au Nord-Est en raison de la présence du massif des Maures.

Les ensembles forestiers situés sur les reliefs entourant la ville : Mont des Oiseaux et Costebelle, Fenouillet et Maurettes, sont également des zones sensibles à protéger.

A ces massifs forestiers, s'ajoutent les pinèdes des Salins et de Giens ainsi que le couvert forestier des îles de Porquerolles, de Port-Cros et du Levant.

La DDTM a établi une carte d'aléa de l'incendie feu de forêt. Le site de modification présente un aléa très faible à fort, notamment au sud du secteur. Cet aléa est néanmoins à nuancer du fait de l'artificialisation déjà présente de cette zone.

Selon le site Prométhée, 4 incendies ont été recensés au niveau de l'ancien site Enedis et ont brûlé moins de 0,5 ha de surface.

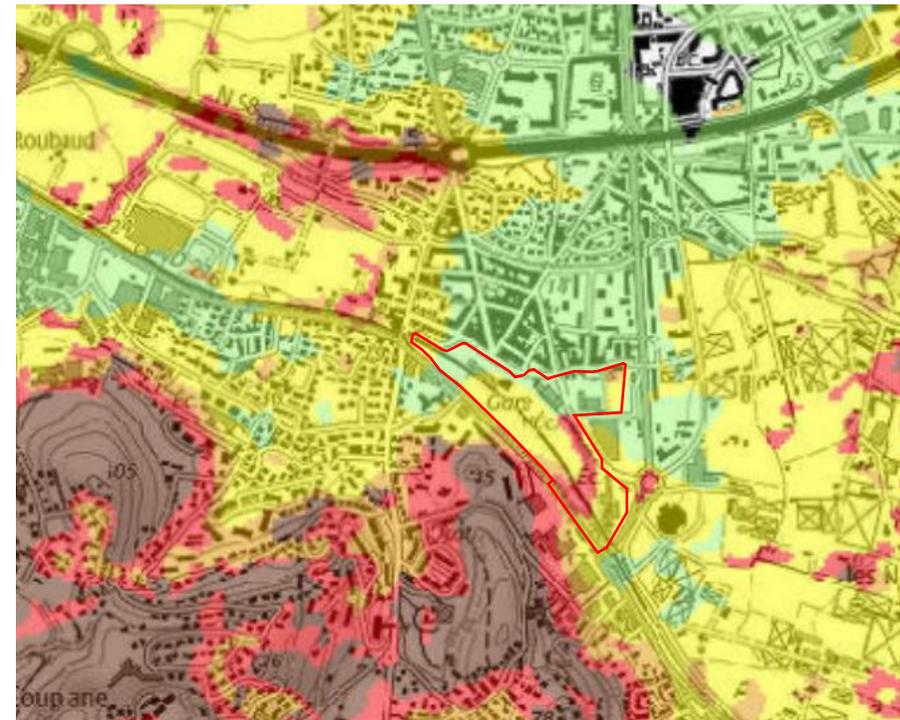


Figure 3: Carte d'aléa incendie de forêt (Source : DDTM, 2022)

1.4.3. Le risque mouvement de terrain

Les risques de mouvements de terrains sont présents et de différentes natures :

- Affaissement et effondrements instantanés de cavités souterraines ;
- Chute de blocs et écroulements ;
- Erosion marine ;
- Retrait-gonflement du sol argileux.

Les terrains présentant des risques de mouvement du sol sont les terrains alluvionnaires de plaines et de fond de vallées, ainsi que les roches métamorphiques des Maures et des Maurettes. Des mouvements apparaissent également dans les vallons de Sauvebonne, des Borrels et du Viet.

Le site concerné par la modification ne recense aucune incidence en lien avec le mouvement de terrain.

Concernant le retrait-gonflement des sols, un PAC a été établi en 2008 et recense les zones soumises à aléa faible et moyen. Le site de la modification du PLU présente un aléa moyen.

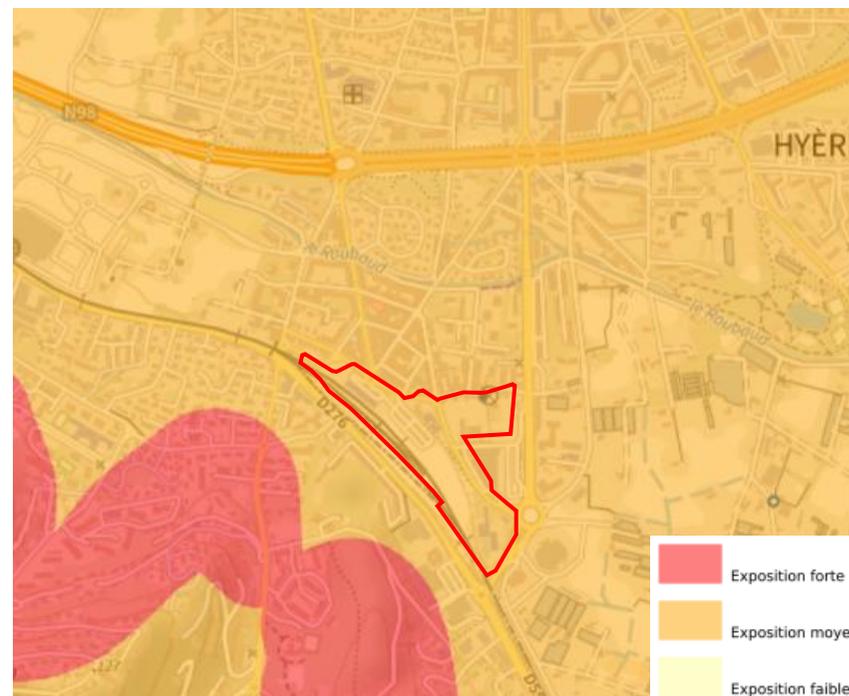


Figure 4 : Aléa Retrait-gonflement des argiles (Source : Géorisques)

1.4.4. Les risques technologiques

Les risques technologiques correspondent aux risques de transport et au stockage de matières dangereuses. Ce risque est généré par la ligne SNCF de Toulon jusqu'à la gare d'Hyères, et par une portion de l'autoroute A 570 qui se prolonge avec la RN 98.

Le site de la modification du PLU est situé en bordure de la ligne SNCF.

1.5. Des ressources naturelles à préserver

1.5.1. Masses d'eau recensées par le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée est un outil de planification qui fixe pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de la Directive Cadre sur l'Eau. Il s'agit d'un document d'aménagement stratégique dont les principales orientations s'appliquent directement au PLU. Il y définit aussi les masses souterraines et superficielles qui composent un territoire.

Le secteur de projet est concerné par deux masses d'eau souterraine :

- FRDG343 – Alluvions du Gapeau ;
- FRDG514 – Formations variées de la région de Toulon.

Ces deux masses d'eau présente un bon état écologique.

La masse d'eau superficielle « Ruisseau le Roubaud » (FRDR11445) est située à 200 m du secteur de modification. Elle présente un bon état écologique et chimique.

1.5.2. Alimentation en eau potable

La compétence « Eau potable » a été transférée à la Métropole Toulon Provence Méditerranée en janvier 2018. La commune de Hyères-les-Palmiers dispose d'un contrat d'eau potable de type « affermage » dont l'opérateur est SUEZ.

En 2019, la commune a prélevé 4 937 948 m³ d'eau brute (essentiellement dans les eaux souterraines) à partir des Puits de Porquerolles, du Père Eternel et du forage du Golf Hôtel. La commune a ainsi produit 4 848 948 m³ d'eau traitée depuis le réservoir Sainte Agathe et l'usine du Père Eternel.

En complément de sa production propre, la Métropole achète de l'eau traitée pour la commune hyéroise auprès du Syndicat Intercommunal d'Alimentation en Eau de

la Région Est de Toulon. En 2019, la Métropole a acheté 728 385 m³ pour répondre aux besoins de la commune de Hyères.

Le volume mis en distribution est la somme des volumes produits et importés diminuée des volumes exportés. La commune de Hyères a ainsi mis en distribution 5 519 993 m³ en 2019. Le volume consommé, quant à lui, est la somme du volume comptabilisé, du volume consommé sans comptage et du volume de service de réseau. Le volume consommé autorisé de la commune en 2019 est de 4 883 827 m³ et le volume comptabilisé s'élève à 4 602 534 m³.

Le territoire communal recense 24 cuves d'une capacité totale de 26 455 m³, ainsi qu'un linéaire de réseaux (hors branchement) de 352 862 mètres linéaires.

La conformité microbiologique de 2019 est de 100% sur la commune de Hyères, de même pour la conformité physico-chimique. Concernant le rendement du réseau, soit le pourcentage de perte en eau, celui de la commune est de 88,6%.

Situé dans la continuité du tissu urbain, le site concerné par la modification du PLU est raccordé au réseau d'adduction d'eau potable.

1.5.3. Le réseau d'assainissement

Le réseau d'assainissement à Hyères-les-Palmiers est assuré de manière collective. C'est-à-dire que la collecte, le traitement et le transport des eaux usées sont assurés par une structure pour le compte des habitants. La commune a délégué son service d'assainissement pour la collecte des eaux usées. L'EPCI Toulon Provence Méditerranée est compétent en matière d'assainissement depuis le 1^{er} janvier 2009. La commune de Hyères recense 22 499 abonnés en 2019.

Les réseaux d'assainissement collectif sont de type séparatif. Sur le territoire communal, le réseau est de 163 981 mètres linéaires avec 35 postes de relèvement. Les eaux usées de la commune sont traitées par la station de l'Almanarre d'une capacité de 121 667 Equivalent Habitants (EH), Porquerolles d'une capacité de 4 333 EH et de Port Cros d'une capacité de 1 300 EH.

	Almanarre	Porquerolles	Port-Cros
Capacité	121 667 EH	4 333 EH	1 300 EH
Volume reçu	4 974 991 m ³	76 003 m ³	10 856 m ³
Boues produites	858 tMS	20 tMS	5 tMS

Le taux de desserte par les réseaux de collecte des eaux usées de la métropole est évalué à 96%. Les réseaux de collecte sont également déclarés conformes. Néanmoins, les stations d'épurations de Port-Cros et Porquerolles ont été déclarées non conformes à la fois pour les équipements et les performances du fait du dépassement de leur capacité en période estivale, notamment liée à la quantité abondante de graisses. Toutefois, les valeurs imposées en sortie sont respectées et la performance des stations est totalement conforme.

Situé dans la continuité du tissu urbain, le site concerné par la modification du PLU est raccordé au réseau d'assainissement.

1.6. Nuisances, déchets et pollution

1.6.1. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Hyères

La commune de Hyères-les-Palmiers est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Hyères comprenant 4 zones :

- Zone A – « bruit fort » où toute construction est interdite (hormis celles liées à l'aéroport) ;
- Zone B – « bruit fort » dans laquelle il n'est pas possible d'accroître l'urbanisation ;
- Zone C – « bruit modéré » où un habitat dispersé peut être développé si les constructions font l'objet d'une isolation acoustique ;
- Zone D – « bruit moins sensible ».

Le site concerné par la modification du PLU est compris dans la zone D du PEB.

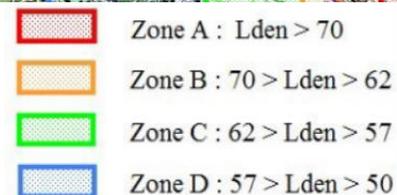
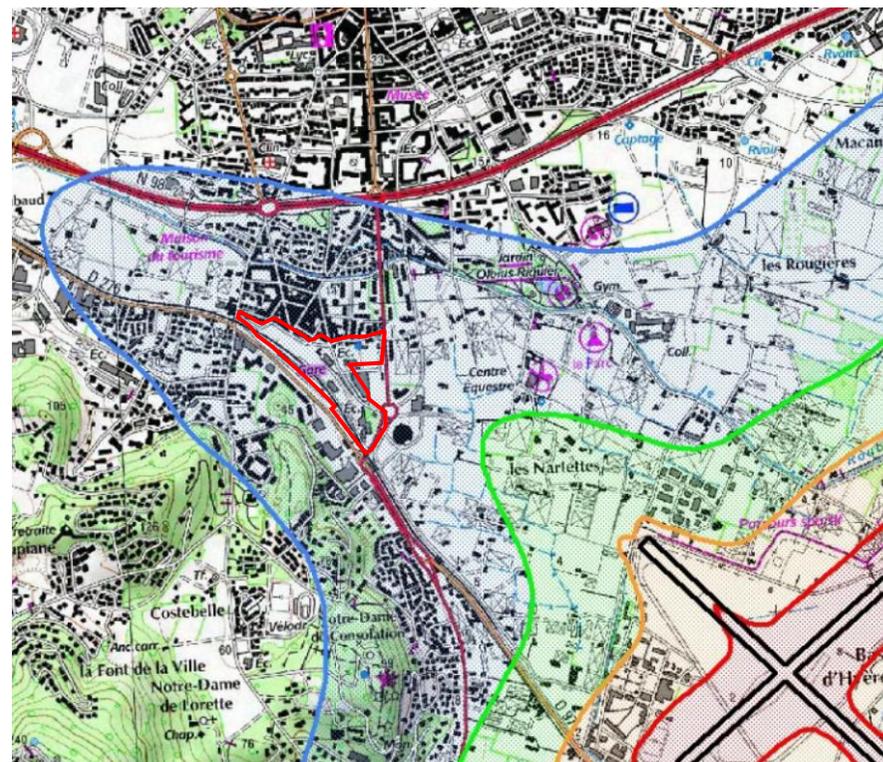


Figure 5 : Extrait du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Hyères

1.6.2. Les voies bruyantes

En matière de nuisances sonores, dans le département du Var, le classement sonore des infrastructures de transport terrestres a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux en date :

- du 27 mars 2013 pour les autoroutes ;
- du 1er août 2014 pour les routes départementales ;
- du 8 décembre 2015 pour les voies communales.

Ce classement devant être révisé tous les 5 ans, un arrêté préfectoral du 9 janvier 2023 a depuis lors été pris en vue de la révision du classement sonore des voies bruyantes pour les voies routières du Var. Cet arrêté ne concerne pour la commune d'Hyères que les infrastructures suivantes :

- Avenue Alphonse Denis ;
- Avenue Ambroise Thomas ;
- Avenue Gambetta ;
- Avenue Joseph Clotis ;
- Avenue Maréchal Foch ;
- Avenue Maréchal Lyautey ;
- La voie de liaison D554-D98.

Les infrastructures de transports terrestres (ITT) sont classées en fonction de leur niveau sonore, et des secteurs affectés par le bruit sont délimités de part et d'autre de ces infrastructures (à partir du bord de la chaussée pour une route, à partir du rail extérieur pour une voie ferrée). Les largeurs des secteurs de nuisance à prendre en compte pour chaque voie classée de la catégorie 1 (la plus bruyante) à la catégorie 5 sont :

- En catégorie 1 : 300 m ;
- En catégorie 2 : 250 m ;
- En catégorie 3 : 100 m ;
- En catégorie 4 : 30 m ;
- En catégorie 5 : 10 m.

Le site concerné par la modification du PLU est compris dans la zone d'influence de la D276 et D559.

Classement sonore des voies bruyantes

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

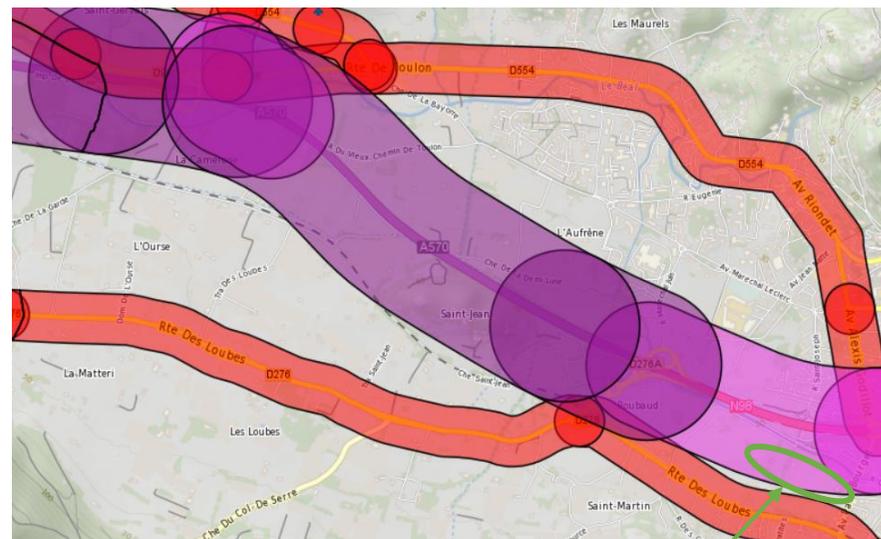


Figure 6 : Classement voies bruyantes

Site de modification

1.6.3. Les déchets

Depuis le 1er janvier 2017, la collecte des déchets ménagers, jusqu'alors gérée par les communes, est devenue une compétence communautaire. Ce transfert intervient dans le cadre de la loi de Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) et concerne la collecte et le tri sélectif des déchets des 12 communes de Toulon Provence Méditerranée.

Un quai de transit est localisé à Hyères géré par Veolia Propreté pour les villes d'Hyères, Carqueiranne et La Crau. En 2021, ce quai a réceptionné 33 614 tonnes d'Ordures Ménagères. En 2021, le Syndicat a donc transporté 75 507 tonnes d'Ordures Ménagères depuis les quais de transfert vers l'Unité de Valorisation Energétique.

Toutes les autres villes déposent leurs Ordures Ménagères directement à l'UVE.

La commune d'Hyères dispose d'une déchetterie qui développe la Valorisation Matière avec la mise en place de bennes dédiées par typologie de déchets. Au total, 16 types de déchets ménagers sont collectés pour être valorisés.

En 2021, les ordures ménagères ont augmenté de 1,75% par rapport à 2020. A Hyères, ce sont 4 012,35 tonnes d'Emballages Ménagers Recyclables collectés en 2021, soit 72 kg/hab/an, et 24 808 tonnes d'ordures ménagères soit 446,3 kg/hab/an.

Le secteur de modification est situé dans le tissu urbain dont la gestion des déchets communaux est assurée par la Métropole TPM.

1.6.4. Les sites et sols pollués

La base de données BASIAS est un inventaire de sites industriels et d'activités de services, encore en activité ou non, et potentiellement à l'origine de pollutions des sols.

Sur la commune de Hyères-les-Palmiers, 74 sites sont recensés comme présentant des risques de pollution, principalement des stations de dépôts de gaz (75%), dont l'ancienne usine à gaz (aujourd'hui occupée par les services EDF/GDF), recensé aussi sur BASOL, qui a fait l'objet de plusieurs actions des pouvoirs publics.

Le site de projet est concerné par un site BASIAS et un site BASOL (ancienne usine de gaz).

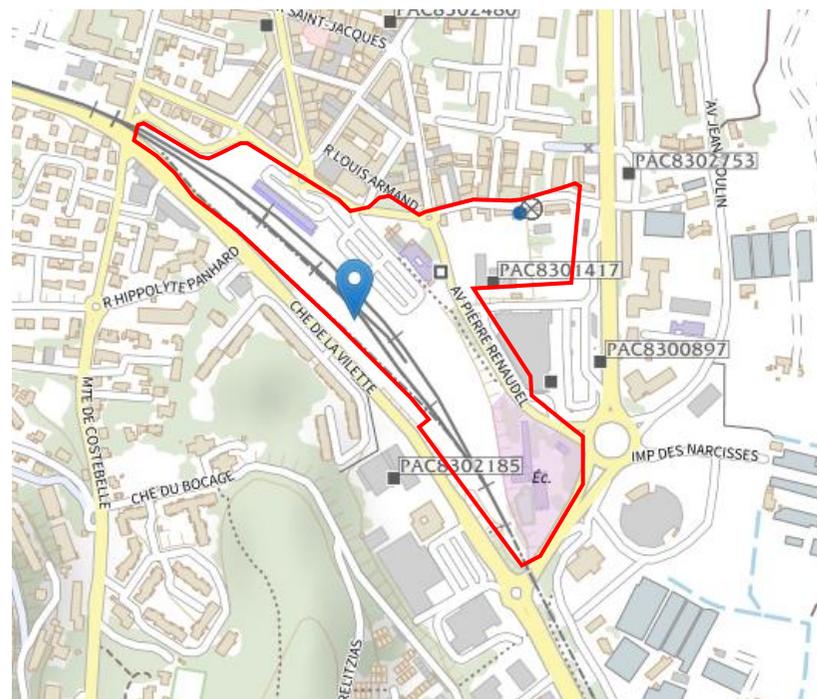


Figure 7 : Sites BASIAS recensés sur le secteur de projet (en rouge)



Figure 8 : Sites BASOL recensés sur le secteur de projet (en rouge)

Le bureau d'études ERG Environnement a réalisé un diagnostic environnemental complémentaire portant sur les milieux Sol, Eaux Souterraines et Air du sol sur le terrain ayant accueilli l'ancienne Usine à Gaz.

Au stade des investigations réalisées jusqu'à présent, **il ne reste plus aucune source primaire de contamination sur site** (cuve à sous-produits).

Les investigations du sous-sol ont mis en évidence **une seule zone problématique considérée comme source concentrée en polluants** (teneur en HAP et HCT > 10 000 mg/kg MS, présence ponctuelle de ferrocyanures) **au niveau de l'agence**, dans le premier mètre de sol du parc de stockage de poteaux. Les terrains sous-jacents présentent des teneurs en 16HAP supérieures à 2 000 mg/kg MS.

Les analyses effectuées sur les prélèvements d'eaux souterraines lors de la dernière campagne d'avril 2014 ont montré **un transfert des sols vers les eaux**

souterraines pour les paramètres HAP et HCT, et **des dépassements des valeurs de comparaison** de l'arrêté de janvier 2007.

Les prélèvements de gaz du sol réalisés au niveau des zones à risques (les bâtiments de l'agence) ont montré la présence de composés volatils, dont les plus fortes teneurs ont été mises en évidence au niveau du secteur du parc de stockage de poteaux. **Ces teneurs restent toutefois compatibles avec les usages actuels** du site pour les bâtiments actuels et la zone de stockage.

Des prélèvements d'eau du robinet effectués dans les bâtiments de l'agence ont montré des **concentrations conformes aux valeurs de potabilité**.

En outre, 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.

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

En parallèle, 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.

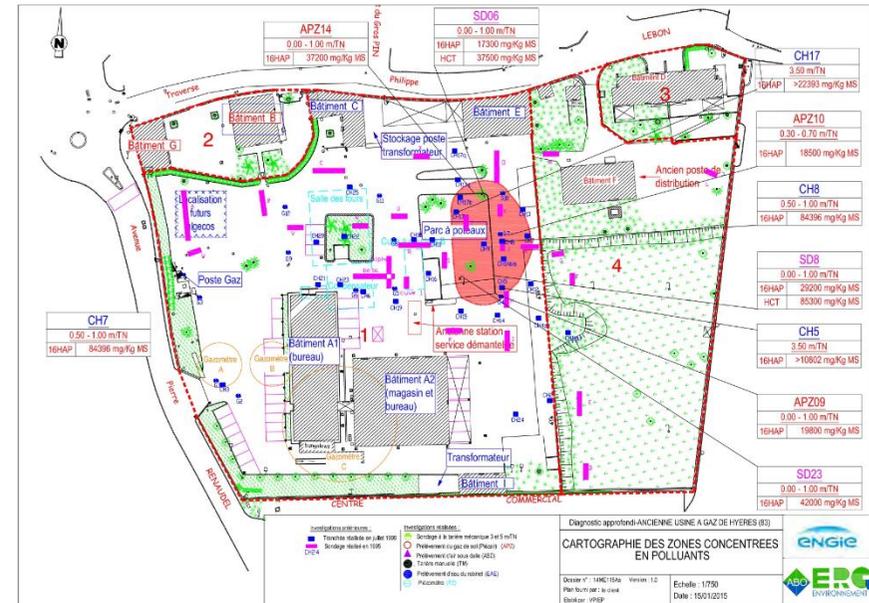
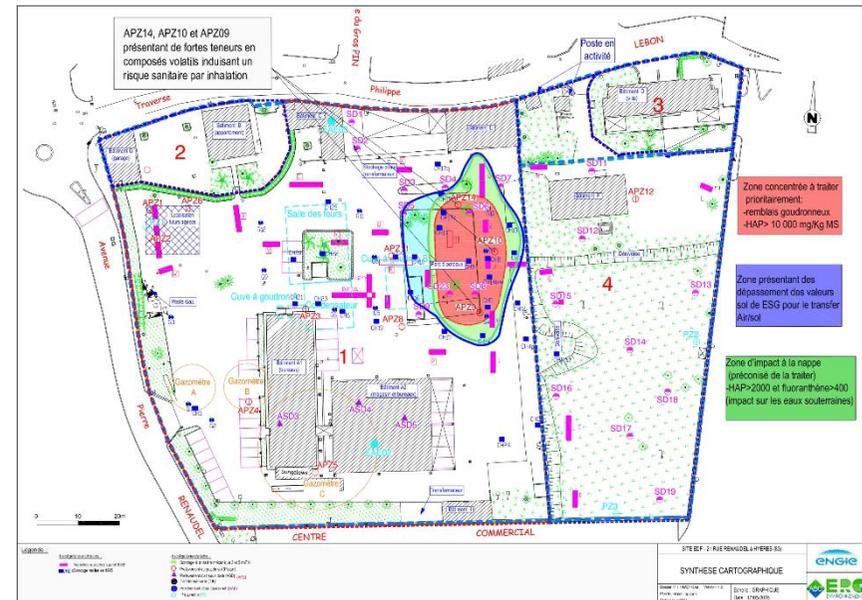


Figure 9 : Extraits des cartographies proposées par l'étude ERG

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).



1.7. Synthèse des enjeux

Thèmes	Constats	Enjeux
Milieu physique et biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> - Une topographie plane ; - Un site urbanisé selon les référentiels CLC18 et CRIGE PACA ; - Un site situé à proximité de cours d'eau (moins de 300m) ; - Un site situé à proximité d'une ZNIEFF 2 ; - Des sites Natura 2000 compris dans le périmètre éloigné (3 km) ; - Secteur situé sur une zone de sensibilité très faible du PNA de la Tortue d'Hermann ; - Le site est compris dans l'aire d'adhésion du Parc National de Port Cros ; - 9 espèces protégées recensées sur le site de projet selon les données Silene. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Limiter les rejets pour préserver le réseau hydraulique situé à proximité ; ➔ Intégrer les exigences de la charte du PNR de Port-Cros ; ➔ Préserver les espèces protégées recensées sur le site.
Paysages et patrimoine	<ul style="list-style-type: none"> - Un site de modification compris pour partie dans le périmètre de protection des abords des monuments du PDA de Hyères ; - Un site concerné en partie par le secteur 2 de l'AVAP valant SPR de Hyères ; - Un secteur au centre des mouvements urbains ; - Un secteur sans enjeux selon l'Atlas des paysages du Var. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Le PDA et l'AVAP valant SPR ne concernent que le bâtiment de la gare, son parvis et son jardin. Le PEM et les logements ne sont pas concernés. Prendre en compte ces exigences. ➔ Préserver l'harmonie du secteur et ses alentours.
Ressources naturelles	<ul style="list-style-type: none"> - Un site concerné par deux masses d'eaux souterraines et situé à proximité d'une masse d'eau superficielle recensée par le SDAGE ; - Une bonne qualité des eaux souterraines et superficielles ; - Un réseau d'adduction en eau potable et d'assainissement satisfaisants. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Préserver les ressources naturelles ; ➔ Limiter les rejets polluants dans le réseau.

<p>Risques, nuisances et pollutions</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Un aléa incendie très faible à fort identifié sur le secteur de modification ; - Un risque retrait-gonflement des argiles moyen ; - Secteur situé en zone D du PEB de Hyères ; - Proximité directe de deux voies bruyantes : D276 et D559 ; - Une bonne gestion de déchets sur le territoire ; - Un site BASIAS et BASOL sur le secteur : ancienne usine de gaz. L'étude réalisée pour ce site montre des résidus de pollution à traiter. 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Prendre en compte le risque feu de forêt ; ➔ Préserver la qualité des sols ; ➔ Intégrer l'aléa retrait-gonflement des argiles dans les futurs projets ; ➔ Prendre en compte les recommandations de l'étude des sols concernant l'ancienne usine de gaz ; ➔ Réaliser le traitement des sols identifiés par l'étude des sols.
--	--	---

2. Le choix opéré au regard des solutions de substitutions raisonnables

Il est possible de définir les solutions de substitutions théoriques suivantes :

Solutions de substitution	Point Positif/ avantages	Point négatif/ freins
1/ Le fil de l'eau		Saturation des besoins de stationnement Accès difficiles Multimodalité complexe Pas de dépollution
2/ Réutilisation du site en l'état	Pas d'artificialisation supplémentaire Pas de phase chantier, pas de démolition reconstruction	Pas de besoins identifiés en matière de stationnement Maintien de l'ancien site ENEDIS avec risque d'enfrichement industriel Groupe scolaire non réhabilité
3/ Projet PEM	Valorisation paysagère et architecturale du secteur Développement de l'intermodalité communale et amélioration de la qualité de déplacement Végétalisation par la création d'espaces verts Reconversion de la friche ENEDIS Dépollution	Nécessite une procédure d'évolution du PLU Une phase chantier à gérer avec les riverains

Le choix du projet proposé se base sur la nécessité de développer l'offre de stationnement, de multimodalité, la réhabilitation des groupes scolaires et le réaménagement du site ENEDIS.

Le choix a donc été en faveur du projet présenté dans la notice qui a de nombreux avantages par rapport aux autres solutions concernant le devenir de ce site et en termes de renouvellement urbain.

3. Les incidences de la modification sur l'environnement

3.1. Les incidences prévisibles sur le milieu physique

La modification du PLU prévoit l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU par un reclassement de cette zone en un nouveau sous-secteur UDb. Cette ouverture à l'urbanisation est conditionnée par la réalisation d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Le site concerné par l'ouverture à l'urbanisation présente une typologie déjà artificialisée, la future destination du site n'impactera pas le milieu physique. L'OAP prévoit même l'aménagement d'espace vert commun paysager ainsi qu'une frange tampon paysagère.

Les incidences sur le milieu physique sont donc **négligeables**.

3.2. Les incidences prévisibles sur le paysage et le patrimoine

L'aménagement global du site est dédié à la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal dont les principes d'aménagement s'attachent à assurer une intégration paysagère du projet dans son environnement, par le maintien d'une lisibilité des éléments existants et leur embellissement.

Le site disposera d'une centralité organisée autour d'une esplanade en connexion avec la gare et les quartiers adjacents. En prolongement, un espace paysager commun est affirmé par un traitement qualitatif. Ces espaces sont franchissables par des liaisons piétonnes, permettant ainsi de connecter l'espace de la gare au reste des quartiers.

Les interfaces entre les deux groupes scolaires et le PEM, seront traitées par le biais de franges tampon paysagères.

Un espace paysager commun est également prévu sur la partie Sud-Est du sous-secteur, sur l'assiette du programme d'habitat.

Les incidences sur le paysage sont donc **faibles**.

La partie Ouest du projet est concernée par le secteur 2A de l'AVAP valant SPR qui l'identifie en zone de projet avec un parc et jardin de grand intérêt et un édifice ou construction remarquable. L'OAP prévoit la préservation du parcs et jardins de grand intérêt identifié par l'AVAP valant SPR, les exigences de celle-ci sont donc respectées.



■ Espace commun paysager

La modification prévoit la préservation du bâtiment de la gare identifiée comme édifice remarquable.

La Zone de Projet représente la zone de requalification des espaces libres autour de la gare.

Concernant les futurs logements collectifs, ces derniers devront respecter les exigences architecturales du nouveau règlement pour le sous-secteur UDb.

Les incidences sur le patrimoine sont donc **faibles**.

3.3. Les incidences prévisibles sur les milieux naturels et la biodiversité

Le secteur de projet est situé à proximité de la ZNIEFF 2 « Massif du Mont oiseaux et du paradis » au Nord-Ouest. Malgré l'absence de contraintes réglementaires de ces zones d'inventaires, ces dernières doivent être prises en compte dans l'aménagement d'un nouveau projet.

L'OAP inhérente à la modification du PLU prévoit l'aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodal au niveau de la rue de la gare agrémenté de frange paysagère et d'un espace commun paysager. Le nouveau sous-secteur UDb prévoit un pourcentage de 25% d'espace vert. La ZNIEFF 2 est ainsi séparée du projet par plusieurs éléments fragmentant :

- La D276 (classée en tant que voie bruyante et donc avec une fréquentation supérieure à 5 000 véhicules/jour)
- La voie ferrée ;
- Les habitations en R+5.

Ces éléments limitent ainsi le déplacement des espèces et donc l'impact du projet sur la zone d'inventaire.

Les sites Natura 2000 sont à un peu moins de 3 km du site de projet, une étude simplifiée a été réalisée en partie 3 du présent document pour définir l'incidence du projet sur le réseau Natura 2000.

Concernant le Parc National de Port Cros, le règlement du PLU indique dans les dispositions générales qu'au sein de l'aire d'adhésion, ce sont les dispositions du PLU qui s'appliquent. Les constructions sont donc autorisées. De plus, le projet de Pôle d'Echanges Multimodal répond à l'ambition d'aménagement et de mobilité de la charte.

Le site de projet est concerné par 9 espèces protégées observées au niveau de la gare et de l'espace vert à l'ouest du site. Sur l'ensemble de ces espèces, seul le martinet noir est quasi-menacé, les autres ayant une préoccupation mineure ou non applicable selon la liste rouge PACA.

Le martinet noir a été observé au niveau de la gare de Hyères. Le projet ne prévoit pas de modifier la structure de la gare et donc le lieu potentiel de nidification de l'espèce.

De même, des mesures lors des phases de travaux du projet peuvent être mise en place pour réduire l'impact du projet sur l'espèce :

- Adapter le phasage des travaux à la biologie de l'espèce (période de reproduction et nidification notamment) ;
- Mettre en place un chantier vert ;
- Horaires des travaux en période diurne uniquement.

Ainsi avec l'application de ces mesures, les incidences sont estimées de **faibles à modérées** sur la thématique biodiversité et milieux naturels.

3.4. Les incidences prévisibles sur les risques

Le secteur de projet est déjà artificialisé et n'est pas de nature à aggraver le risque de ruissellement. L'OAP prévu dans le cadre de la modification prévoit tout de même l'aménagement d'un bassin de rétention au Nord-Est de son secteur. Le projet a donc une **incidence positive** sur la gestion des eaux de ruissellement.

L'objet de la modification est d'ouvrir à l'urbanisation un secteur déjà artificialisé et n'a donc pas pour nature d'aggraver l'aléa feu de forêt.

Le projet d'OAP prévoit l'aménagement d'habitat collectif au Nord-Est du secteur ainsi que le maintien des groupes scolaires. Ces deux zones ne sont pas concernées par un risque feu de forêt fort.

Les incidences de la modification sur le risque feu de forêt sont donc **faibles**.

Concernant le risque de retrait-gonflement des argiles, le projet respectera les conditions de constructibilité en lien avec ce risque. Les incidences sont donc **faibles**.

Le projet n'a pas pour nature d'aggraver le risque technologique en lien avec le transport de matière dangereuse.

Les incidences de la modification du PLU sur les risques sont donc **faibles**.

3.5. Les incidences prévisibles sur les ressources naturelles

L'objet de la modification est l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU en sous-secteur UDb.

Ce sous-secteur prévoit dans son règlement, le raccordement de toute construction ou installation nouvelle susceptible de requérir une alimentation en eau potable, au réseau public d'eau potable. Le projet d'OAP, élaboré dans le cadre de cette ouverture à l'urbanisation, programme l'aménagement de logements collectifs, la réhabilitation des groupes scolaires et la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal. L'ensemble de ces aménagements occasionne ainsi l'augmentation de la consommation en eau potable. Le projet prévoit 120 chambres seniors et 106 logements supplémentaires environ.

En supposant que ces logements seront des résidences principales, le nombre moyen d'occupants par résidence sur la ville de Hyères est estimée à 1,94. Ainsi, le projet prévoit la présence de 120 seniors et 206 habitants. A raison d'une consommation de 0,146 m³ d'eau par jour et par habitant, le projet occasionnera une augmentation de la consommation d'eau à 17 353 m³/an, soit 0,6% de la consommation communale. Cette augmentation reste négligeable au vue de la capacité du réseau d'eau potable (5 519 993 m³ mis en distribution en 2019). La capacité du réseau d'eau potable de la commune étant suffisante pour accueillir le projet, les incidences sur l'alimentation en eau potable sont considérées comme **faibles**.

De même, le sous-secteur UDb planifie le raccordement des nouvelles constructions et installations au réseau public d'assainissement. La capacité du réseau d'assainissement sera suffisante pour accueillir le projet, les incidences sur le réseau d'assainissement sont donc évaluées comme **faibles**.

Le projet prévoit l'intégration d'un bassin de rétention au Nord-Est de son secteur permettant ainsi une bonne gestion des eaux pluviales. Cet aménagement répond ainsi aux exigences du règlement de la zone UD qui définit les dimensionnements de ces structures. Les incidences sur la gestion des eaux pluviales sont donc considérées comme **faibles**.

3.6. Les incidences prévisibles sur les nuisances, déchets et pollutions.

Le secteur de modification est concerné par les zones d'influence des deux-voies classées comme bruyantes. Selon l'OAP, seul le secteur situé au Nord-Est du projet est voué à évoluer. En effet, le projet d'OAP prévoit l'aménagement de logements collectifs à proximité de la RD559. Le projet se situe à 30m de la RD 559 au minimum. Le PLU prévoit un recul de 10m des routes départementales. Outre les reculs importants, permettant une atténuation des incidences acoustiques sur les populations, la conception de la future zone résidentielle 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. 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 ». De plus, selon les dispositions générales du règlement du PLU, tout projet d'occupation ou d'utilisation du sol concernés par des nuisances devra être en mesure de justifier la prise en compte des nuisances sonores. Le projet prévoit ainsi l'emploi de matériaux permettant l'isolation acoustique des bâtiments. Ces mesures seront également employées dans la réhabilitation des groupes scolaires. A ces mesures s'ajoutera la mise en place d'espaces arborés en interface et in-situ qui permettront d'établir une ambiance apaisée au sein des différents îlots.

Les incidences sur les nuisances sonores provenant des voies bruyantes sont donc considérées comme **faible**.

L'objet de la modification est également l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal de la commune qui intégrera une zone de stationnement en silo sur l'emprise du parking existant afin de dédier l'espace libéré à l'aménagement d'un espace public qualitatif. Ces aménagements, en plus des nouvelles habitations prévues au Nord-Est du périmètre de projet, engendreront des nuisances du fait de la future fréquentation du site. Néanmoins, l'optimisation globale du projet vise 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. De plus, l'augmentation restera négligeable en raison notamment de l'ambiance sonore déjà présente sur le site (voies bruyantes et passage de la voie ferrée).

Les incidences sur les nuisances sonores engendrées par le projet sont évaluées à **faibles**.

Le projet d'OAP prévoit la construction de logements collectifs accueillant de nouveaux habitants qui produiront des déchets supplémentaires. Néanmoins, la capacité de traitement et les techniques de gestion des déchets sont suffisantes pour accueillir ces nouveaux habitants. Les incidences sur la gestion des déchets sont donc considérées comme **faibles**.

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 (NO₂) avec une valeur de 13,9, l'ozone (O₃) avec une valeur de 97,62 µg/m³ et les particules fines PM_{2,5} µg/m³ avec une valeur de 9,3 µg/m³.

Plusieurs mesures préventives seront 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 (NO₂ et O₃) 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.

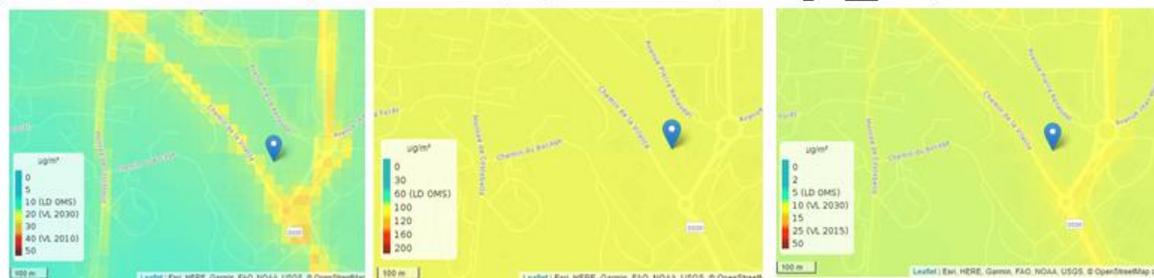
Le projet envisagé témoigne d'une réelle prise en compte des enjeux relatifs à la qualité de l'air et à l'exposition des personnes à travers notamment la mise en place d'un recul important des bâtiments par rapport aux voies et emprises publics. De larges espaces arborés sont prévus en interface et in-situ 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.

Plus globalement, 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.

En outre, le projet d'OAP prévoit un volet énergie et environnement au sein du futur programme de logement, dans lequel des recommandations seront établies, notamment la réalisation d'études complémentaire 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.

Les incidences sur la pollution atmosphérique sont donc considérées comme **faibles**.

Données ATMO Sud de l'exposition du site (de gauche à droite) en NO₂, O₃ et PM_{2,5}



Dans le cadre du projet, une étude portant sur le terrain ayant accueilli l'ancienne Usine à Gaz d'Hyères a été réalisée par le bureau d'études ERG Environnement. Cette étude concerne particulièrement le sol, les eaux Souterraines et l'air sur ce site. Il en ressort les conclusions suivantes :

- **Compatibilité actuelle sur la partie agence**

Sur la base des critères de l'ESG, le site de l'agence est compatible avec l'usage actuel. Toutefois, le site présente une zone concentrée en sous-produits de l'AUG entre 0 et 2 m de profondeur au droit du parc à poteaux de l'agence. Conformément à l'ESG, cette zone devra être réhabilitée.

Dans le cadre de l'usage actuel, au vu de l'occupation très occasionnelle du secteur du parc de stockage des poteaux, les risques sanitaires liés à cette zone sont à relativiser.

- **Possibilité de reconversion du site**

→ Partie Agence

Le secteur du parc de stockage des poteaux constitue une zone fortement impactée et devant être traitée quelque-soit l'usage futur du site. La zone présentant ce dépassement des seuils de l'ESG pour le transfert air/sol inclue la zone concentrée en polluant et la zone d'impact à la nappe.

Ainsi, le retrait des sols du parc à poteaux, à savoir les sols considérés comme des sources concentrées ainsi que les sols présentant des dépassements des seuils d'impact à la nappe, permettrait le retrait des sols présentant des dépassements des critères sols de l'ESG pour le transfert sol-air.

Outre le traitement des sols du parc de stockage des poteaux, la reconversion du site pour un usage de type tertiaire ou résidentiel collectif nécessitera :

- De réaliser des sondages complémentaires au droit des zones n'ayant pu être investiguées jusqu'à présent (présence de bâtiment notamment),
- De vérifier la qualité des sols superficiels accessibles (en fonction du projet d'aménagement) ou de maintenir une isolation de surface à titre sécuritaire (apport de terres, revêtement dur) permettant d'exclure tout risque lié à l'ingestion de sol.

Une éventuelle reconversion du site pour un usage de type habitation individuelle plus pénalisante est exclue sur la partie agence.

Reconversion possible et mesure de gestion pour la partie agence :

- Source concentrée : Les sols considérés comme source concentrée seront évacués puis éliminés en filière appropriée ;

- Risque d'impact à la nappe :

L'impact constaté sur les eaux souterraines est lié majoritairement à ce secteur ce qui justifie leur retrait. D'autre part, la zone de sol d'impact à la nappe chevauche en partie la zone considérée comme source concentrée.

Ainsi, de par l'accessibilité de ces sols, leur retrait avec la source concentrée semble pertinent

- Risque de dégazage :

Il existe un chevauchement d'une bonne partie des sols considérés comme source concentrée, ceux présentant des dépassements pour le risque d'impact à la nappe, avec ceux présentant un risque sanitaire (transfert air/sol)

Ainsi le retrait des sols du secteur « parc à poteaux » permettrait le retrait d'une partie des sols présentant des dépassements des critères sols de l'ESG dans le cas du transfert sol-air

Pour les autres sols présentant uniquement des dépassements pour le transfert Air/sol, la réhabilitation des sols sera adaptée au projet d'aménagement, en excluant une possible reconversion de la partie agence pour un usage d'habitation individuelle

Pour tout changement d'usage, une nouvelle évaluation et la mise en œuvre d'un plan de gestion avec analyse des risques résiduels sera établi, adapté au projet d'aménagement.

→ Terrain annexe

Au regard des données collectées au cours des diagnostics le terrain annexe est compatible avec un usage de type résidentiel individuel, avec potager/verger et a fortiori pour des usages moins pénalisants de type tertiaire ou résidentiel collectif.

Reconversion possible et mesure de gestion pour les terrains annexes :

Reconversion pour un usage de type tertiaire ou résidentiel collectif possible sous réserve :

- De réaliser des sondages complémentaires au droit des zones non investiguées,
- De vérifier la qualité des sols superficiels accessibles (en fonction du projet d'aménagement) ou de maintenir une isolation de surface à titre sécuritaire (apport de terres, revêtement dur) permettant d'exclure tout risque lié à l'ingestion de sol.
- De vérifier tout particulièrement la qualité des sols au niveau des sondages A et W en bordure ouest du site, en raison de la présence de triméthylbenzène observée en 1995 et de mesures PID non négligeables relevés en 2014
- Reconversion en habitation collective / tertiaire possible

Restriction et précaution d'usage et dispositions particulières :

Dispositions spécifiques à l'agence :

- La mise en place ou le maintien d'une isolation de surface (revêtement minéral ou apport de 30 cm de terres saines après compactage). Cette isolation de surface devra donc être maintenue afin d'exclure tout risque lié à l'ingestion de sol ;
- L'interdiction de jardins potagers/vergers sur l'ensemble du site ;
- La purge des zones précédemment citées ;
- En cas de changement du réseau de distribution d'eau, 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 ;
- La réalisation d'un contrôle de la qualité des eaux avant et après travaux de réhabilitation de la zone du parc à poteaux ;
- En cas de changement d'usage ou de configuration du site par rapport à l'état actuel, la compatibilité du sous-sol devra être assurée par une nouvelle évaluation et la mise en œuvre d'un plan de gestion, au vu des caractéristiques du projet, de la qualité des sols et notamment de la présence des sols impactés en parties est et centrale du site ;

- En cas de travaux d'excavation des sols, des analyses spécifiques devront être réalisées afin de confirmer le caractère inerte des terres excavées et de statuer sur leurs orientation le cas échéant. Des mesures spécifiques de protection des travailleurs devront être définies en fonction de la qualité des matériaux à terrasser ;

Dispositions générales applicables :

- L'interdiction d'utilisation des eaux souterraines. En cas de pompage ou de rabattement de la nappe, le maître d'ouvrage de cette opération devra gérer les eaux pompées selon leur qualité conformément à la réglementation ;
- Dans le cas d'un projet de création d'un établissement sensible, il conviendra de se référer à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles (voir 1.2).

Ainsi avec la mise en place de ces différentes mesures, les incidences sur la thématique de la pollution des sols sont considérées comme **modérées**.

4. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

L'Europe s'est lancée, depuis 1992, dans la réalisation d'un ambitieux réseau de sites écologiques appelé Natura 2000, et ce, avec pour double objectif de préserver la diversité biologique et de valoriser le patrimoine naturel. Un maillage de sites à l'échelle européenne permet de rendre cette démarche cohérente. Ces sites sont identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales de leurs habitats.

Les directives « Oiseaux » (1979) et « Habitats » (1992) établissent la base réglementaire du grand réseau écologique européen. Les sites désignés au titre de ces deux directives forment le réseau Natura 2000.

- La directive « Oiseaux » propose la conservation à long terme des espèces d'oiseaux sauvages de l'Union Européenne en ciblant 181 espèces et sous-espèces menacées qui nécessitent une attention particulière. Plus de 3 000 sites ont été classés par les Etats de l'Union en tant que Zones de Protection Spéciales (ZSP) ;
- La directive « Habitats » établit un cadre pour les actions communautaires de conservation d'espèce de faune et de flore sauvages ainsi que leur habitat naturel, les espèces animales et végétales présentant un intérêt communautaire et nécessitant une protection. Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) permettent une protection de ces habitats et espèces menacées. Les plus menacés sont qualifiés de « prioritaires ».

Les habitats et espèces d'intérêt communautaire sont précisés dans les annexes de ces directives. Les sites Natura 2000 ne sont pas des « sanctuaires de la nature » où l'homme est exclu : dans bien des cas, au contraire, certaines activités devront être favorisées parce qu'elles sont nécessaires à la conservation des habitats ou des espèces concernés.

Pour ce faire, la conservation appelle souvent une gestion partenariale. Une section particulière aux sites Natura 2000 dans le Code de l'environnement précise le cadre général de la désignation et de la gestion des sites Natura 2000 en France.

Un formulaire d'évaluation des incidences simplifiées au titre de Natura 2000, élaboré par la DREAL, est mis à disposition des porteurs de projets visant à faciliter l'évaluation pour les porteurs de projet. Le contenu de ce formulaire dument rempli est indiqué ci-après, étant précisé d'ores et déjà que le sous-secteur créé est situé en dehors du réseau Natura 2000 et qu'il s'agit d'un secteur déjà artificialisé. Les consignes du formulaire sont présentées en italique dans les parties suivantes :

1 Description du projet, de la manifestation ou de l'intervention

a. Nature du projet, de la manifestation ou de l'intervention

La commune de Hyères a approuvé son Plan Local d'Urbanisme le 10 février 2017. La modification du PLU a pour objets : la création d'un sous-secteur UDb au sein du plan de zonage et le règlement du PLU, ainsi que la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sur le secteur de la gare. Ces modifications ont pour but de créer le futur Pôle d'Echanges Multimodal et de procéder à la reconversion du site ENEDIS, en vue de la création de logements collectifs et d'une résidence seniors. Au regard de ces modifications, une étude du réseau Natura 2000 à l'échelle de la commune et de ses espaces limitrophes est donc effectuée.

La commune de Hyères-les-Palmiers est concernée par quatre zones Natura 2000 :

Id MNHM	Intitulé
ZPS	
FR9310020	Iles d'Hyères
FR9312008	Salins d'Hyères et des Pesquiers
ZSC	
FR9301613	Rade d'Hyères
FR9301622	La plaine et le massif des Maures

➔ L'ensemble du secteur d'étude n'est concerné par aucune zone Natura 2000. Il se situe à plus de 1,7 km des zones Natura 2000.

b. Localisation et cartographie

Joindre dans tous les cas une carte de localisation précise du projet, de la manifestation ou de l'intervention (emprises temporaires, chantier, accès et définitives) sur une photocopie de carte IGN au 1/25 000e et un plan descriptif du projet (plan de masse, plan cadastral, etc.).

(Carte de localisation des sites Natura 2000 et du projet de modification ci-après)

Le projet est situé :

Nom de la commune : Hyères N° Département : 83

En site(s) Natura 2000

n° de site(s) :

Hors site(s) Natura 2000 A quelle distance ?

- A environ 1,7 km au Sud de la ZSC « La plaine et le massif des Maures » (FR9301622) ;
- A plus de 2,8 km de la ZSC « Rade d'Hyères » (FR9301613) et de la ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers » (FR9312008) ;
- A plus de 3 km de la ZPS des « Iles d'Hyères » (FR93120020).

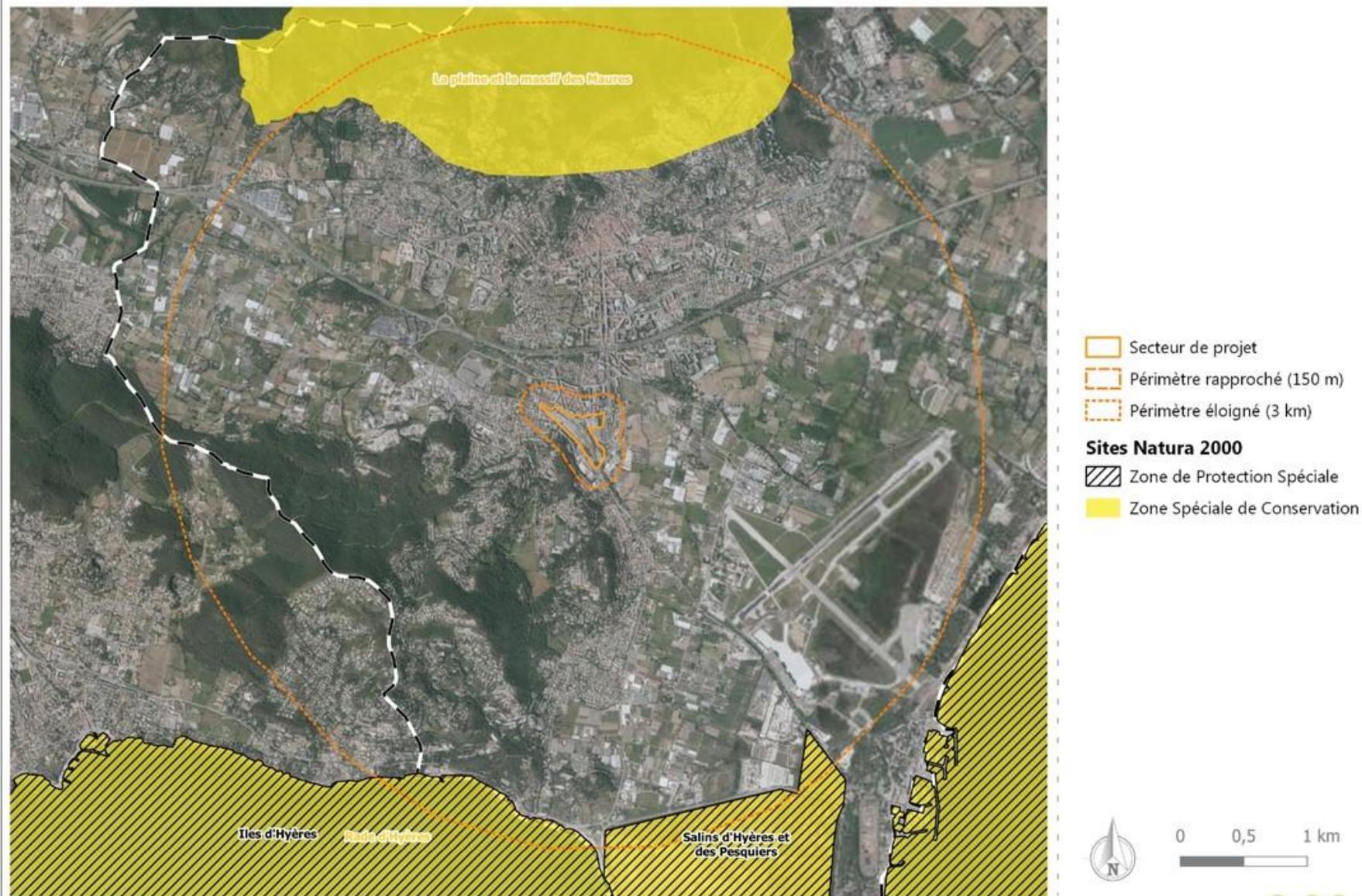
La commune est concernée par quatre sites Natura 2000 :

- FR9301622 « La plaine et le massif des Maures » ;
- FR9301613 « Rade d'Hyères » ;
- FR9312008 « Salins d'Hyères et des Pesquiers » ;
- FR93120020 « Iles d'Hyères ».

Le secteur d'étude, objet de cette modification n°4, est situé en dehors de toutes zones à statut recensées à l'échelle de la commune.

Modification n°4 du PLU de Hyères

Site Natura 2000 compris dans le périmètre éloigné du secteur de modification



août 2022 / Source : INPN, IGN, EVEN

even
COMICS

Hyères
MA VILLE
POUR DEMAIN
Participer au
PLAN LOCAL D'URBANISME

c. Étendue du projet, de la manifestation ou de l'intervention

Emprises au sol temporaire et permanente de l'implantation ou de la manifestation (si connue) : (m2) ou classe de surface approximative (cocher la case correspondante) :

- < 100 m² 1 000 à 10 000 m² (1 ha)
- 100 à 1 000 m² > 10 000 m² (> 1 ha)

- Longueur (si linéaire impacté) : Sans objet
- Emprises en phase chantier : Inconnue
- Aménagement(s) connexe(s) : Sans objet

Préciser si le projet, la manifestation ou l'intervention générera des aménagements connexes (exemple : voiries et réseaux divers, parking, zone de stockage, etc.). Si oui, décrire succinctement ces aménagements.

Pour les manifestations, interventions : infrastructures permanentes ou temporaires nécessaires, logistique, nombre de personnes attendues.

Le projet ne prévoit pas d'aménagements connexes.

d. Durée prévisible et période envisagée des travaux, de la manifestation ou de l'intervention :

- *Projet, manifestation* : Inconnu

- diurne
- nocturne

- *Durée précise si connue* : (jours, mois)

Ou durée approximative en cochant la case correspondante :

<input type="checkbox"/> < 1 mois	<input type="checkbox"/> 1 an à 5 ans
<input type="checkbox"/> 1 mois à 1 an	<input checked="" type="checkbox"/> > 5 ans

- Période précise si connue : (de tel mois à tel mois)

Ou période approximative en cochant la(les) case(s) correspondante : Inconnue

<input type="checkbox"/> Printemps	<input type="checkbox"/> Automne
<input type="checkbox"/> Été	<input type="checkbox"/> Hiver

- Fréquence :

- chaque année
- chaque mois
- autre (préciser) : le projet pourra être construit par phase de travaux.

e. Entretien / fonctionnement / rejet

Préciser si le projet ou la manifestation générera des interventions ou rejets sur le milieu durant sa phase d'exploitation (exemple : traitement chimique, débroussaillage mécanique, curage, rejet d'eau pluviale, pistes, zones de chantier, raccordement réseaux...). Si oui, les décrire succinctement (fréquence, ampleur, etc.).

Le projet de PEM prévoit l'aménagement d'un bassin de rétention qui permettra de réguler les eaux pluviales. De même, le projet prévoit l'amélioration du pôle d'échanges en augmentant la surface utile de parking en aménageant un parking en silo. Il prévoit également de réhabiliter le groupe scolaire pour répondre aux nouvelles normes de constructibilité. L'ensemble de ces aménagements n'engendre donc pas de rejets supplémentaires par rapport à l'état initial du secteur. Il a même une incidence positive en réhabilitant l'ancien site ENEDIS et en aménageant le bassin de rétention.

f. Budget

Préciser le coût prévisionnel global du projet.

Coût global du projet : Non concerné
ou coût approximatif (cocher la case correspondante) :

<input type="checkbox"/> < 5 000 €	<input type="checkbox"/> de 20 000 € à 100 000 €
<input type="checkbox"/> de 5 000 à 20 000 €	<input checked="" type="checkbox"/> > à 100 000 €

2 Définition de la zone d'influence (concernée par le projet)

La zone d'influence est fonction de la nature du projet et des milieux naturels environnants. Les incidences d'un projet sur son environnement peuvent être plus ou moins étendues (poussières, bruit, rejets dans le milieu aquatique...).

La zone d'influence est plus grande que la zone d'implantation. Pour aider à définir cette zone, il convient de se poser les questions suivantes :
Cocher les cases concernées et délimiter cette zone d'influence sur la carte au 1/25 000ème ou au 1/50 000ème.

<input type="checkbox"/> Rejets dans le milieu aquatique <input checked="" type="checkbox"/> Pistes de chantier, circulation (en phase de chantier) <input type="checkbox"/> Rupture de corridors écologiques (rupture de continuité écologique pour les espèces) <input checked="" type="checkbox"/> Poussières, vibrations (en phase de chantier) <input type="checkbox"/> Pollutions possibles <input type="checkbox"/> Perturbation d'une espèce en dehors de la zone d'implantation <input checked="" type="checkbox"/> Bruits (en phase de chantier) <input type="checkbox"/> Autres incidences

Selon les éléments précédents et la destination des nouvelles modifications, le secteur de changement de zonage présente une zone d'influence de 150m.

3 État des lieux de la zone d'influence

Cet état des lieux écologique de la zone d'influence (zone pouvant être impactée par le projet) permettra de déterminer les incidences que peut avoir le projet ou manifestation sur cette zone.

PROTECTIONS :

Le projet est situé en :

- Réserve Naturelle Nationale
- Réserve Naturelle Régionale
- Parc National
- Arrêté de protection de biotope
- Site classé
- Site inscrit
- PIG (projet d'intérêt général) de protection
- Parc Naturel Régional
- ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique)
- Réserve de biosphère
- Site RAMSAR

Le secteur de projet est situé en dehors de toutes les zones à statut (voir carte précédente).

USAGES :

Cocher les cases correspondantes pour indiquer succinctement quels sont les usages actuels et historiques de la zone d'influence.

- Aucun
- Pâturage / fauche
- Chasse
- Pêche
- Sport & Loisirs (VTT, 4x4, quads, escalade, vol libre, ski alpin...) :
- Agriculture
- Sylviculture
- Décharge sauvage
- Perturbations diverses (inondation, incendie...)
- Cabanisation

Construite, non naturelle : gare, groupe scolaire, ancienne usine ENEDIS et réseaux viaires.

Autre (préciser l'usage) :

MILIEUX NATURELS ET ESPÈCES :

Renseigner les tableaux ci-dessous, en fonction de vos connaissances, et joindre une cartographie de localisation approximative des milieux et espèces.

Afin de faciliter l'instruction du dossier, il est fortement recommandé de fournir quelques photos du site (sous format numérique de préférence). Préciser ici la légende de ces photos et reporter leur numéro sur la carte de localisation.

TABLEAU MILIEUX NATURELS :

Type d'habitat naturel		Cocher si présent	Commentaires (CRIGE PACA)
Milieux ouverts ou semi-ouverts	Pelouse Pelouse semi-boisée Lande Garrigue / maquis Autre :		/
Milieux forestiers	Forêt de résineux Forêt de feuillus Forêt mixte Plantation Autre :		/
Milieux rocheux	Falaise Affleurement rocheux Eboulis Blocs Autre :		/
Zones humides	Fossé Cours d'eau Etang Tourbière Gravière Prairie humide Autre :		/
Milieux littoraux et marins	Falaises et récifs Grottes Herbiers Plages et bancs de sables Lagunes autre :		/
Autre type de milieu	Milieux urbanisés	X	141 – Espaces ouverts urbains 113 – Espaces de bâti diffus et autres bâtis

4 Incidences du projet

Décrivez sommairement les incidences potentielles du projet dans la mesure de vos connaissances.

Destruction ou détérioration d'habitat (= milieu naturel) ou habitat d'espèce (type d'habitat et surface) :

La modification du zonage prévue par modification du PLU est à destination d'une zone urbaine. L'objet de la modification est de créer un sous-secteur UDb adapté au projet. Ce dernier sera encadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Le secteur de projet est situé en dehors des zones Natura 2000 et n'a donc pas pour nature d'impacter de manière significative ces dernières. De plus, ce secteur est situé au sein du tissu urbain hyérois et est donc séparé de ces sites par de multiples éléments fragmentant tels que la voie ferrée, la D98 et la N98, l'aéroport de Hyères-les-Palmiers et enfin le tissu résidentiel. L'ensemble de ces éléments limitent fortement les possibles échanges faunistiques entre les sites Natura 2000.

Localisé sur un site déjà artificialisé, le projet prévoit une réhabilitation des groupes scolaires et de réaliser le pôle d'échanges multimodal de la gare et ainsi développer la multimodalité sur le territoire communal. L'objet de la modification constitue donc un renouvellement urbain qui n'est pas de nature à impacter directement l'intégrité des sites Natura 2000, ni indirectement comme vu précédemment.

Selon ces observations aucune espèce, aucun habitat d'intérêt communautaire ne sera perturbé ou détruit par la modification. Les incidences sur le réseau Natura 2000 et sur les ZPS et ZSC étudiées sont jugées faibles.

5 Conclusion

Il est de la responsabilité du porteur de projet de conclure sur l'absence ou non d'incidences de son projet.

À titre d'information, le projet est susceptible d'avoir une incidence lorsque :

- *Une surface relativement importante ou un milieu d'intérêt communautaire ou un habitat d'espèce est détruit ou dégradé à l'échelle du site Natura 2000*
- *Une espèce d'intérêt communautaire est détruite ou perturbée dans la réalisation de son cycle vital*

Le projet est-il susceptible d'avoir une incidence ?

NON : ce formulaire, accompagné de ses pièces, est joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

OUI : l'évaluation d'incidences doit se poursuivre. Un dossier plus poussé doit être réalisé. Ce dossier sera joint à la demande d'autorisation ou à la déclaration, et remis au service instructeur.

5. Indicateurs de suivi

Les indicateurs de suivi du PLU restent inchangés.

F- Résumé non technique

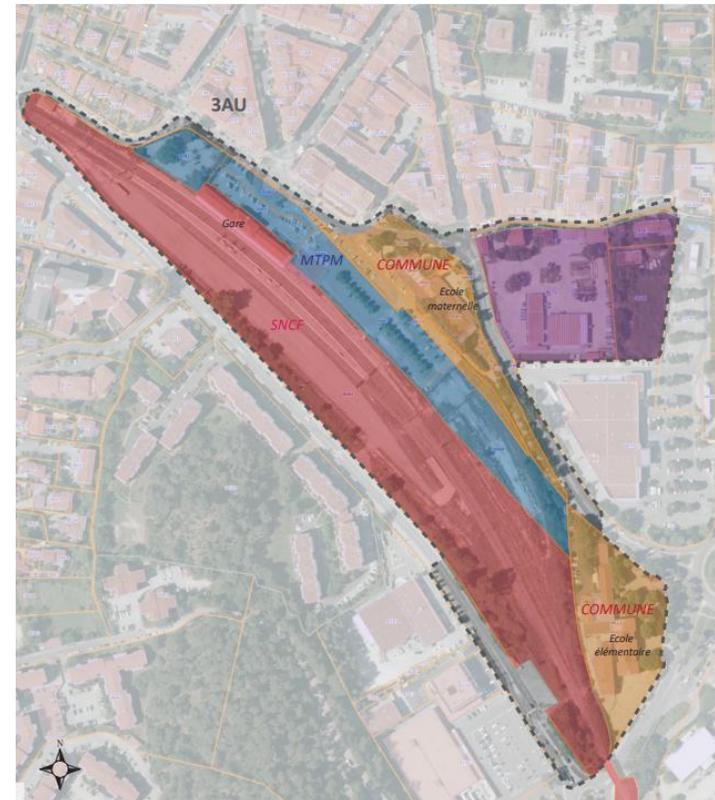
1. Contexte du projet et enjeux du projet

1.1. Contexte du projet

Situé à 1km du centre-ville de la commune, le site du futur projet correspond au quartier de la gare, dynamique par ses commerces et ses équipements, avec une zone de chalandise importante qui s'étend aux quartiers situés au sud. La section gare de La Pauline - gare de Hyères a été modernisée en 2015, afin de relier Marseille, Toulon et Hyères à la demi-heure en période de pointe et un train par heure en journée et en soirée. Néanmoins l'offre de stationnement au niveau de la gare, estimée à 300 places aujourd'hui, arrive à saturation. Ses accès dédiés à la circulation routière manquent de confort et de sécurité, ce qui représente un frein à la multimodalité.

La Métropole TPM et la ville de Hyères-les-Palmiers projettent la création d'un pôle d'échanges multimodal sur le site d'étude localisé à l'intersection du chemin de la villette et de l'avenue Paul Bourget au Sud-Ouest du périmètre du projet ainsi que de la rue de la gare au Nord, au niveau des terrains actuellement liés au fonctionnement de la gare. Les parcelles qui accueilleront le futur PEM sont propriétés de la SNCF, de la commune et de la métropole TPM, comme l'illustre le schéma ci-après.

Par ailleurs, le projet de PEM est l'occasion également de repenser le site dans sa globalité et donc l'environnement à proximité des écoles. Cela se traduit par un réaménagement du site ENEDIS (en violet sur le schéma ci-après) en vue de la création de logements collectifs.



Propriétaires foncières du site d'étude.

Le projet du Pôle d'Echanges Multimodal se structure autour du site stratégique de la gare TER/TGV d'Hyères-les-Palmiers. Il est prévu l'aménagement d'une gare de bus et sa billetterie pour l'accueil des lignes urbaines, interurbaines et le futur TCSP vers l'aéroport, qui profitera à la desserte de la commune, en renforçant l'offre de transports en commun entre le centre-ville, la gare, le port et la Presqu'île, profitant ainsi aux hyérois et aux visiteurs.

Le projet prévoit la création d'un parking relais d'environ 560 places sur plusieurs niveaux et l'aménagement de son rond-point d'accès. Son élévation est conçue de sorte à tenir compte de l'insertion architecturale et paysagère du volume bâti dans le site, en particulier par rapport au bâtiment de la gare ferroviaire.

Les intentions d'aménagement du secteur tiennent compte des enjeux de la transition énergétique, notamment par la mise en place d'un circuit multimodal durable autour de la gare, conforté par la conception d'espaces publics et récréatifs, qui contribuent à animer le cadre de vie sur le site du projet et au-delà.

Le Pôle d'Echanges Multimodal d'Hyères-les-Palmiers comprend :

- La création du parvis de la gare et le réaménagement de la rue de la gare et ses abords, avec un arrêt de bus urbains, un dépose-minute, les taxis et du stationnement deux-roues,
- La réalisation d'un parking relais de 560 places, sur 4 niveaux et son rond-point d'accès,
- La réalisation de la gare de bus comprenant 9 quais pour les lignes urbaines, interurbaines et nationales, et de ses accès.
- La création d'un espace billetterie dans la continuité de la gare avec une liaison privilégiée vers la gare de bus.

1.2. Un projet d'intérêt général

Le PEM confortera la dynamique et le développement du quartier et renforcera les liaisons avec le centre-ville et les quartiers situés au sud. La requalification de l'espace public permet de valoriser le patrimoine architectural et paysager de la commune, en plus de dessiner un prolongement vers les autres quartiers.

Les caractéristiques du projet lui procurent une portée au-delà de la commune pour se positionner en porte d'entrée Sud-Est de la Métropole. Le renforcement et la diversification des moyens de transport aux abords de la gare actuelle, qui bénéficie d'une desserte régionale et nationale avec le TGV, conforte l'activité touristique à l'Est de la Métropole. L'intermodalité proposée par le projet, dans un lieu stratégique de la commune, sera vecteur d'une attractivité plus importante et mieux accueillie, par la qualité des aménagements dédiés et la sécurisation des accès et de la circulation.

Au-delà des atouts du pôle d'échanges multimodal, l'aménagement visera une qualité des espaces, notamment en termes de :

- Accessibilité universelle de tous les espaces,

- Confort, pour créer un îlot de fraîcheur urbain offrant des protections aux intempéries,
- Végétalisation, pour favoriser la biodiversité,
- Limitation de l'imperméabilisation des sols pour favoriser la gestion des eaux pluviales, économie d'énergies.

Le schéma de principe présenté ci-après permet 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.



Extrait des dispositions paysagères

Tout en répondant aux besoins en logement de la commune, en relation avec les différents scénarios démographiques du territoire, le projet de reconversion du site ENEDIS participe au renouvellement urbain d'un secteur artificialisé et permet de conforter la dynamique et le développement du quartier en renforçant les 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.

2. Les objets de la modification

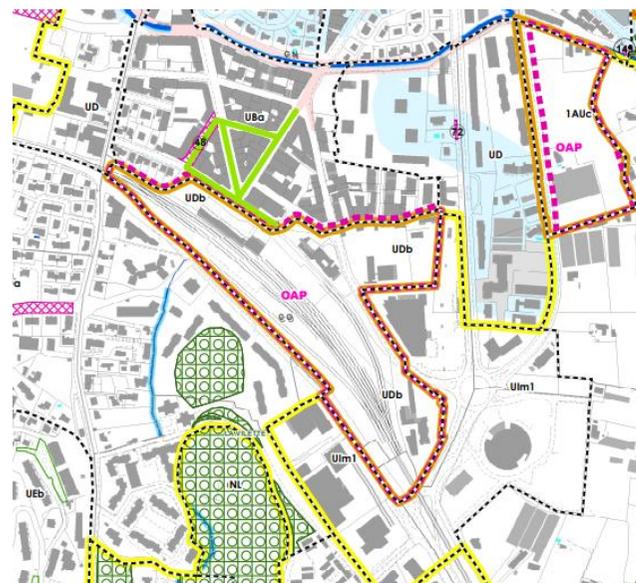
Actuellement, l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU est conditionnée par une modification du PLU et par la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble comprenant un programme d'équipements publics adapté à l'urbanisation de la zone. La modification du zonage sur le périmètre du projet consiste à répondre à cet objectif par la création d'un sous-secteur UDb et d'une orientation d'aménagement et de programmation.

L'étendue du projet est actuellement située en zone 3AU dans le PLU en vigueur. Son ouverture à l'urbanisation est permise par l'inscription d'un nouveau sous-secteur UDb au sein du plan de zonage, sur une surface d'environ 8,96 ha.

Un sous-secteur UDb est créé spécifiquement pour la requalification du quartier de la gare et de ses abords. La création de ce sous-secteur s'est imposée au regard du pourcentage d'espaces libres actuellement applicable au sein de la zone UD, à savoir 40%. Ce taux apparaît trop important au regard du projet de réalisation du pôle d'échanges multimodal. Par la création d'un sous-secteur UDb, le pourcentage d'espaces libres est réduit à 25% au lieu de 40%.



Extrait zonage en vigueur



Extrait zonage après modifications

Afin de permettre la réalisation du projet, le PLU précise les principes fondamentaux de la conception du projet, à travers la mise en place d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP). Celle-ci déterminera les conditions d'aménagement et les destinations des constructions envisageables, notamment un programme d'habitat collectif dans le prolongement du PEM.

3. Conclusion

3.1. Bilan des évolutions de surface

La modification crée un nouveau sous-secteur UDb en lieu et place d'une zone 3AU, cela entraîne une modification des zones à urbaniser, sans impacter les zones agricoles et naturelles. La surface du secteur UDb représente 8,96 ha, tandis que les zones 3AU restantes occupent 0,39 ha de zone 3AU sur l'ensemble de la commune.

3.2. Compatibilité de la modification

Avec le PADD du PLU en vigueur

Le projet de création du pôle d'échanges multimodal s'inscrit dans l'orientation n°1 « affirmer un nouvel équilibre territorial » et plus particulièrement à l'objectif « mieux se déplacer », visant à améliorer la problématique des liaisons inter-quartiers. L'atteinte de cet objectif permettra en plus de bénéficier de déplacements sécurisés, d'accroître l'accès aux différents services et de renforcer l'armature territoriale.

Avec le SCoT Provence Méditerranée

Le projet de création du pôle d'échanges multimodal conforte le caractère de cœur métropolitain, reconnu à la commune de Hyères-les-Palmiers, par le SCoT, qui identifie le secteur de projet comme un pôle à conforter et la gare comme principal site en mutation.

Avec les règles générales du SRADDET Provence Alpes Côte d'Azur, intégrant le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

L'aménagement du PEM répond à la règle du SRADDET associée à la ligne directrice n°1 « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional », déclinée comme suit : « Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique notamment au regard :

- Des capacités de raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial dans un objectif de réduction de l'impact environnemental
- De la contribution à la réduction de la congestion des réseaux de transport et en particulier, la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes.

Le site s'inscrit au cœur d'un espace artificialisé de la commune et est sans enjeu à l'échelle du SRCE.

Avec le SDAGE Rhône Méditerranée

Le SCoT Provence Méditerranée est compatible avec le SDAGE 2016-2021, néanmoins ce dernier a été révisé et le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027 a été approuvé le 21 mars 2022. Au travers de son raccordement aux différents réseaux, à l'aménagement du bassin de rétention et au caractère déjà anthropique

du site, on peut considérer que le projet est compatible avec le SDAGE Rhône Méditerranée.

Avec le PLH

Le Programme Local de l'Habitat de la Métropole Toulon Provence Méditerranée fixe les différents objectifs de production de logements. La reconversion de la friche ENEDIS a pour objectif la production de logements collectifs estimée à environ 112 logements comprenant du logement social et la réalisation d'une résidence seniors d'environ 120 chambres.

Avec le PDU

La première des cinq orientations du Plan de Déplacements Urbains de la métropole Toulon-Provence Méditerranée 2015-2025 correspond à « Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile ». La gare de Hyères y est présentée comme une gare d'entrée de l'agglomération TPM et le PDU prévoit qu'à ce titre elle doit faire l'objet d'un aménagement en pôle d'échanges multimodal (action n°12), qu'elle développe un parking-relais (action n°20) et qu'une gare routière soit créée (action n°12). Il est également souhaité l'aménagement de parkings voiture ainsi que d'un parvis et de voies de circulation piétonne afin de faciliter l'accessibilité à la gare (action n°13).

Ainsi, le projet est parfaitement compatible avec le PDU actuellement en vigueur.

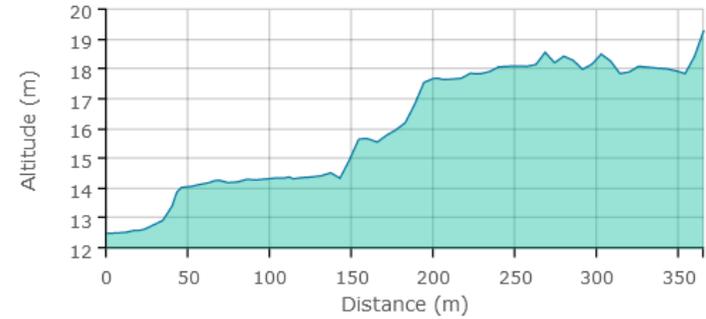
Avec le PPA de TPM

La modification du PLU est compatible avec le PPA du Var approuvé le 17 mars 2022. En effet, elle prévoit le développement des pôles d'échanges multimodaux, qui constitue une des actions prévues par le plan. Le projet sur la friche ENEDIS prend en compte l'action 17.1 du PPA.

3.3. Etat initial de l'environnement

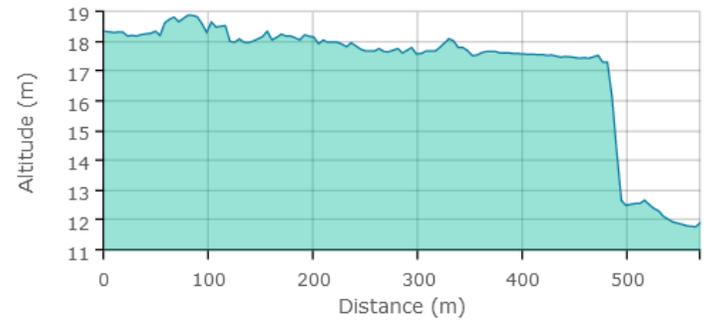
Le milieu physique

Le site de projet de la présente modification présente une topographie comprise entre 12 et 20m.



Distance totale : 362 m Dénivelé positif : 9,02 m
 Dénivelé négatif : -2,21 m Pente moyenne : 3 %
 Plus forte pente : 16 %

Profil A-B



Distance totale : 572 m Dénivelé positif : 4,04 m
 Dénivelé négatif : -10,45 m Pente moyenne : 3 %
 Plus forte pente : 41 %

Profil C-D

Le site présente ainsi une topographie relativement plane.

Le référentiel Corine Land Cover 2018 identifie sur le secteur l'entité : 112 -Tissu urbain discontinu.

Selon le référentiel proposé par le CRIGE PACA, le secteur d'étude est composé :

- 112 : Tissu urbain discontinu ;
- 121 : Zones d'activités et équipements ;
- 122 : Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés.

Le site de modification constitue ainsi une zone imperméabilisée.

Le réseau hydrographique sur la commune d'Hyères comporte un grand nombre de masses d'eau. La commune regroupe 5 sous bassins versants : Gapeau, Côtiers Ouest Toulonnais, Rade d'Hyères - Iles du Soleil, Rade de Toulon et Maravenne.

Le secteur de projet est situé à un peu plus de 200m du ruisseau le Roubaud au nord et à environ 290m d'un ruisseau temporaire à l'est.

D'une manière générale, les caractéristiques climatiques locales offrent un cadre de vie agréable pour les habitants et représente un atout en termes de potentiel touristique, étalé sur les quatre saisons.

Cependant, les étés chauds et secs associés au mistral, ainsi que les précipitations violentes sont en partie à l'origine de l'existence sur le territoire communal de zones soumises aux risques d'incendies de forêts, d'inondations et de mouvements de terrain.

Le paysage et le patrimoine

Le site est compris dans le périmètre de Protection des Abords des Monuments du PDA n°1 de Hyères-les-Palmiers.

Le site de projet de la modification est éloigné des sites classés et inscrits.

Le secteur de projet de la modification est compris dans le **secteur S2A de l'AVAP**, valant SPR, qui identifie le site comme zone de projet. Une partie est également concerné par un parc et un jardin de grand intérêt et un édifice ou construction remarquable. **La création de l'AVAP valant aujourd'hui SPR a pour effet de suspendre l'application de la servitude des abords des monuments historiques situés dans son périmètre.**

Le site de projet est situé au quartier de la gare qui fonctionne de manière indépendante, enclavé et coupé du centre-ville par le passage de l'avenue. Selon l'Atlas des paysages du Var, le site est compris dans l'entité paysagère « Hyères et les îles d'Or ».

Aucun enjeu n'a été identifié sur le site de projet selon l'Atlas.

Des espaces de biodiversité à enjeux

La commune de Hyères est concernée par 39 ZNIEFF de type I et II maritime et terrestre.

Le secteur de la modification est situé en dehors du périmètre de ces ZNIEFF. Néanmoins, 8 zones sont comprises dans le périmètre éloigné du projet (3 km) dont une dans le périmètre rapproché (ZNIEFF 2 « Massif du Mont des oiseaux et du paradis »).

La commune de Hyères est concernée par 4 sites Natura 2000, mais aucun n'est compris dans le périmètre du secteur de modification. Néanmoins, ces derniers sont compris dans le périmètre éloigné du secteur de projet :

- Zone Spéciale de Conservation – « Rade d'Hyères » (FR9301613) ;
- ZSC « La plaine et le massif des Maures » (FR9301622) ;
- Zone de Protection Spéciale « Iles d'Hyères » (FR9310020) ;
- ZPS « Salins d'Hyères et des Pesquiers » (FR9312008).

La commune de Hyères est concernée par le PNA Tortue d'Hermann qui identifie le secteur de modification en zone de sensibilité très faible.

Créé le 14 décembre 1963, le Parc national de Port-Cros dont les cœurs Port-Cros et Porquerolles occupent 1 700 ha de terres émergées et 2 900 ha de surfaces marines, est le plus ancien parc marin en Europe et en France. Le site de projet est compris dans l'aire d'adhésion du Parc National.

Le site Silene constitue une base de données des espèces faunistiques et floristiques présents sur le territoire français. Elle recense ainsi sur le projet 37 espèces dont 9 sont identifiées comme protégées :

	Statut	
Aigrette garzette	LC	Liste rouge des oiseaux nicheurs, de passage et hivernants de PACA
Goéland leucophée	LC	
Martinet noir	NT	
Mésange charbonnière	LC	
Moineau domestique	NA	
Pouillot véloce	NA	
Rougegorge familier	LC	
Rougequeue noir	LC	
Tarente de Maurétanie (La)	LC	Liste rouge des amphibiens et reptiles de PACA

NT = Quasi menacée ; LC = Préoccupation mineure ; NA = Non applicable.

Le secteur est également concerné par la Corneille noire classée comme espèce vulnérable dans liste rouge des oiseaux nicheurs, de passage et hivernants de PACA.

Les risques naturels et technologiques

La commune de Hyères est concernée par un Plan de Prévention des Risques Inondation, approuvé par anticipation le 30 mai 2016. Le secteur concerné par la modification n'est pas compris dans les zones du PPRi. Il est à proximité d'une zone B1.

En 2019, un Porter à Connaissance (PAC) de l'aléa submersion marine sur les communes du littoral varois a été transmis à la commune. Il détermine pour les phénomènes naturels d'inondations par submersion marine les mesures de prévention à mettre en œuvre. Le secteur de modification n'est pas concerné par le risque de submersion marine.

La DDTM a établi une carte d'aléa de l'incendie feu de forêt. Le site de modification présente un **aléa très faible à fort**, notamment au sud du secteur. Cet aléa est néanmoins à nuancer du fait de l'artificialisation déjà présente de cette zone.

Le site concerné par la modification ne recense aucune incidence en lien avec le mouvement de terrain. Concernant le retrait-gonflement des sols, un PAC a été établi en 2008 et recense les zones soumises à aléa faible et moyen. Le site de modification présente un **aléa moyen**.

Les risques technologiques correspondent aux risques de transport et au stockage de matières dangereuses. Ce risque est généré par la ligne SNCF de Toulon jusqu'à la gare, et par une portion de l'autoroute A 570 qui se prolonge avec la RN 98. Le site de modification est situé en bordure de la ligne SNCF.

Des ressources naturelles à préserver

Le secteur de projet est concerné par deux masses d'eaux souterraines :

- FRDG343 – Alluvions du Gapeau ;
- FRDG514 – Formations variées de la région de Toulon.

Ces deux masses d'eaux présentent un bon état écologique.

La masse d'eau superficielle « Ruisseau le Roubaud » (FRDR11445) est située à 200 m du secteur de modification. Elle présente un bon état écologique et chimique.

La compétence « Eau potable » a été transférée à la Métropole Toulon Provence Méditerranée en janvier 2018. La commune de Hyères présente un contrat d'eau potable de type « affermage » dont l'opérateur est SUEZ.

Situé dans la continuité du tissu urbain, le site de modification est raccordé au réseau d'adduction d'eau potable.

Le réseau d'assainissement à Hyères est assuré de manière collective. C'est-à-dire que la collecte, le traitement et le transport des eaux usées sont assurés par une structure pour le compte des habitants. La commune a délégué son service d'assainissement pour la collecte des eaux usées. La Communauté d'agglomération puis la Métropole de Toulon Provence Méditerranée est compétente en matière d'assainissement depuis le 1^{er} janvier 2009.

Situé dans la continuité du tissu urbain, le site de modification est raccordé au réseau d'assainissement.

Nuisances, déchets et pollution

La commune de Hyères-les-Palmiers est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Hyères comprenant 4 zones de A à D.

Le site concerné par la modification du PLU est compris dans la zone D du PEB.

En matière de nuisances sonores, la commune est concernée par le classement des voies bruyantes réalisé par la préfecture du Var.

Le site concerné par la modification est compris dans la zone d'influence de la D276 et D559.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la collecte des déchets ménagers est devenue une compétence communautaire. En 2021, ce qui a réceptionné 33 614 tonnes d'Ordures Ménagères. Toutes les autres villes déposent leurs Ordures Ménagères directement à l'UVE. La commune d'Hyères dispose d'une déchetterie qui développe la Valorisation Matière avec la mise en place de bennes dédiées par typologie de déchets. En 2021, les ordures ménagères ont augmenté de 1,75% par rapport à 2020. A Hyères, ce sont 4 012,35 tonnes d'Emballages Ménagers Recyclables collectés en 2021 et 24 808 tonnes d'ordures ménagères. Le secteur de modification est situé dans le tissu urbain concerné par la gestion des déchets communaux.

Le site de projet est concerné par un site BASIAS et un site BASOL (ancienne usine de gaz).

Le bureau d'études ERG Environnement a réalisé un diagnostic environnemental complémentaire portant sur les milieux Sol, Eaux Souterraines et Air du sol sur le terrain ayant accueilli l'ancienne Usine à Gaz.

Au stade des investigations réalisées jusqu'à présent, **il ne reste plus aucune source primaire de contamination sur site** (cuve à sous-produits).

Les investigations du sous-sol ont mis en évidence **une seule zone problématique considérée comme source concentrée en polluants au niveau de l'agence**,

dans le premier mètre de sol du parc de stockage de poteaux. Les terrains sous-jacents présentent des teneurs en 16HAP supérieures à 2 000 mg/kg MS.

Les analyses effectuées sur les prélèvements d'eaux souterraines lors de la dernière campagne d'avril 2014 ont montré **un transfert des sols vers les eaux souterraines** pour les paramètres HAP et HCT, et **des dépassements des valeurs de comparaison** de l'arrêté de janvier 2007.

Les prélèvements de gaz du sol réalisés au niveau des zones à risques (les bâtiments de l'agence) ont montré la présence de composés volatils, dont les plus fortes teneurs ont été mises en évidence au niveau du secteur du parc de stockage de poteaux. **Ces teneurs restent toutefois compatibles avec les usages actuels** du site pour les bâtiments actuels et la zone de stockage.

Des prélèvements d'eau du robinet effectués dans les bâtiments de l'agence ont montré des **concentrations conformes aux valeurs de potabilité**.

3.4. Choix opéré au regard des solutions de substitution

Solutions de substitution	Point Positif/ avantages	Point négatif/ freins
1/ Le fil de l'eau		Saturation des besoins de stationnement Accès difficiles Multimodalité complexe Pas de dépollution
2/ Réutilisation du site en l'état	Pas de consommation foncière Pas de phase chantier, pas de démolition reconstruction	Pas de besoins identifiés en matière de stationnement Maintien de l'ancien site ENEDIS avec risque d'enrichissement industriel Groupe scolaire non réhabilité
3/ Projet PEM	Valorisation paysagère et architecturale du secteur Développement de l'intermodalité communale et amélioration de la qualité de déplacement Végétalisation par la création d'espaces verts Reconversion de la friche ENEDIS Dépollution	Nécessite une procédure d'évolution du PLU Une phase chantier à gérer avec les riverains

Le choix du projet proposé se base sur la nécessité de développer l'offre de stationnement, de multimodalité, la réhabilitation des groupes scolaires et le réaménagement du site ENEDIS.

Le choix a donc été en faveur du projet présenté dans la notice qui a de nombreux avantages par rapport aux autres solutions concernant le devenir de ce site et en termes de renouvellement urbain.

3.5. Les incidences de la modification sur l'environnement

Les incidences prévisibles sur le milieu physique

Le site concerné par l'ouverture à l'urbanisation présente une typologie déjà artificialisée, la future destination du site n'impactera pas le milieu physique. L'OAP prévoit même l'aménagement d'espace vert commun paysager ainsi qu'une frange tampon paysagère.

Les incidences sur le milieu physique sont donc **négligeables**.

Les incidences prévisibles sur le paysage et le patrimoine

L'aménagement global du site est dédié à la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal dont les principes d'aménagement s'attachent à assurer une intégration paysagère du projet dans son environnement, par le maintien d'une lisibilité des éléments existants et leur embellissement.

Les incidences sur le paysage sont donc **faibles**.

La partie ouest du projet est concernée par le secteur 2A de l'AVAP valant SPR qui l'identifie en zone de projet avec un parc et jardin de grand intérêt et un édifice ou construction remarquable. L'OAP prévoit la préservation du parc et jardin de grand intérêt identifié par l'AVAP valant SPR, les exigences de ceux-ci sont donc respectées.

Concernant les futurs logements collectifs, ces derniers devront respecter les exigences architecturales du nouveau règlement du sous-secteur UDb.

Les incidences sur le patrimoine sont donc **faibles**.

Les incidences prévisibles sur les milieux naturels et la biodiversité

L'OAP du projet de modification prévoit l'aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodal au niveau de la rue de la gare agrémenté de frange paysagère et d'un espace commun paysager. Le nouveau sous-secteur UDb prévoit également un pourcentage de 25% d'espaces verts. La ZNIEFF 2 est ainsi séparée du projet par plusieurs éléments fragmentant : la D276, la voie ferrée et les habitations en R+5. Ces éléments limitent ainsi le déplacement des espèces et donc l'impact du projet sur la zone d'inventaire.

Concernant le Parc National de Port Cros, le projet de Pôle d'Echanges Multimodal répond à l'ambition d'aménagement et de mobilité de la charte.

Le projet ne prévoit pas de modifier la structure de la gare et donc le lieu potentiel de nidification du martinet noir (espèce protégée et menacée selon la liste rouge PACA). De même, des mesures lors des phases de travaux du projet peuvent être mise en place pour réduire l'impact du projet sur l'espèce :

- Adapter le phasage des travaux à la biologie de l'espèce (période de reproduction et nidification notamment) ;
- Mettre en place un chantier vert ;
- Horaires des travaux en période diurne uniquement.

Ainsi avec l'application de ces mesures, les incidences sont estimées de **faibles à modérées** sur la thématique biodiversité et milieux naturels.

Les incidences prévisibles sur les risques

Le secteur de projet est déjà artificialisé et n'est pas de nature à aggraver le risque de ruissellement. L'OAP projetée dans le cadre de la modification prévoit tout de même l'aménagement d'un bassin de rétention au Nord-Est de son secteur. Le projet a donc une **incidence positive** sur la gestion des eaux de ruissellement.

Le projet d'OAP prévoit l'aménagement d'habitat collectif au Nord-Est du secteur ainsi que le maintien des groupes scolaires. Ces deux zones ne sont pas concernées par un risque feu de forêt fort.

Les incidences de la modification sur le risque feu de forêt sont donc **faibles**.

Concernant le risque de retrait-gonflement des argiles, le projet respectera les conditions de constructibilité en lien avec ce risque. Les incidences sont donc **faibles**.

Les incidences de la modification du PLU sur les risques sont donc **faibles**.

Les incidences prévisibles sur les ressources naturelles

Le sous-secteur UDb prévoit dans son règlement, le raccordement de toute construction ou installation nouvelle susceptible de requérir une alimentation en eau potable, au réseau public d'eau potable. L'augmentation des besoins en eaux futures reste négligeable au vue de la capacité du réseau d'eau potable. La capacité du réseau d'eau potable de la commune étant suffisante pour accueillir le projet, les incidences sur l'alimentation en eau potable sont considérées comme **faibles**.

De même, le sous-secteur UDb planifie le raccordement des nouvelles constructions et installations au réseau public d'assainissement. La capacité du réseau d'assainissement sera suffisante pour accueillir le projet, les incidences sur le réseau d'assainissement sont donc évaluées comme **faibles**.

Le projet prévoit l'intégration d'un bassin de rétention au Nord-Est de son secteur permettant ainsi une bonne gestion des eaux pluviales. Cet aménagement répond ainsi aux exigences du règlement de la zone UD qui définit les dimensionnements de ces structures. Les incidences sur la gestion des eaux pluviales sont donc considérées comme **faibles**.

Les incidences prévisibles sur les nuisances, déchets et pollutions.

Selon les dispositions générales du règlement du PLU, tout projet d'occupation ou d'utilisation du sol concerné par des nuisances devra être en mesure de justifier la prise en compte des nuisances sonores. Le projet prévoit ainsi l'emploi de matériaux permettant l'isolation acoustique des bâtiments. Les incidences sur les nuisances sonores provenant des voies bruyantes sont donc considérées comme **faibles**.

La ligne directrice du projet est la multimodalité qui permettra aux futurs habitants d'utiliser d'autres moyens de transport que la voiture individuelle. De plus, l'augmentation des nuisances sonores restera négligeable au vue de l'ambiance

sonore déjà présente sur le site (voies bruyantes et passage de la voie ferrée). Les incidences sur les nuisances sonores engendrées par le projet sont évaluées à **faibles**.

Le projet d'OAP prévoit la construction de logements collectifs dont les nouveaux occupants qui produiront des déchets supplémentaires. Néanmoins, la capacité de traitement et les techniques de gestion des déchets sont suffisantes. Les incidences sur la gestion des déchets sont donc considérées comme **faibles**.

Dans le cadre du projet, une étude a été réalisée par le bureau d'études ERG Environnement qui a défini des indications à suivre lors de la construction des habitations. Ainsi avec la mise en place de ces différentes mesures, les incidences sur la thématique de la pollution des sols sont considérées comme **modérées**.

4. Evaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

La modification du zonage prévue par modification du PLU est à destination d'une zone urbaine. L'objet de la modification est de créer un sous-secteur UDb adapté au projet. Ce dernier sera encadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation.

Le secteur de projet est situé en dehors des zones Natura 2000 et n'a donc pas pour nature d'impacter de manière significative ces dernières. De plus, ce secteur est situé au sein du tissu urbain hyérois et est donc séparé de ces sites par de multiples éléments fragmentant tels que la voie ferrée, la D98 et la N98, l'aéroport de Hyères-les-Palmiers et enfin le tissu résidentiel. L'ensemble de ces éléments limite fortement les possibles échanges faunistiques entre les sites Natura 2000.

Localisé sur un site déjà artificialisé, le projet prévoit de restructurer le pôle d'échanges de la gare et ses abords et ainsi développer la multimodalité sur le territoire communal. L'objet de la modification constitue donc un renouvellement urbain qui n'est pas de nature à impacter directement l'intégrité des sites Natura 2000, ni indirectement comme vu précédemment.

Selon ces observations aucune espèce, aucun habitat d'intérêt communautaire ne sera perturbé ou détruit par la modification. Les incidences sur le réseau Natura 2000 et sur les ZPS et ZSC étudiées sont jugées **faibles**.