



3

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PLU Approuvé le
PLU Modification n°3 approuvée le
PLU Modification n°4 approuvée le
PLU Modification n°7 approuvée le

10/02/2017
24/02/2022
26/06/2025

Sommaire

A I	Introduction	4
B I	OAP des Rougières	6
C I	OAP de la Crestade / Demi-lune	8
D I	OAP de la Font des Horts	10
E I	OAP de Costebelle	12
F I	OAP Les Salins	14
G I	OAP Jean Moulin	16
H I	OAP de l’Aufrène	18
I I	OAP de la Bayorre	20
J I	OAP du Béal	22
K I	OAP du Palyvestre	24
L I	OAP du hameau des Pesquiers	26
M I	OAP Saint Martin	28
N I	OAP Secteur-Gare	30
O I	OAP du Roubaud	33

A I Introduction

Définies aux articles L151-6 et L151-7 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.*

Le Plan Local d'Urbanisme de Hyères comprend onze OAP définies sur les secteurs des Rougières, de Crestade Demi-Lune, de la Font des Horts, de Costebelle, des Salins, de Jean Moulin, de l'Aufrène, du Béal, de La Bayorre, des Pesquiers et du Palyvestre

Ces OAP permettent de figer notamment les principes d'aménagement en termes de circulation, de stationnement, d'intégration/qualité urbaine et paysagère, d'implantation et de vocation de futures constructions.

Ces OAP ont une valeur réglementaire au même titre que le règlement du PLU. Une autorisation d'urbanisme ne pourra être délivrée que si le projet est compatible avec les principes de l'OAP et le règlement du PLU.

Les principes d'aménagement sont détaillés pour chacune des orientations et disposent d'une transcription graphique.

Remarques générales :

- les bassins de rétention ont été placés de manière indicative, ceux-ci pourront être déplacés ou réalisés de manière différente dès lors qu'une étude hydraulique aura été réalisée.



B I OAP des Rougières

Superficie du site : 29,3 ha

■ Contexte

Le site des Rougières représente une opportunité foncière importante située en continuité directe du centre-ville de Hyères-les-Palmiers. Il est desservi par l'avenue Léopold Ritondale (Voie Olbia) au nord, par l'avenue Ambroise Thomas à l'ouest, le chemin du soldat Macri au sud et à l'est, le chemin de Macany au nord-est. Il est entouré d'habitat individuel au nord-est et au nord-ouest, de quelques immeubles d'habitat collectif et d'équipements sportifs (complexe aquatique, tennis club...), d'un centre commercial au nord, et de terres agricoles à l'est et au sud. L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ Principes programmatiques

Aménagement global >

L'urbanisation du secteur devra s'organiser sous la forme d'une opération d'ensemble afin de permettre un aménagement cohérent à l'échelle du secteur.

Deux trames Nord-Sud conditionneront l'aménagement du secteur : une grande voie de type « rambla » devra être connectée à l'avenue Ritondale et une coulée verte devra permettre la préservation de la trame verte et bleue et une bonne gestion du risque inondation.

L'urbanisation envisagée ne devra pas accroître le risque inondation sur les quartiers environnants, et les bassins de rétention adéquats devront être prévus. L'opération d'ensemble devra ainsi faire l'objet d'étude permettant de situer les espaces les plus vulnérables au regard des événements fréquents et rares (au moins centennaux), et déterminer les dispositions constructives propres à prévenir le risque et organiser les écoulements.

Un traitement paysager qualitatif devra être mis en œuvre, afin de permettre une bonne transition visuelle avec les quartiers existants et les espaces agricoles et prendre en compte la trame verte : épannelage des hauteurs, franges tampons paysagères et naturelles en interfaces, espaces paysagers...

Logements / commerces / équipements >

Plusieurs typologies d'habitat devront être développées dans le quartier en fonction du principe d'épannelage développé précédemment : habitat collectif (R+3) autour de la « rambla », habitat intermédiaire (typologie d'habitat groupé avec des entrées individualisées en R+1 à R+2) à proximité des zones déjà densément bâties et habitat individuel (R+1) en frange des espaces agricoles ou des quartiers pavillonnaires les moins denses. Environ 1000 logements sont prévus.

Le commerce est autorisé en rez-de-chaussée de part et d'autre de la « rambla » pour animer et créer un cœur de quartier dynamique.

Les hébergements hôteliers et équipements publics sont également autorisés dans le secteur.

Accès, circulations et déplacements >

■ Accès

L'accès principal sur le site devra s'effectuer par un raccordement à l'avenue Ritondale au nord. Différents accès secondaires devront permettre une connexion du site avec les quartiers environnants afin de faciliter une bonne intégration urbaine du futur quartier (chemin Edouard Branly, chemin de Macany, chemin du soldat Macri, l'avenue Ambroise Thomas...)

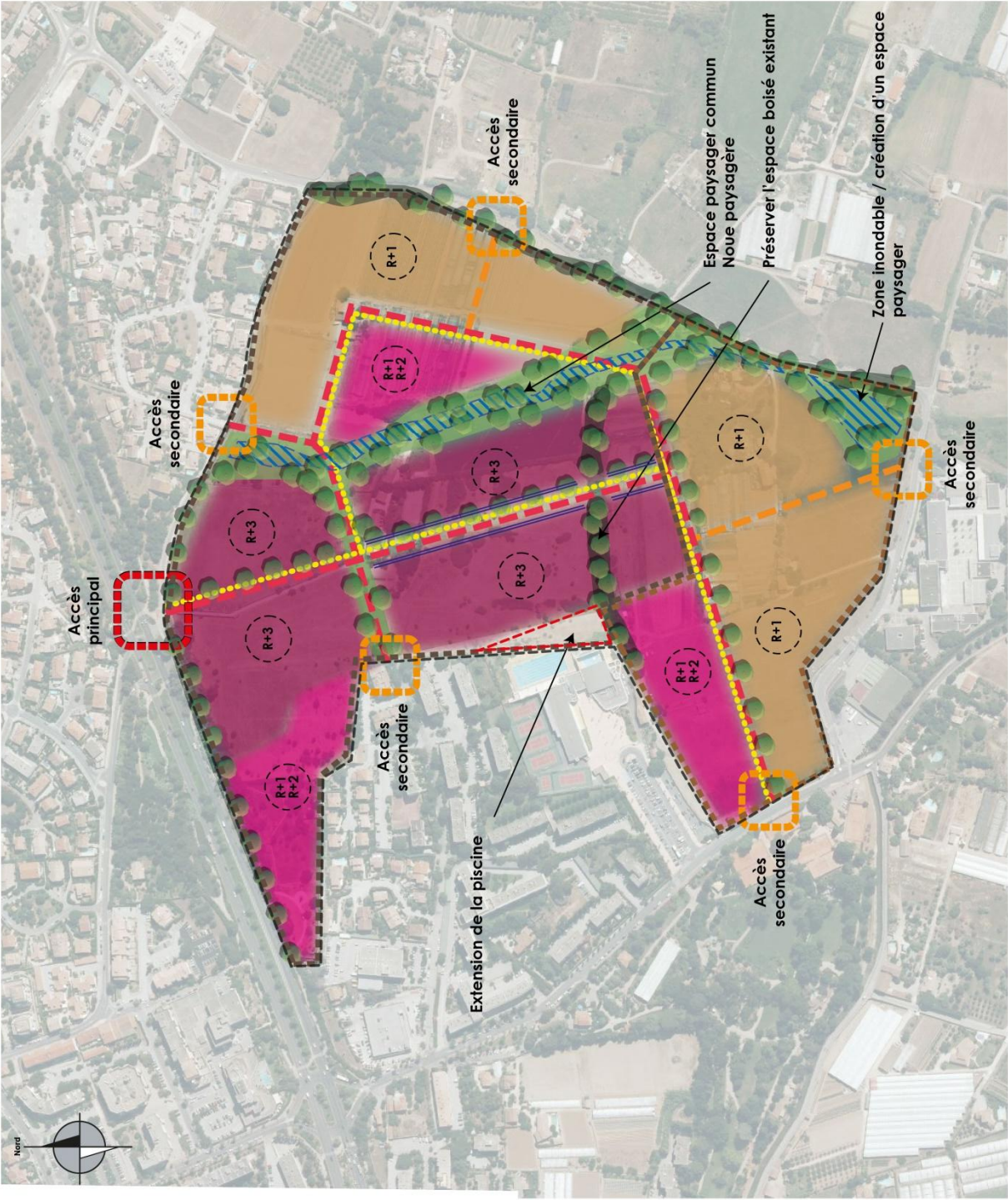
■ Dessertes

La desserte du site devra s'effectuer via un maillage interne basé sur la « rambla » et des axes de desserte principaux Est Ouest permettant un bouclage viaire. Des axes secondaires, permettant des interconnexions devront compléter cette trame.

Des liaisons douces (piétons, cycles...) intra et interquartiers devront être développées en complément des voies principales et secondaires.

Phasage de l'urbanisation

L'urbanisation de ce secteur devra s'effectuer en deux temps : la partie Nord en priorité (phase 1 repérée sur le schéma suivant) et la partie Sud (phase 2) une fois l'urbanisation au Nord entamée ou finalisée.



Orientation d'Aménagement et de Programmation OAP - Les Rougières

C I OAP de la Crestade / Demi-lune

Superficie du site : 10,5 ha

■ **Contexte**

Situé à proximité entre le centre-ville de Hyères et l'échangeur de la Recense, le quartier de la Crestade Demi-Lune bénéficie d'un positionnement idéal. Il fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté qui doit permettre un aménagement d'ensemble. L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement du site s'organise autour de la création d'un cœur de quartier dense bénéficiant d'un espace public structurant. L'urbanisation en périphérie du site est plus douce afin de permettre une transition urbaine avec les espaces urbanisés périphériques et afin de limiter l'exposition des personnes aux nuisances liées à l'autoroute. Un espace paysager, faisant office de zone tampon et de bassin de rétention, doit être aménagé au Sud du secteur, le long de l'avenue Ritondale.

Des aménagements d'espaces publics et paysagers sont également intégrés à l'aménagement du site.

Logements / activité / espace paysager >

La programmation du quartier comprend de l'habitat collectif dans la partie centrale et de l'habitat individuel dans les espaces périphériques. Les bureaux et les commerces en rez-de-chaussée sont également autorisés. Environ 400 logements sont envisageables.

Une partie du secteur, située dans le prolongement d'un concessionnaire automobile, est destinée à accueillir de l'activité économique.

Un espace paysager est également prévu en frange sud du périmètre et s'inscrit dans la continuité d'un sentier piéton existant. Ce parc permet l'intégration d'un bassin de rétention pour les eaux pluviales sur le site et assure l'interface entre la voie principale et les espaces d'habitation futurs.

Les commerces en rez-de-chaussée, les bureaux, les hébergements hôteliers et équipements publics sont également autorisés dans le secteur.

Accès, circulations et déplacements >

■ **Accès**

L'accès principal se fait par le nord, rue André Malraux.

■ **Dessertes**

La desserte du secteur s'organise autour d'une voie principale est-ouest. Une trame viaire secondaire nord-sud permet une desserte globale du site.

Des liaisons douces parcourent l'ensemble du site et traversent notamment l'espace commun paysager programmé sur la frange sud du périmètre.



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI



Couture urbaine avec l'existant



Habitat collectif et bureaux
(Commerces en Rdc)



Habitat individuel



Activité

Les bureaux, les hébergements hôteliers et les équipements publics sont également autorisés.

CARACTERISTIQUES DU BATI



Front bâti structurant



Nombre de niveaux

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS



Accès principal



Principe de desserte principale



Principe de desserte secondaire



Principe de liaisons piétonnes / douces

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES



Espace commun paysager



Frange tampon paysagère



Bassin de rétention
(étude hydraulique nécessaire)

D I OAP de la Font des Horts

Superficie du site : 7,1 ha

■ Contexte

Le site de la Font des Horts est un espace situé au Sud de l'agglomération urbaine hyéroise, au pied du Mont des Oiseaux. L'urbanisation de ce secteur vise à répondre au besoin en production de logements et à revaloriser un espace en friche déjà artificialisé par d'anciennes serres.

■ Principes programmatiques

Aménagement global >

L'aménagement global du site prévoit une urbanisation de moyenne densité à vocation dominante d'habitat permettant de prendre en compte les tissus urbains existants, de respecter le principe d'extension limitée de l'urbanisation au titre de la loi littoral tout en promouvant des formes d'habitats économes en foncier.

L'aménagement du site est contraint dans sa partie sud par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Hyères. Ces espaces seront utilisés pour créer des espaces communs paysagers et intégrer le bassin de rétention nécessaire à la prise en compte des eaux pluviales. Un traitement qualitatif des interfaces devra être réalisé, notamment par l'instauration de franges tampons paysagères et un épannelage des hauteurs (dans la partie nord du site). Une préservation des grandes vues devra être effectuée depuis le Mont des Oiseaux vers la plaine agricole.

Logements / espace commun paysager >

L'aménagement du quartier sera à dominante d'habitat individuel en R+1 et intermédiaire/collectif en R+2. Environ 250 logements sont envisagés sur le site.

Un espace paysager commun, comprenant un bassin de rétention, est également prévu sur la partie sud-est du secteur.

Les hébergements hôteliers et équipements publics sont également autorisés dans le secteur.

Accès, circulations et déplacements >

■ Accès

L'accès principal se fait par la rue Fontaine des Horts sur la partie ouest du secteur. Des accès secondaires pourront être aménagés afin d'améliorer la circulation à l'intérieur du quartier.

■ Dessertes

La trame viaire se structure autour d'un axe nord-sud se connectant aux allées des lotissements au Nord et au chemin de la fontaine des Horts au sud, permettant d'assurer un bouclage viaire avec les quartiers existants. La trame secondaire regroupe un ensemble de voiries est-ouest raccordé à la voie centrale. Une trame de voies douces est à réaliser en complément de la trame viaire.



E I OAP de Costebelle

Superficie du site : 5,8 ha

■ **Contexte**

Le site de Costebelle s'inscrit dans un cadre paysager d'exception et représente le dernier espace d'urbanisation envisageable en piémont du Mont des Oiseaux et à proximité de plusieurs équipements. Le périmètre du site a été défini afin de ne pas affecter le patrimoine végétal du plateau de Costebelle.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement global du site est uniquement dédié à la réalisation d'un habitat de qualité, de moyenne à faible densité. Cet aménagement fera l'objet d'un important traitement paysager : une bande verte sera conservée le long du vallon et du chemin de la fontaine de la Font des Horts, les arbres remarquables et les haies seront conservés. La trame verte et bleue servira de support pour le traitement des eaux pluviales.

Logements / commerces / équipements >

Deux types d'habitat sont prévus sur le site :

- une poche d'habitat collectif de type « bastide » au Nord en R+2, le long du boulevard Général Koenig, dont l'intégration dans la pente limitera l'impact paysager ;
- de l'habitat en R+1 dans le reste du site permettant de produire des habitations de haute qualité, en vue de compléter cette gamme de logements dans le parc résidentiel communal.

Environ 80 logements sont envisagés.

Accès, circulations et déplacements >

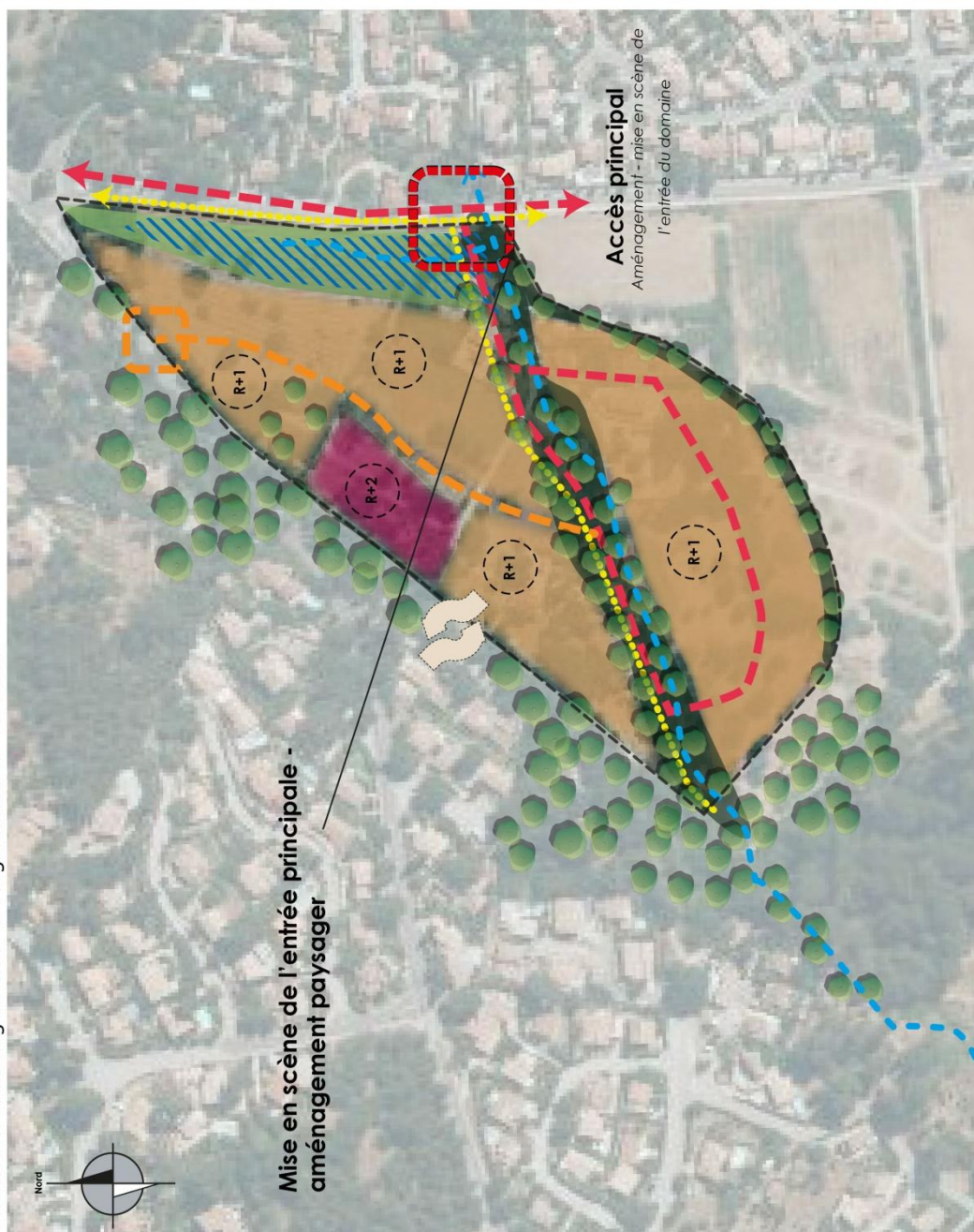
■ **Les accès**

L'accès principal est situé à l'Est du site, avec une entrée mise en scène par un aménagement paysager.

■ **Les dessertes**

La trame viaire s'organise autour d'une voie de desserte principale est-ouest et de voies secondaires nord-sud en impasse ou connectées aux voiries existantes.

Plusieurs liaisons douces maillent le territoire : du nord au sud à l'est et à l'ouest du site et une liaison centrale qui relie l'est et l'ouest du secteur.



- Périmètre du site
- VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI**
- Couture urbaine avec l'existant
 - Habitat individuel
 - Petit habitat collectif/ Bastide
- CARACTERISTIQUES DU BATI**
- Nombre de niveaux
- CIRCULATION ET DEPLACEMENTS**
- Accès principal
 - Principe de desserte principale
 - Principe de desserte secondaire
 - Principe de liaisons piétonnes / douces
- PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES**
- Espace commun paysager
 - Frange tampon paysagère
 - Cour d'eau
 - Espace vert à fonction hydraulique et bassin de rétention paysager (étude hydraulique nécessaire)

F I OAP Les Salins

Superficie du site : 3,2 ha

■ **Contexte**

Espace situé à proximité des Vieux Salins de Hyères et de l'embouchure du Gapeau ; il présente déjà un degré avancé d'artificialisation mais une optimisation du foncier est souhaitée via la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble. L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement du site est principalement destiné à la production de logements. Il intègre une zone de stationnement public et paysager en partie Est, dans la continuité du parking existant, des espaces communs paysagers, et des franges tampons paysagères permettant une bonne intégration du site dans son environnement immédiat. L'opération devra également intégrer les bassins de rétention nécessaires à la gestion des eaux pluviales.

Le site disposera d'une centralité organisée autour d'une place et d'une esplanade en connexion proche avec la mer.

Logements / commerces / équipements >

L'habitat sera de type collectif en R+4. Une implantation rythmée devra permettre de créer un front bâti structurant pour le territoire. Les commerces en rez-de-chaussée, les hébergements hôteliers et équipements publics sont également autorisés dans le secteur.

Accès, circulations et déplacements >

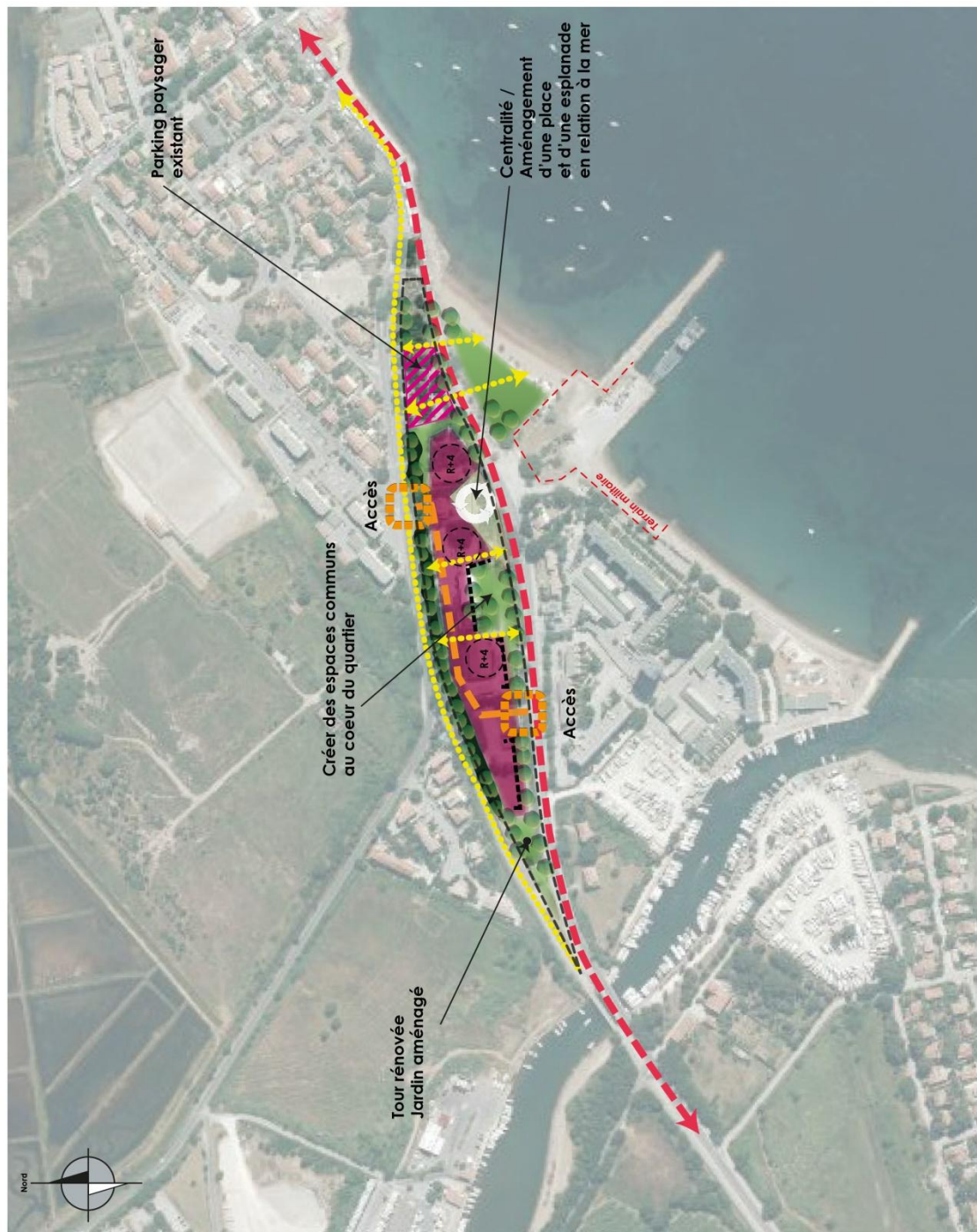
■ **Accès**

Deux accès principaux sont à créer, un au nord-est sur la RD12 et un au sud-est du site sur la RD42.

■ **Dessertes**

Une desserte principale traversera le territoire d'est en ouest connectant la RD12 et la RD42.

Deux liaisons douces devront structurer le territoire d'est en ouest. Celles-ci devront être connectées avec des voies transversales régulières permettant de relier le quartier au littoral.



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

Espace public principal

Espace commun

Habitat collectif (avec commerces ou stationnement en Rdc possibles)

Zone de stationnement public

Les hébergements hôteliers et les équipements publics sont également autorisés.

CARACTERISTIQUES DU BATI

Implantation rythmée front bâti structurant

Nombre de niveaux du bâti

R+4

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Accès à créer

Principe de desserte principale

Principe de desserte secondaire

Principe de liaisons piétonnes / douces

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

Espace commun paysager

Frange tampon paysagère

Des études hydrauliques seront à réaliser pour prendre en compte les eaux pluviales (bassin de rétention sous les toits, en souterrain...)

G I OAP Jean Moulin

Superficie du site : 2,8 ha

■ **Contexte**

Espace situé à l'Est de l'avenue Jean Moulin, en continuité directe avec les quartiers densément bâtis du centre-ville et à proximité du Parc Olbius Riquier. Il concerne d'anciens espaces agricoles aujourd'hui en friche et déjà artificialisés (anciennes serres). L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement global du site est principalement destiné à de l'habitat. Il intègre un grand espace public au Nord permettant de créer une espace de sécurité entre les habitations et le Roubaud. Compte tenu de la problématique inondation, aucun parking souterrain n'est envisagé et l'ensemble des rez-de-chaussée devront être traités en stationnement. Un bassin de rétention devra également être prévu sur le site pour prendre en compte le traitement des eaux pluviales.

Des espaces paysagers et des franges tampons paysagères devront être aménagés afin de faciliter l'intégration des bâtiments entre eux (pour offrir des ouvertures visuelles entre les différents lots d'habitations) et avec l'environnement agricole proche.

Logements / bureaux / équipements >

L'habitat sera de type collectif en R+3 et R+4, avec pour caractéristique une implantation rythmée qui formera un front bâti structurant le long de l'avenue Jean Moulin.

Un grand espace public commun, au nord du site, marque le quartier et intègre un aménagement des berges.

Les hébergements hôteliers, les bureaux et équipements publics sont également autorisés dans le secteur.

Environ 260 logements sont envisagés.

Accès, circulations et déplacements >

■ **Accès**

Au maximum deux accès devront être aménagés afin de ne pas perturber la circulation sur l'avenue Jean Moulin et privilégiant un accès pour l'entrée et un accès pour la sortie.

■ **Dessertes**

La desserte du site devra s'effectuer par une voie interne centrale connectée aux deux accès.

Plusieurs liaisons douces devront mailler le territoire : du nord au sud le long de l'avenue Jean Moulin et d'est en ouest afin de couvrir les différentes dessertes du quartier.



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

Espace public principal

Espace public/commun

Habitat collectif
(avec stationnement en RDC)

Les bureaux, les hébergements hôteliers et les équipements publics sont également autorisés.

CARACTERISTIQUES DU BATI

--- Implantation rythmée architecturalement front bâti structurant

Nombre de niveaux

R+4

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Entrée/ Sortie

Principe de desserte principale

Principe de desserte secondaire

Principe de liaisons piétonnes / douces

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

Espace commun paysager

Frange tampon paysagère

Respiration paysagère

Bassin de rétention
(étude hydraulique nécessaire)

H I OAP de l'Aufrène

Superficie du site : 3,6 ha

■ **Contexte**

Espace situé à l'Ouest de la commune, en continuité avec la ZAC du Soleil et le pôle Santé et sous la rue du vieux chemin de Toulon. Il bénéficie de la proximité du centre-ville. Il concerne d'anciens espaces agricoles aujourd'hui inexploités. L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement global du site est principalement destiné à de l'habitat. Il devra intégrer un grand espace commun paysager en son cœur et des franges tampons paysagères permettant de traiter qualitativement les interfaces avec les espaces environnants.

Des respirations paysagères devront structurer le quartier d'est en ouest et offrir des ouvertures visuelles entre les différents lots d'habitations. Une noue paysagère traversera le secteur du nord au sud et permettra la gestion des eaux pluviales en complément d'un bassin de rétention situé au sud du site.

Logements / équipements >

Au nord du secteur, l'habitat devra être de type collectif en R+3 et R+4, implantés selon un front bâti rythmé architecturalement en réponse aux immeubles existants autour du giratoire situé au nord-est du site.

Au centre et sud du quartier, l'habitat sera de type individuel en R+1 maximum afin de tenir compte des densités voisines plus faibles.

Environ 310 logements sont envisagés.

Accès, circulations et déplacements >

■ **Accès**

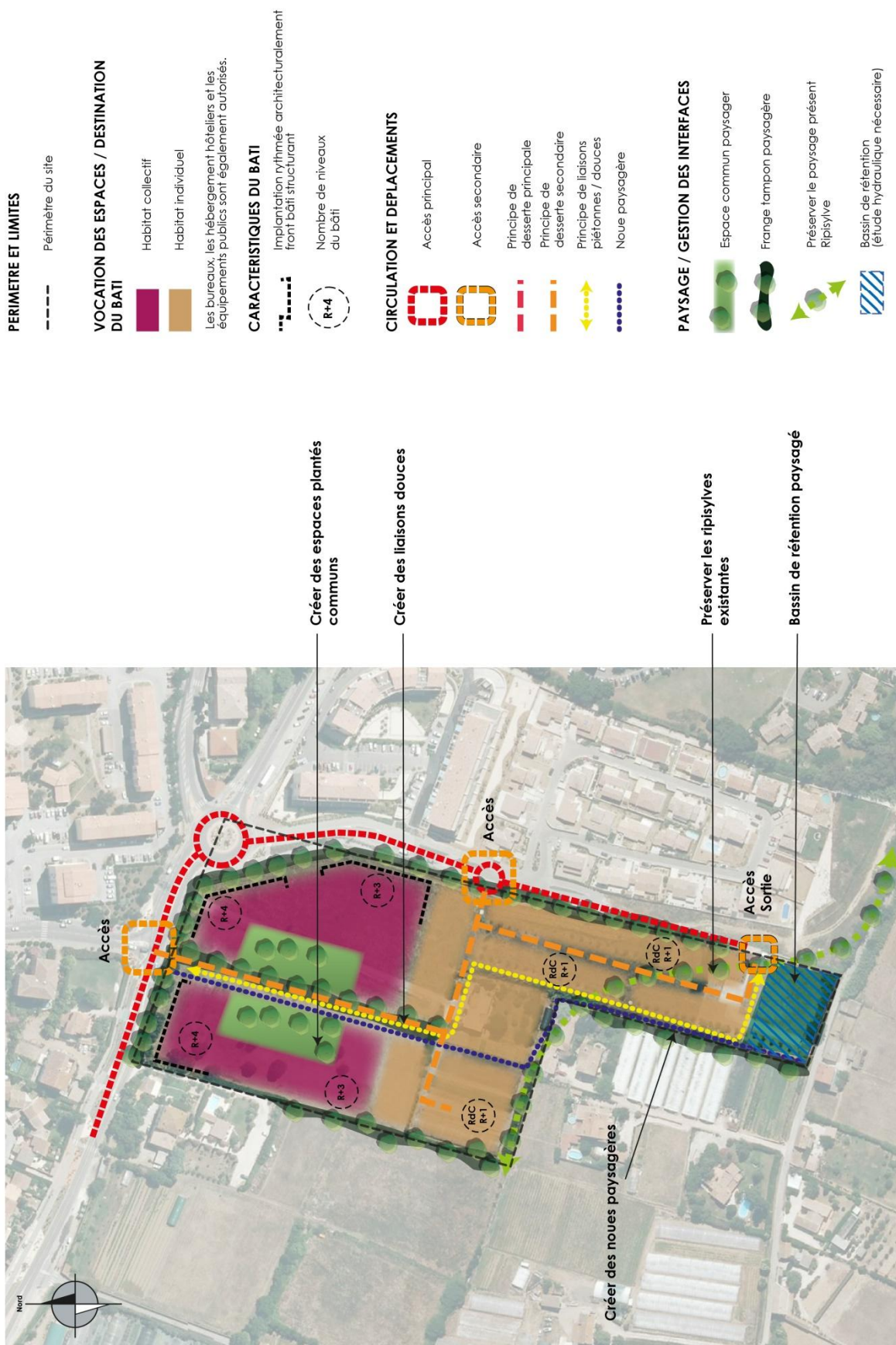
Trois accès principaux permettront l'accès au site : un au nord et un au centre du secteur. Un troisième accès assurera la sortie au sud du quartier. Des études de circulation devront néanmoins être réalisées pour positionner au mieux les entrées et sorties à proximité du giratoire existant.

■ **Dessertes**

Une voie de desserte principale maillera le territoire du nord au sud et d'est en ouest, donnant accès aux deux entrées principales et à la sortie au sud.

Une grande liaison douce devra parcourir le territoire du nord au sud et devra s'insérer au centre des îlots d'habitation.

Orientation d'Aménagement et de Programmation - Aufrène



II OAP de la Bayorre

Superficie du site : 2,1 ha

■ Contexte

Le hameau de la Bayorre est l'un des plus anciens hameaux de la commune. Le fort développement connu grâce à sa proximité avec l'échangeur de la Recense (marché aux fleurs, développement d'habitat individuel...) a néanmoins contribué à atténuer sa visibilité et à diluer sa structuration urbaine. L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ Principes programmatiques

Aménagement global >

L'aménagement du site vise à recréer une polarité dense et structurante au cœur de ce qui est devenu le « village » de la Bayorre en permettant le développement d'habitat.

L'épannelage des hauteurs du bâti envisagé sur le site et l'intégration d'espaces communs paysagers et de franges tampons paysagères devront marquer une transition avec l'espace agricole situé au nord de la zone et préserver les vues sur le Massif du Fenouillet.

Un bassin de rétention devra également être prévu sur le site pour prendre en compte le traitement des eaux pluviales.

Logements / commerces / équipements >

L'aménagement du site comprend des espaces publics, à l'entrée sud du périmètre, des espaces communs paysagers, répartis en bordure nord et au sein des habitations, ainsi que deux typologies d'habitat :

- de l'habitat collectif dense autour d'un espace public connecté directement le long de la RD46 (route de Toulon), en R+2, pour faire la connexion avec le bâti existant en pignon à l'intersection des RD46 et RD554.
- de l'habitat individuel/groupé en périphérie en R+1, sur la partie nord et ouest du périmètre.

Environ 105 logements sont envisagés.

Les commerces en rez-de-chaussée, hébergements hôteliers et équipements publics sont également autorisés.

Accès, circulations et déplacements >

■ Accès

L'accès principal du site est situé au sud du périmètre, en connexion avec la route de Toulon.

■ Dessertes

La desserte devra se structurer autour d'un axe de desserte principale, situé dans le prolongement de l'accès principal, en direction du nord. Deux axes de desserte secondaires, reliés à l'axe de desserte principale permettront la circulation d'est en ouest dans le site et la desserte des zones d'habitations.

Une liaison piétonne devra se greffer sur cette trame afin de circuler dans le site.



PERIMETRE ET LIMITES

- Périmètre du site
- - - Périmètre maison existante préservée

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

- | | |
|---|--|
|  | Espace public / plateau traversant |
|  | Espace public/commun |
|  | Habitat collectif
(avec commerces en Rdc possibles) |
|  | Habitat individuel /
individu groupe |
- Les hébergements hôteliers et les équipements publics sont également autorisés.

CARACTERISTIQUES DU BATI

- | | |
|---|--|
|  | Implantation rythmée
architecturalement
front bâti structure |
|  | Nombre de niveaux |

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

- | | |
|---|---|
|  | Accès principal |
|  | Principe de desserte principale |
|  | Principe de desserte secondaire |
|  | Principe de liaisons piétonnes / douces |

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

- Espace commun paysager
- Frange tampon paysagère
- Des études hydrauliques seront à réaliser pour prendre en compte les eaux pluviales (bassin de rétention sous les toits, en souterrain...)

J I OAP du Béal

Superficie du site : 2,3 ha

■ **Contexte**

Espace situé à l'Ouest de la commune, sous la route de Toulon, en face de la gendarmerie et à proximité du centre-ville, en continuité d'un tissu urbain composé essentiellement d'habitat individuel. Il concerne d'anciens espaces agricoles aujourd'hui inexploités. L'urbanisation de ce site doit contribuer à répondre à l'enjeu de production de logements auquel est confrontée la commune.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement de ce site est dédié à l'habitat. Des aménagements paysagers devront assurer une transition avec les espaces agricoles situés à l'ouest du site et une intégration dans le tissu urbain existant.

Des respirations paysagères devront également structurer le quartier d'est en ouest et offrir des ouvertures visuelles entre les différents lots d'habitations. Une noue paysagère, située autour du Béal, traversera le secteur. Un bassin de rétention devra être aménagé pour prendre en compte les eaux pluviales.

Logements / équipements >

L'aménagement du site comprend deux typologies d'habitat :

- un secteur d'habitat collectif de type « bastides » en R+2 sur la partie ouest, autorisant une certaine densité dans le secteur ;
- un secteur d'habitat individuel en R+1 sur la partie est, permettant une bonne intégration urbaine avec les quartiers environnants.

Environ 80 logements sont envisagés.

Les équipements publics sont également autorisés.

Accès, circulations et déplacements >

■ **Accès**

L'accès au site devra être réalisé par une connexion sur la route de Toulon.

■ **Les dessertes**

La desserte devra être assurée par une trame interne permettant un bouclage à l'intérieur du site

Plusieurs liaisons piétonnes, greffées sur les espaces communs paysagers et les axes de respiration paysagère devront compléter cette desserte et permettre la connexion avec le tissu urbain existant.



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

Petit habitat collectif / bastides

Habitat individuel

Les équipements publics sont également autorisés.

CARACTERISTIQUES DU BATI

Nombre de niveaux

R+2

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Accès principal

Principe de desserte principale

Principe de desserte secondaire

Principe de liaisons piétonnes / douces

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

Espace commun paysager

Frange tampon paysagère

Respiration paysagère

Bassin de rétention (étude hydraulique nécessaire)

K I OAP du Palyvestre

Superficie du site : 47,4 ha

■ Contexte

Le site du Palyvestre présente un double enjeu en termes de développement économique et de préservation de l'environnement. Cet espace ludique et de loisirs très attractif, l'un des principaux à l'échelle de l'agglomération toulonnaise, se situe dans un cadre naturel très sensible qui a été insuffisamment pris en compte et peu valorisé jusqu'à présent.

■ Principes programmatiques

Aménagement global >

L'aménagement de ce site a pour objectif de restaurer les espaces naturels (en particulier les zones humides), de recréer des espaces de qualité en favorisant les continuités écologiques et la reprise de la biodiversité, tout en développant les activités ludiques et commerciales de manière qualitative.

Ces aménagements devront permettre une mise en cohérence du site avec son environnement extérieur (marais, espaces agricoles) tout en maintenant les activités existantes.

Des franges paysagères devront ainsi être créées tout autour du site (30 m minimum notamment le long de la route des marais) et à l'intérieur même du site en s'appuyant sur les espaces de circulation de la trame bleue (canaux, talweg... existants) :

Aucun espace supplémentaire ne pourra être dévolu à de l'activité touristique.

Activités >

Le développement des activités ludiques et commerciales est conditionné à leur bonne intégration paysagère et environnementale. Celles-ci devront privilégier les constructions et installations durables : énergies renouvelables, imperméabilisation des sols encadrées, gestions des pollutions produites le cas échéant avec les dispositifs adéquats.... Les différentes zones de stationnement devront être interconnectées afin de permettre leur mutualisation.

Accès, circulations et déplacements >

■ Accès

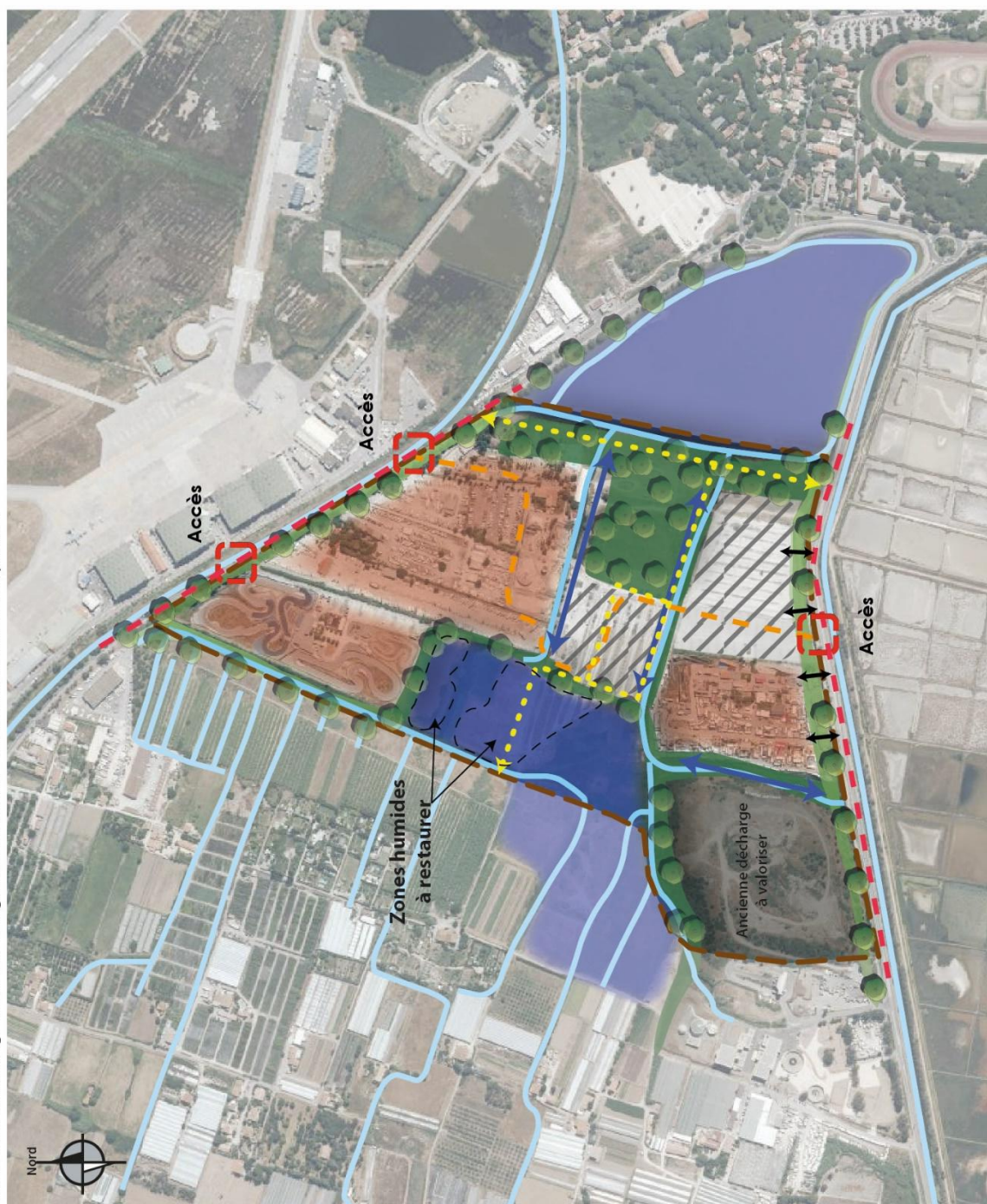
Trois accès principaux devront être créés et aménagés, et devront permettre un accès aux différentes activités présentes sur le site :

- deux accès au nord depuis l'avenue de l'aéroport (D197) ;
- un accès au sud depuis la route des Marais (D42).

■ Les dessertes

La desserte devra s'organiser depuis les voies principales bordant le site au nord et au sud, l'avenue de l'aéroport et la route des Marais. Un axe de desserte secondaire devra traverser le site et relier un accès nord à l'accès sud via une zone de stationnement mutualisé.

Des liaisons douces, connectées aux voies cyclables présentes le long des routes départementales, permettront également de parcourir et de redécouvrir les zones humides présentes sur le site et en bordure de celui-ci. Elles offriront des espaces de promenade et de respiration.



PERIMETRE ET LIMITES

— Périmètre du site

BIODIVERSITE / PAYSAGE

Zone humide à préserver ou à restaurer

Ancienne décharge à valoriser

Espaces ludiques et commerciaux à requalifier paysagèrement

Zones tampons et espaces naturels à aménager autour des zones humides

Espace paysager de bord de voie à créer

Continuité aquatique à maintenir

Zone de mutualisation du stationnement avec préservation et amélioration de la qualité paysagère et optimisation potentielle

CARACTERISTIQUES DU BATI

↔ Recul de 30 m des constructions

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

□ Accès à aménager

— Principe de desserte principale

— Principe de desserte secondaire

↔ Principe de liaisons piétonnes / douces

L I OAP du hameau des Pesquiers

Superficie du site : 8,4 ha

■ **Contexte**

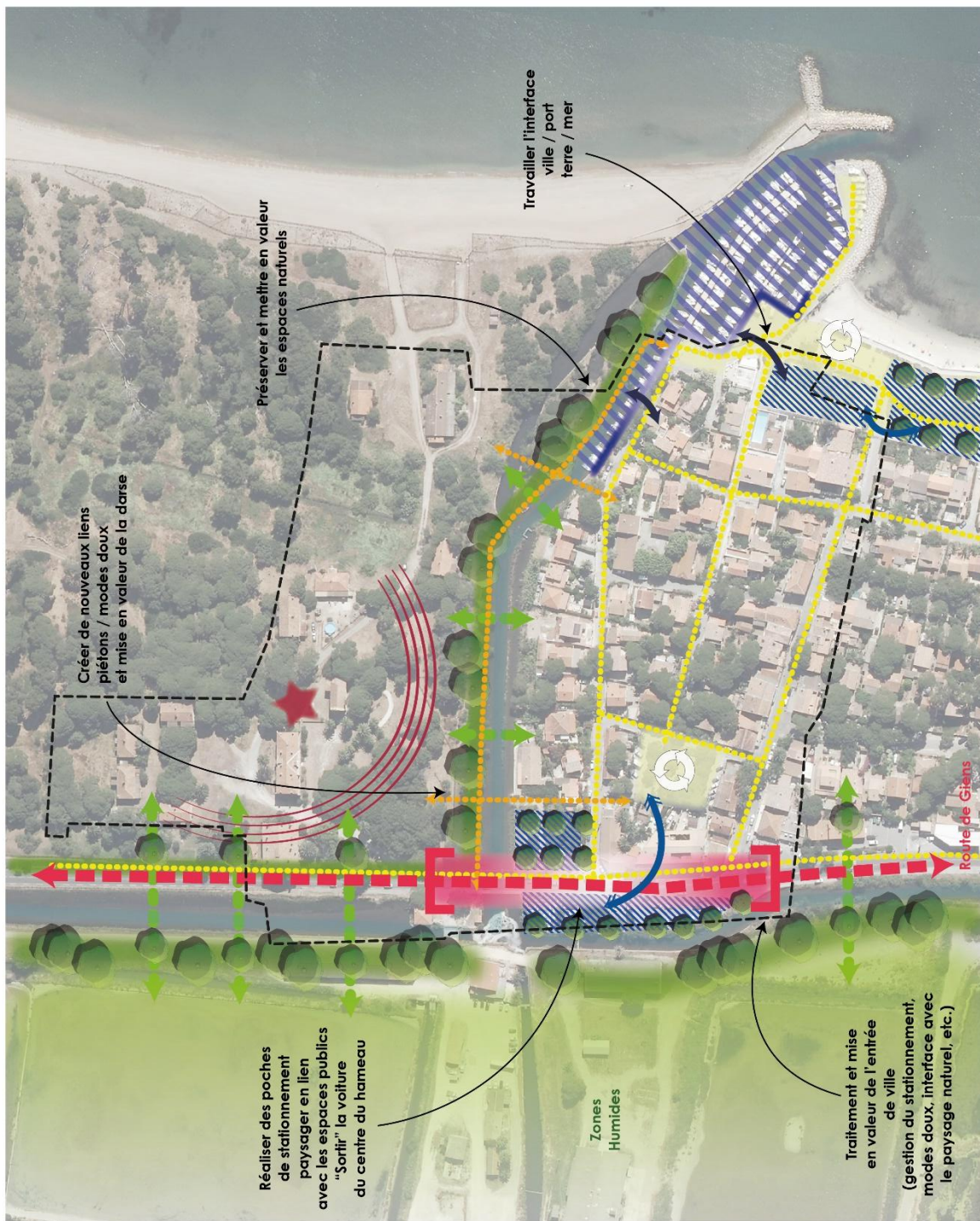
Situé sur la presqu'île de Giens, à l'entrée des Salins des Pesquiers, le hameau des Pesquiers constitue la véritable porte d'entrée de ces sites naturels. Cependant, l'aménagement routier très linéaire de la route de Giens qui le traverse ne permet pas de marquer suffisamment cet espace en tant que « porte d'entrée » de ces espaces. Le hameau des Pesquiers manque ainsi d'une véritable visibilité et souffre d'une insuffisance de en termes de stationnement.

■ **Principes programmatiques**

L'aménagement de ce hameau s'articule autour de plusieurs principes :

- la distinction et la clarification de la lisibilité du hameau par des aménagements urbains qualitatifs permettant une différenciation avec le traitement routier basique de la RD197. L'objectif visé doit être de créer les repères urbains suffisants pour marquer l'entrée et la sortie du hameau ;
- l'amélioration des conditions de stationnement. Le hameau souffre d'une insuffisance de stationnement. Celui-ci doit être optimisé pour répondre aux besoins liés à la fréquentation touristique, notamment à proximité de la RD197, des salins et du futur hôtel, ainsi que du port. Ce stationnement doit être accompagné des arrêts nécessaires à la desserte en transports en communs ;
- la mise en œuvre d'un traitement paysager et portuaire qualitatif permettant de définir les limites du hameau et d'engager une transition paysagère avec les espaces naturels remarquables situés aux alentours ;
- la prise en compte des mobilités douces au sein du quartier. En lien avec le stationnement et les différentes polarités (plages, Salins, ports, hôtel...), il est nécessaire que la circulation, en particulier piétonne, puisse s'effectuer en sécurité au sein du hameau. Cela implique la réalisation d'aménagement de voirie permettant un partage de celle-ci avec les modes doux ;
- l'aménagement de véritables espaces publics en cœur de hameau, facilitant la structuration urbaine du hameau et son caractère identitaire.

Orientation d'Aménagement et de Programmation - Hameau des Pesquiers



PERIMETRE ET LIMITES

--- Périmètre du site

VOCATION DES ESPACES / DESTINATION DU BATI

Espace public principal



Espace public - zones de rencontre

Zone humide à préserver

Port de plaisance

Entrée de ville

Secteur / poches de stationnement paysager à privilégier

Créer des poches de stationnement en lien avec les espaces publics

Espace remarquable (paysager, bâti, naturel) à valoriser

CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Axe de desserte principal
Route de Gien

Principales Liaisons piétonnes / modes doux existantes

Liaisons piétonnes / modes doux à créer

PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES

Frange tampon paysagère
Préservation et mise en valeur des zones humides et naturelles

Lien paysager entre espaces naturels (zones humides, etc.) et secteurs bâtis

Gestion de l'interface ville / port
Mise en valeur du lien terre / mer

M I OAP Saint Martin

Superficie du site : 5,7 ha

■ **Contexte**

Espace situé proche de la gare et de l'autoroute A570, au nord de la zone industrielle Saint-Martin déjà existante et au sud de la route départementale 276, dans le quartier des Loubes. L'urbanisation de ce secteur vise à développer l'activité économique pour créer de l'emploi local, et rationaliser le foncier existant en permettant une densification contrôlée de la zone d'activités existante.

■ **Principes programmatiques**

Aménagement global >

L'aménagement global du site est uniquement destiné à recevoir des constructions à vocation d'activités artisanales, industrielles et commerciales. Il devra s'organiser sous la forme d'une opération d'ensemble.

L'urbanisation envisagée ne devra pas accroître le risque inondation. Les bassins de rétention nécessaires à la gestion des eaux pluviales devront être prévus.

Artisanats/Industries/Commerces >

L'actuelle zone d'activités économiques Saint Martin présente une capacité d'accueil et de développement extrêmement faible. Aussi, à ce jour, les demandes de développement d'activités endogènes et exogènes ne peuvent être satisfaites. C'est pourquoi il est envisagé l'extension de la ZAE Saint Martin.

Néanmoins, il n'est pas souhaité un développement exclusivement commercial. En effet, il convient aujourd'hui de répondre à un manque de foncier à destination de l'artisanat et de l'industrie non polluante. Par ailleurs, il convient de préserver le tissu commercial du centre-ville et du quartier de la gare.

La présente OAP identifie et positionne les destinations souhaitées :

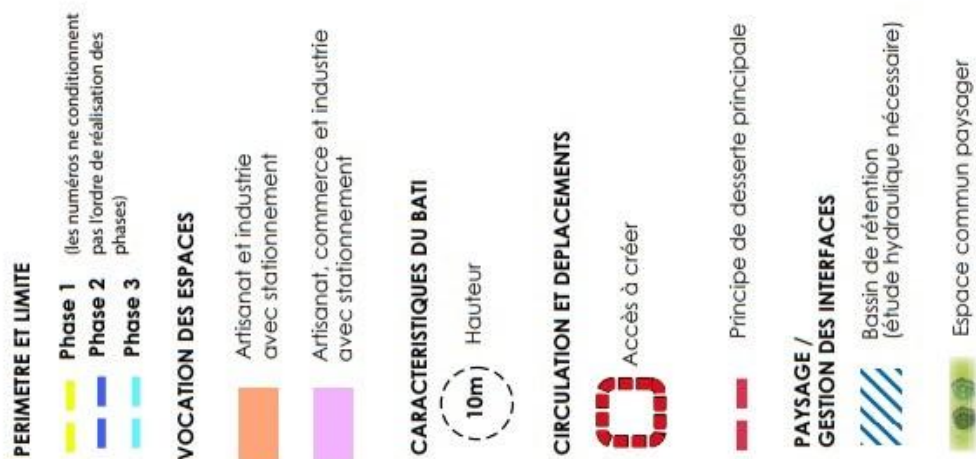
- la partie nord, en bordure de la RD276 accueillera du commerce, de l'artisanat et de l'industrie. Les constructions seront limitées à une hauteur de 10 mètres.
- la partie sud sera dédiée à l'artisanat et à l'industrie non polluante : le commerce y est proscrit. Les constructions seront limitées à une hauteur de 12 mètres.

Accès, circulations et déplacement >

- **Accès**
L'accès principal devra être créé et aménagé, il se fera à partir du rond point Saint-Martin. Une entrée/sortie devra être créée sur la partie Nord au dessus du Rond-point Saint-Martin.
- **Dessertes**
Une desserte principale se fera à partir du rond point Saint-Martin et traversera la zone du Nord au Sud se connectant à la rue Philémon Laugier.
Des liaisons douces/piétonnes se feront à l'intérieur du site pour circuler au mieux.
- **Stationnement**
Aménagement d'un stationnement qualitatif, permettant de satisfaire aux besoins de parkings des activités, un traitement perméable de la surface dédiée au stationnement des véhicules devra être favorisé.
Réalisation de stationnements avec des accès entrées/sorties clairement identifiés.

Économies d'énergies >

Les bâtiments devront assurer la couverture de la totalité de leur consommation réglementaire par une production énergétique renouvelable, sauf impossibilité technique démontrée ou imposée.



N I OAP Secteur-Gare

Superficie du site : 8,96 ha

■ Contexte

Le site du Pôle d'Echange 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 la création d'une gare routière, ainsi qu'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, d'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.

Par ailleurs, un accès secondaire connectera le PEM à l'école élémentaire.

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 publics. 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 :

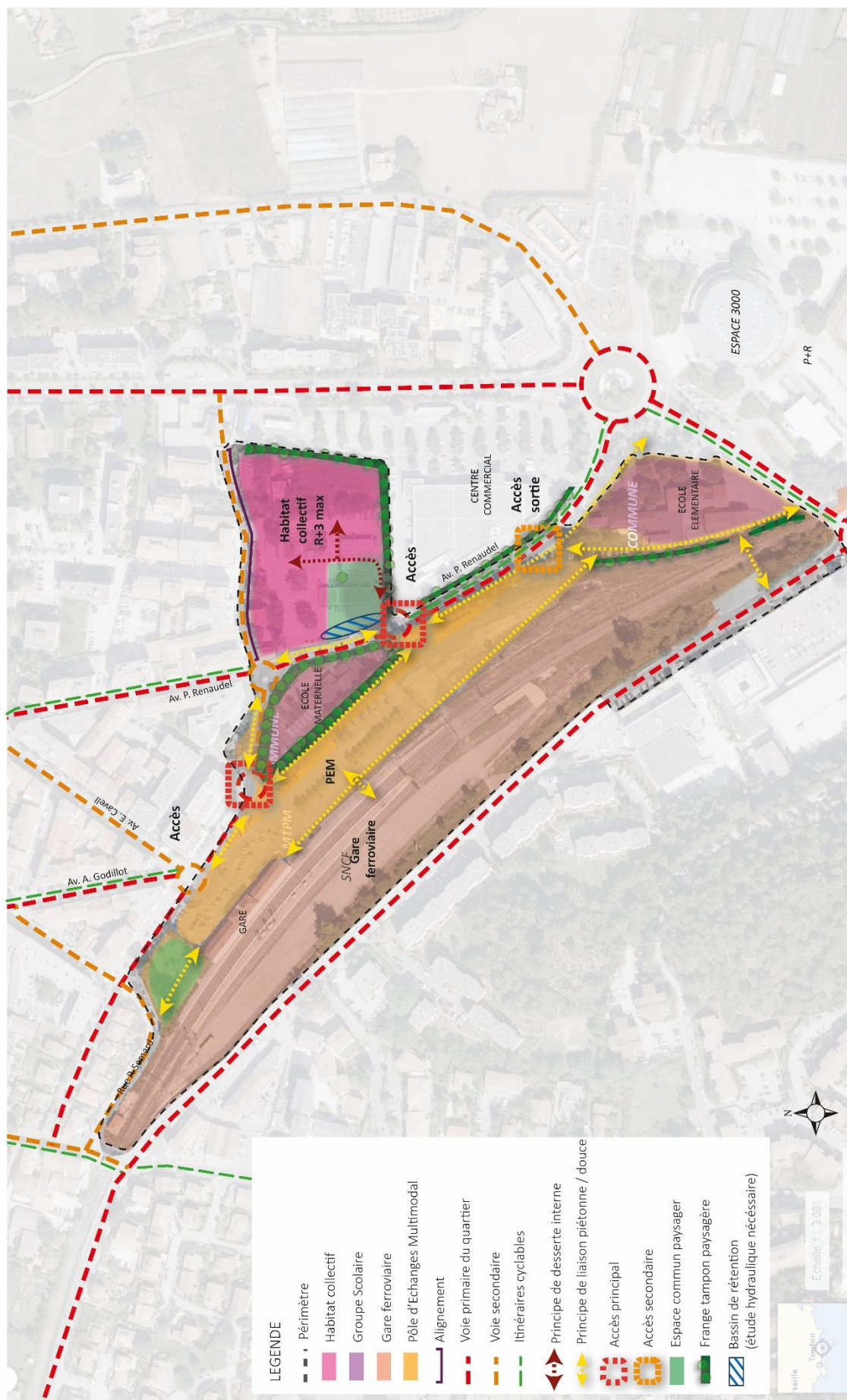
- Interdiction de réalisation de jardins potagers ou de vergers en pleine terre ;
- Tout forage, prélèvement et utilisation de l'eau de la nappe pour quelque usage que ce soit, y compris à des fins d'arrosage, sont interdits. Cette interdiction ne s'applique pas aux ouvrages ou pompes destinés à assurer 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.

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL- HYERES

Orientation d'Aménagement et de Programmation



O I OAP du Roubaud

Superficie du site : 26ha

■ Contexte

Le périmètre de l'OAP du secteur du Roubaud, d'une superficie d'environ 26 ha, est situé en entrée Ouest de la commune de Hyères.

Il est délimité :

- au Nord par la RN98 et le fleuve du Roubaud ;
- au Sud par la voie ferrée et la route des Loubes ;
- à l'Ouest par le boulevard Maréchal Juin ;
- à l'Est par l'avenue Paul Bourget, le quartier de la gare et le futur Pôle d'Échanges Multi-modal (PEM).

Ce secteur constitue un espace interstitiel stratégique, à l'interface entre le quartier dense de la gare, les pôles commerciaux existants et les zones d'activités environnantes. Il est identifié au SCoT Provence Méditerranée comme site à enjeu économique à l'échelle métropolitaine.

■ Principes programmatiques

Aménagement global >

Le secteur est destiné à accueillir principalement :

- des activités économiques, tertiaires, artisanales, et industrielles propres ;
- des activités de recherche, de santé, d'innovation, de formation et de services ;
- des commerces et services complémentaires au fonctionnement du site et aux besoins des entreprises, salariés, usagers et équipements ;

Le projet doit assurer une transition qualitative avec les secteurs d'habitat existants, en particulier sur la frange Est ; Les pôles commerciaux existants participent au fonctionnement global du secteur et peuvent évoluer dans une logique de recomposition et d'optimisation foncière, notamment par la mutualisation des stationnements.

Organisation urbaine et densité >

L'aménagement du secteur repose sur une organisation claire des îlots et des accès.

La densité des constructions doit permettre une utilisation économe du foncier, une évolution progressive des usages et une bonne intégration des équipements existants.

L'implantation des constructions doit ménager des respirations urbaines et des percées visuelles vers le Roubaud ;

Les gabarits bâtis doivent être organisés de manière à limiter les effets de masque, les vis-à-vis trop directs et les nuisances pour les habitations conservées ;

La densité recherchée doit rester compatible avec la qualité paysagère, la gestion hydraulique et le confort d'usage du secteur.

Les projets de construction doivent viser des procédés innovants et exemplaires en matière environnementale.

Espaces paysagers et architecture >

■ Traitement des clôtures :

Le traitement des limites doit être soigné et paysager, les clôtures participent à la qualité des interfaces avec l'espace public.

Les clôtures ne doivent pas faire obstacle à l'écoulement des eaux de crues. A ce titre les murs bahuts, sauf justifiés par un besoin de soutènement ou de manière ponctuelle en entrée de lots, sont interdits.

- A l'alignement des voies, les clôtures sont cas échéant composées d'une grille à barreaudage simple d'1,80m de hauteur. Les entrées de lots sont accompagnées d'éléments maçonnés intégrant les portails et coffrets, armoires et locaux éventuels.
- Les clôtures composant les *limites séparatives* sont composées par des haies vives, des grilles métalliques ou tout autre dispositif à claire-voie (matériaux opaques interdits).

Les coloris doivent rester proches des couleurs naturelles de la terre, la pierre locale, et le bois. L'utilisation de la couleur noire, ou de couleurs proches du noir, anthracite ainsi que du blanc, est à proscrire.

■ **Traitement des façades :**

Les façades doivent être traitées selon les principes de l'architecture méditerranéenne afin de se prémunir de la surchauffe estivale.

Une attention doit être portée à leur implantation et à leurs dispositifs de protection solaire. Les ouvertures, à l'exception des façades orientées au Nord doivent compter des éléments de protection solaire.

Afin de s'insérer harmonieusement dans l'environnement les longueurs des façades contigües ne pourront excéder 45 mètres linéaires. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions à destination artisanales ou industrielles.

Les bâtiments implantés en lisière des secteurs habités doivent faire l'objet d'un traitement particulier de leurs façades et de leurs émergences.

L'utilisation de bardage de type tôle ondulée est à proscrire.

Les pans entiers de façade de couleur noire, anthracite ou blanche, ainsi que l'utilisation de couleurs vives sont à proscrire.

Accès, circulations et déplacements >

■ **Accès**

Les accès sont conçus de manière à sécuriser les flux et à limiter les conflits entre les usages. L'accès se fait à l'Ouest par le giratoire Mal Juin selon un barreau de liaison à créer, et à l'Est de puis l'avenue Paul Bourget, le long de l'avenue Mario Bénard existante.

■ **Dessertes**

Une desserte interne hiérarchisée structure l'aménagement et permet l'évolution progressive de l'urbanisation. Elle vise à contribuer à l'apaisement des circulations et à la réduction des conflits d'usages.

■ **Mode doux :**

Les cheminements piétons et cyclables sont continus, lisibles et sécurisés. Une liaison douce directe est assurée vers la gare ferroviaire et le futur PEM. Le projet favorise les déplacements alternatifs à la voiture. La trame viaire dédiées aux modes de déplacements doux doit être reportée de manière cohérente au sein des tènements fonciers.

■ **Stationnement**

Le stationnement doit être conçu de façon à limiter son emprise au sol, tout en n'obérant pas les possibilités de mutualisation entre les activités, les commerces et les équipements. Sur le principe d'une intégration paysagère et de l'optimisation du foncier, la recomposition des stationnements existants est encouragée.

Le traitement du stationnement extérieur doit participer à l'insertion paysagère du projet, intégrer en dehors des bandes roulantes des revêtements perméables, de la végétation d'ombrage et des aménagements qui permettent de lutter contre les îlots de chaleur. Les cheminements piétons structurants y sont identifiés et accompagnés de végétations d'ombrage.

Chaque tènement foncier prévoit l'aménagement d'un local à vélos qui peut cas échéant être intégré au bâti.

Gestion des risques et des aléas >

L'aménagement du secteur ne doit pas aggraver le risque d'inondation.

La zone d'expansion de crues et les ouvrages hydrauliques sont préservés.

La gestion des eaux pluviales privilégie des solutions intégrées à l'aménagement et compatibles avec le fonctionnement naturel du site. La gestion des eaux pluviales se fait prioritairement au sein des tènements.

Les aménagements doivent rechercher le maintien d'espaces de pleine terre et la limitation des surfaces imperméabilisées

La composition urbaine du secteur recherche une organisation bâtie compatible avec le libre écoulement des eaux en cas de crue du fleuve. L'implantation des constructions veille à préserver des transparences hydrauliques, à éviter les fronts bâtis continus faisant obstacle aux écoulements et à maintenir des espaces ouverts participant au fonctionnement de la zone d'expansion de crue.

Les rampes d'accès aux stationnement souterrains sont à implanter dans le sens contraire de l'écoulement des crues et doivent obligatoirement comporter un dispositif de type bourrelet à leur sommet.

Gestion de la ressource en eau >

Dans un contexte de raréfaction de la ressource en eau, le porteur de projet définira des aménagements permettant de limiter la consommation en eau potable en fonction des possibilités techniques :

- Système de récupération des eaux de pluie et réemploi sur site, lorsque cela est possible et en cohérence avec la réglementation en vigueur ;
- Valorisation des eaux grises, pour l'arrosage par exemple ;
- Dispositifs de filtration des eaux pluviales.

Aménagement favorable à la biodiversité >

▪ Trame paysagère :

Les abords du fleuve du Roubaud constituent l'élément structurant du paysage. A ce titre une large frange paysagère au Nord du site est préservée afin de maintenir et renforcer la continuité écologique liée à sa ripisylve.

Les franges urbaines et les espaces non bâtis participent à la qualité paysagère et au confort climatique du site. A ce titre les parcours piétons sont accompagnés par des arbres d'ombrage.

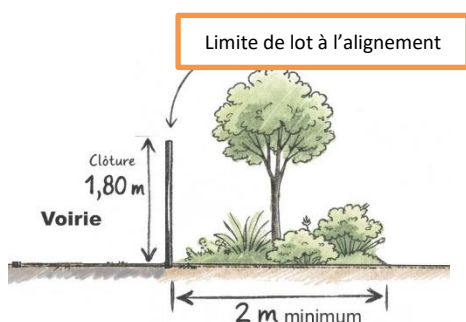
Les franges paysagères le long de la voie ferrée sont largement plantées.

Au sein des lots les plantations d'arbres et les espaces végétalisés sont favorisés, et les limites de lots participent pleinement à la qualité paysagère et à la trame écologique du quartier.

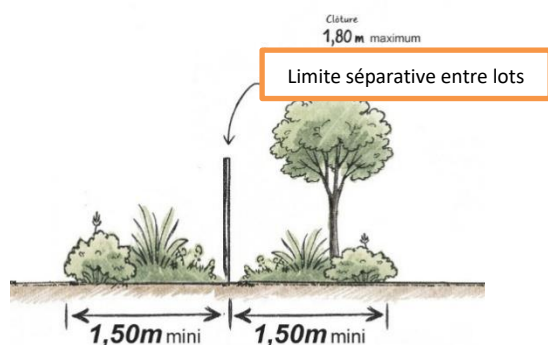
Les plantations devront privilégier des essences adaptées au contexte méditerranéen et à la disponibilité de la ressource en eau. L'éclairage extérieur doit être conçu de manière à limiter les nuisances lumineuses, notamment sur les franges écologiques du site.

▪ Traitement paysager des limites de lots :

- Les limites à l'alignement des voies sont composées d'une bande paysagée de 2m de large plantée d'arbres et arbustes.



- Les limites séparatives sont accompagnées d'une bande paysagée de 1,50m, plantée de haies vives et/ou d'arbres en bosquets.

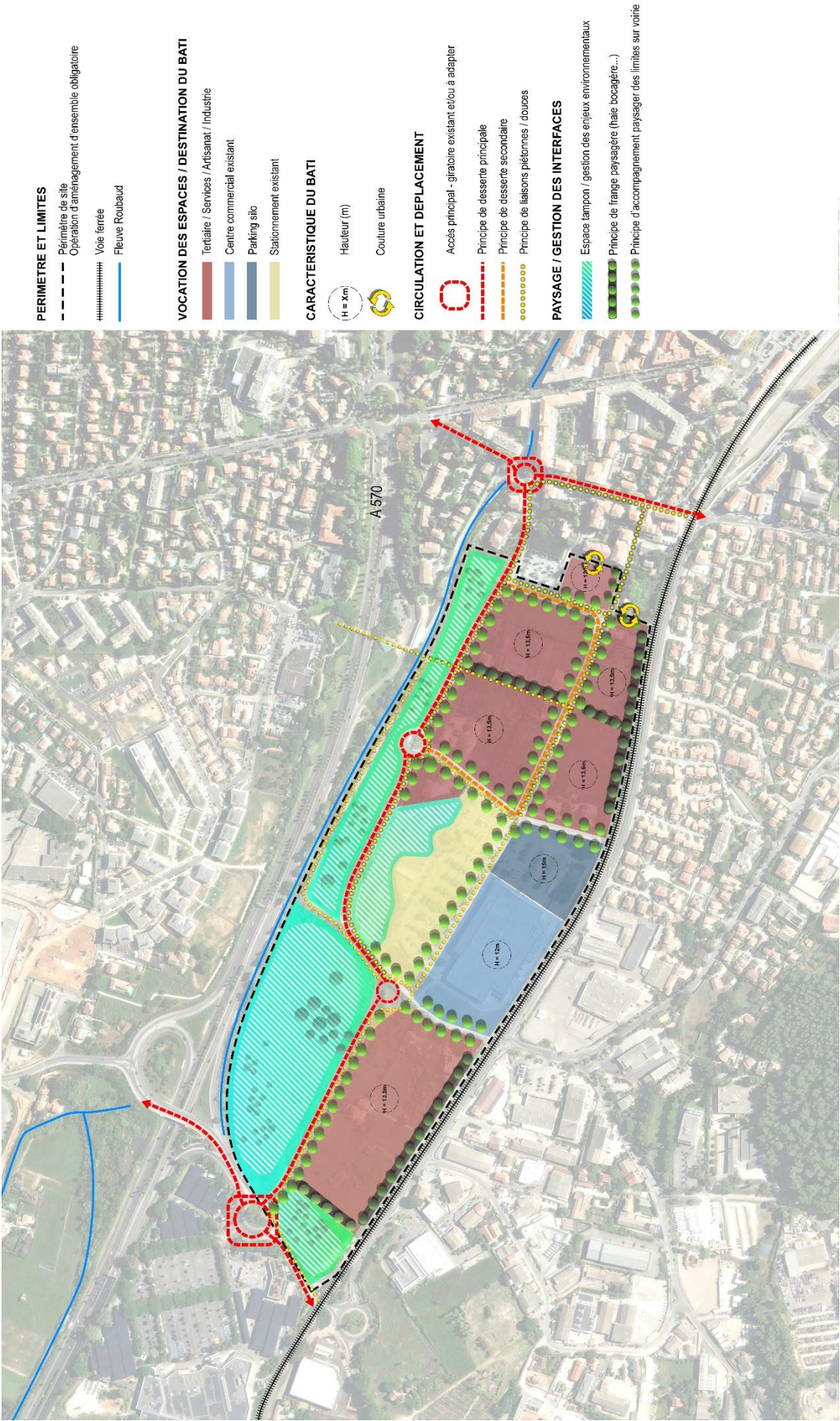


Modalités de mise en œuvre >

L'aménagement doit être compatibles avec les orientations de la présente OAP.

L'urbanisation du secteur peut être réalisée de manière progressive, sans préjuger des outils opérationnels mobilisés.

Les prescriptions réglementaires applicables sont définies par le règlement de la zone UI et de ses sous-secteurs.





Hôtel de Ville
12, Avenue Joseph Clotis
BP 709
83412 HYERES CEDEX

CITADIA
CONSEIL