

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :

Date de validation par la préfecture :

Date d'affichage :

**CONSEIL METROPOLITAIN DU  
JEUDI 29 SEPTEMBRE 2022**

**NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS  
EN EXERCICE : 81**

**QUORUM : 41**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE  
MEDITERRANEE régulièrement convoqué le jeudi 29 septembre 2022, a  
été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

Secrétaire de Séance :

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
0	0	0

**OBJET DE LA DELIBERATION**

**N° 22/09/805**

**VILLE DE HYERES-LES-  
PALMIERS - MODIFICATION  
N°4 DU PLAN LOCAL  
D'URBANISME -  
JUSTIFICATION DE  
L'OUVERTURE À  
L'URBANISATION DE LA  
ZONE 3AU, SECTEUR GARE  
- DEFINITION DES  
OBJECTIFS POURSUIVIS ET  
DES MODALITES DE  
CONCERTATION**

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :

Date de validation par la préfecture :

Date d'affichage :

## **Séance Publique du 29 septembre 2022**

**N° D' O R D R E : 22/09/805**

**O B J E T : VILLE DE HYERES-LES-PALMIERS - MODIFICATION  
N°4 DU PLAN LOCAL D'URBANISME - JUSTIFICATION  
DE L'OUVERTURE À L'URBANISATION DE LA ZONE  
3AU, SECTEUR GARE - DEFINITION DES OBJECTIFS  
POURSUIVIS ET DES MODALITES DE CONCERTATION**

### **LE CONSEIL METROPOLITAIN**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L153-36 et suivants, L103-2 à L103-6,

**VU** le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018,

**VU** le Plan Local d'Urbanisme de la Commune d'Hyères-les-Palmiers opposable,

**VU** la délibération du Conseil Métropolitain n°21/11/361 en date du 10 novembre 2021, fixant les modalités de la concertation préalable pour le projet de création d'un pôle d'échange multimodal sur la commune d'Hyères-les-Palmiers,

**VU** l'avis de la Commission Aménagement du Territoire, Planification, Stratégie Foncière en date du 5 septembre 2022,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire de procéder à la modification du Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Hyères-les-Palmiers, afin d'ouvrir à l'urbanisation la zone 3AU située dans le secteur de la Gare, impliquant des évolutions des règlements écrit et graphique, ainsi que la création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP),

**CONSIDERANT** qu'en application des dispositions de l'article L153-38 du Code de l'Urbanisme, toute modification du Plan Local d'Urbanisme ayant pour objet l'ouverture à l'urbanisation d'une zone doit donner lieu à une délibération motivée du Conseil Métropolitain qui « *justifie l'utilité de cette ouverture au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées et la faisabilité opérationnelle d'un projet dans ces zones* »,

**CONSIDERANT** que la zone 3AU a été instaurée dans l'attente de la définition du projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) et du projet de reconversion de l'ancien site ENEDIS, à proximité de la gare ferroviaire, dans un secteur très urbain. Aujourd'hui, l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU est indispensable à la réalisation de ce projet public, ainsi qu'à la réalisation d'un programme de logements en renouvellement urbain,

**CONSIDERANT** qu'en effet, cette ouverture à l'urbanisation concerne un vaste tènement foncier stratégique, actuellement occupé par :

- le parking aérien de la gare dont la vocation est d'être remplacé par un parking silo d'environ 560 places de stationnement et une gare routière,
- un ancien établissement industriel dont le projet de reconversion permettra notamment la réalisation de logements, dont au moins 35% de logements sociaux,

**CONSIDERANT** que l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU du secteur Gare, répond aux deux premières orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et participe à la troisième :

- ORIENTATION N°1 : Affirmer un nouvel équilibre territorial
  - o Renforcer les centralités urbaines autour de la gare et du centre-ville ;
  - o Aménager la gare en véritable pôle multimodal ;
  - o Améliorer la desserte de l'aéroport par la création d'une liaison directe en Transport en Commun en Site Propre jusqu'à la gare.
- ORIENTATION N°2 : Améliorer les équilibres humains
  - o Encourager le développement d'une offre de logements adaptée au profil de tous les ménages, [...] ;
  - o Favoriser la production de logements sociaux dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement, à hauteur de [...] 35 % dans les secteurs de projets situés à proximité immédiate du centre ;
  - o Favoriser une production de logements à proximité des commerces, services et dessertes par les transports en commun.
- ORIENTATION N°3 : Renforcer les équilibres économiques
  - o Permettre la création d'un pôle tertiaire / centre d'affaire de haute valeur ajoutée dans la ZAE du Roubaud à proximité du pôle gare,

**CONSIDERANT** que l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU fera l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation qui permettra d'assurer un aménagement cohérent et une optimisation du foncier. L'ouverture à l'urbanisation sera ainsi conditionnée et contrôlée par la Métropole TPM et la commune d'Hyères-les-Palmiers,

**CONSIDERANT** que le projet de Pôle d'Echange Multimodal est de compétence métropolitaine, et que le secteur 3AU du secteur Gare est identifié dans le SCoT comme principal site en mutation, dans un espace urbanisé. L'aménagement de cette zone vise à « *conforter la grande accessibilité de Provence Méditerranée* » et à « *consolider les grandes portes d'entrée du territoire* »,

**CONSIDERANT** que l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU du secteur Gare se justifie par la nécessité d'améliorer les conditions de desserte par les transports en commun et de produire de l'habitat dont du logement social, par la densification d'espaces déjà urbanisés,

**CONSIDERANT** que la modification n°4 poursuit les objectifs suivants :

- Aménager un véritable pôle multimodal d'une surface totale d'environ 20 000 m<sup>2</sup>. Il s'agira de compléter l'offre de transport en commun ferroviaire, par une gare routière et un parking d'environ 560 places, avec une identité tournée vers la transition énergétique.
- Améliorer la desserte de l'aéroport depuis la gare ferroviaire.
- Renforcer les centralités urbaines autour de la gare en développant une offre de logements adaptée (notamment du logement social), sur les terrains anciennement propriété ENEDIS, à proximité des commerces, services et dessertes par les transports en commun,

**CONSIDERANT** que conformément à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, la procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme soumise à évaluation environnementale nécessite l'organisation d'une concertation publique,

**CONSIDERANT** qu'au regard de l'article L103-4 du Code de l'Urbanisme, il convient donc de fixer les modalités de la concertation permettant une juste information et participation du public, d'une durée de 31 jours, à partir de la dernière mesure de publicité de la présente délibération :

- Information de la population par voie de presse, affichage à l'Hôtel de la Métropole et en mairie d'Hyères principale ;
- Information concernant la procédure sur le site internet de la Métropole et de la ville d'Hyères-les-Palmiers;

Les moyens d'expression mis en place sont les suivants :

- La mise à disposition du public d'un registre à feuillets non mobiles destiné aux observations de toutes personnes intéressées. Ce registre sera mis à disposition de la population, sur rendez-vous, à la Mairie d'Hyères principale, aux heures et jours habituels d'ouverture du service aménagement (1<sup>er</sup> étage de l'Hôtel de Ville). La prise de rendez-vous se fait par téléphone au 04.94.00.79.93 ou par un formulaire en ligne à retrouver sur le site internet de la ville d'Hyères-les-Palmiers : [www.hyeres.fr](http://www.hyeres.fr). L'accès physique se fera dans le respect des règles sanitaires en vigueur ;
- Chacun pourra faire part de ses observations par courrier à l'attention de Monsieur le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée à l'adresse suivante : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Hôtel de la Métropole - 107 Boulevard Henri Fabre - CS 30536 - 83041 TOULON Cedex 09, ou par courrier électronique à l'adresse suivante : [mtpm.plu@metropoletpm.fr](mailto:mtpm.plu@metropoletpm.fr), en précisant en objet : « Modification n°4 du PLU d'Hyères ».

A l'expiration de la concertation, un bilan sera présenté devant le Conseil Métropolitain qui en tirera le bilan. Le dossier de modification du plan local d'urbanisme de la commune sera ensuite soumis pour avis aux personnes publiques associées avant l'organisation d'une enquête publique permettant à la population de formuler ses observations.

Et après en avoir délibéré,

## **D E C I D E**

### **ARTICLE 1**

**DE PRESCRIRE** la procédure de modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Hyères-les-Palmiers, portant sur l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU du secteur Gare, telle que développée ci-dessus.

### **ARTICLE 2**

**D'APPROUVER** les justifications portant sur l'utilité de l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU du secteur Gare, au regard de la nécessité d'améliorer l'accès à l'est de la Métropole et de produire du logement social.

### **ARTICLE 3**

**D'APPROUVER** les modalités de mise à disposition au public de la concertation obligatoire relative à la modification n°4 du PLU portant sur l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU du secteur Gare, exposées ci-dessus.

### **ARTICLE 4**

**D'AUTORISER** Monsieur le Président de la Métropole à prendre toutes dispositions et à signer tout acte ou tout document tendant à rendre effective cette décision.

## **ARTICLE 5**

**DE DIRE** que la présente délibération sera affichée en mairie d'Hyères-les-Palmiers et au siège de la Métropole. Mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département conformément à l'article R153-21 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.  
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 29 septembre 2022

Hubert FALCO

Président de la Métropole  
Toulon Provence Méditerranée  
Ancien Ministre

POUR 0

CONTRE 0

ABSTENTION 0

# 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



# SOMMAIRE

## Table des matières

SOMMAIRE .....	3
A- Préambule .....	5
1. L'objet de la modification .....	6
2. La procédure .....	8
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 .....	22
1. Evolutions apportées au règlement écrit et graphique du PLU .....	23
1.1. Création d'un sous-secteur UDb dans le plan de zonage .....	23
1.2. Création d'un sous-secteur UDb dans le règlement .....	24
2. Création d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) .....	24
D- Conclusion .....	27
1. Bilan des évolutions de surfaces .....	28
2. Compatibilité de la modification .....	29
2.1. Avec le PADD du PLU en vigueur .....	29
2.2. Avec le SCoT Provence Méditerranée .....	29
2.3. Avec les règles générales du SRADDET Provence Alpes Côte d'Azur, intégrant le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) .....	30
2.4. Avec le SDAGE Rhône Méditerranée .....	32
2.5. Avec le Plan de Déplacements Urbains .....	33
3. Incidences du projet de modification sur l'environnement .....	34



## A- Préambule

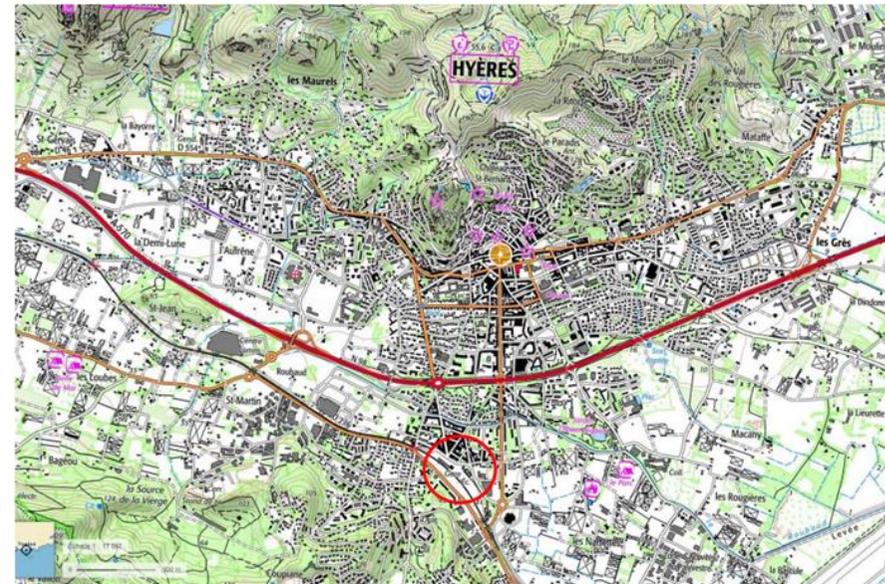
---

## 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 et dont la dernière évolution du PLU a été approuvée le 24 mars 2022 (Modification n°3).

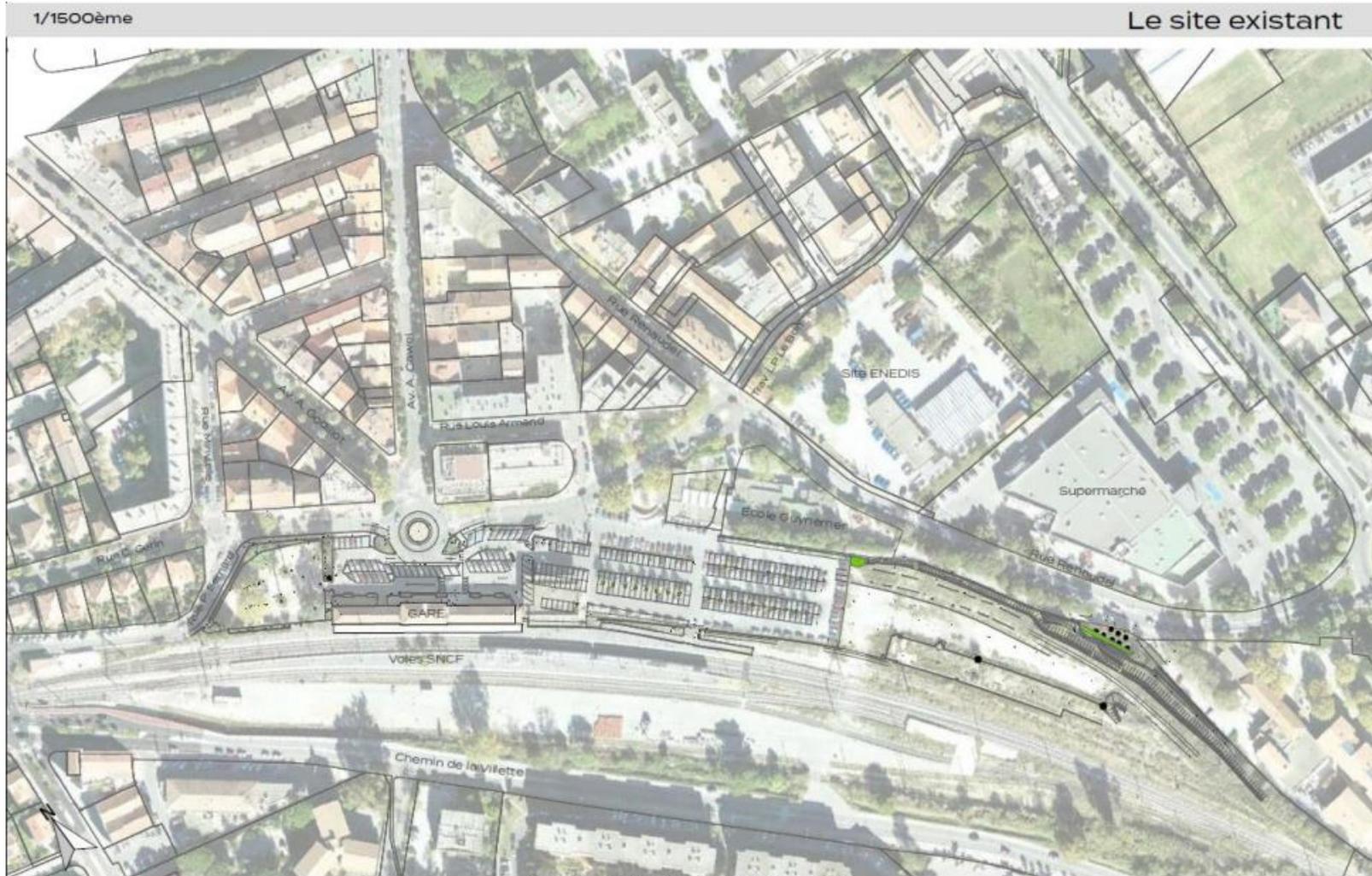
La commune de Hyères-les-Palmiers et la Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM) prévoient la création d'un Pôle d'échange Multimodal (PEM) sur le site stratégique de la gare, avec l'intégration d'une gare de bus et sa billetterie, ainsi qu'un parking-relais d'environ 560 places.

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 située 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'échange multimodal. 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. Saisine de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale pour avis au titre de l'évaluation environnementale.
5. Notification de projet de modification du PLU aux Personnes Publiques Associées, et Consultées le cas échéant.
6. 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.
7. 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.

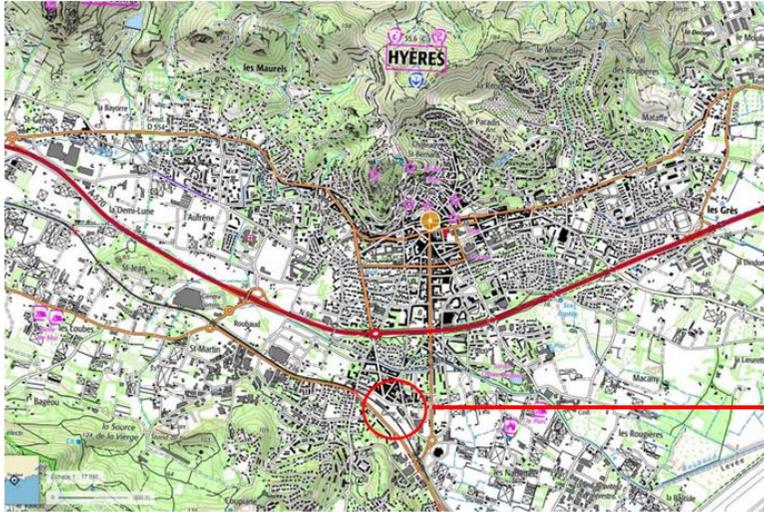
La section Gare de La Pauline - Gare de Hyères-les-Palmiers a été modernisée en 2015, afin de relier Marseille, Toulon et Hyères-les-Palmiers à la demi-heure en période de pointe et un train par heure en journée et en soirée. Néanmoins l'offre de stationnement au niveau de la gare, estimée à 300 places 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'échange 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.



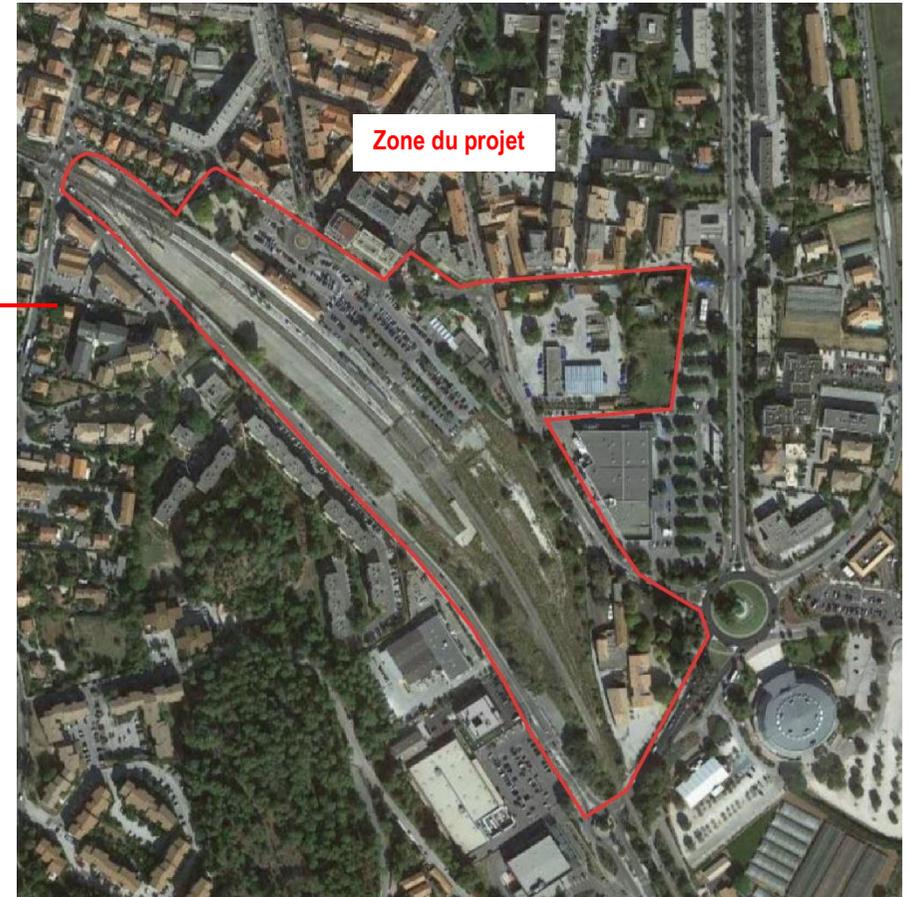
Propriétaires fonciers du site d'étude



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

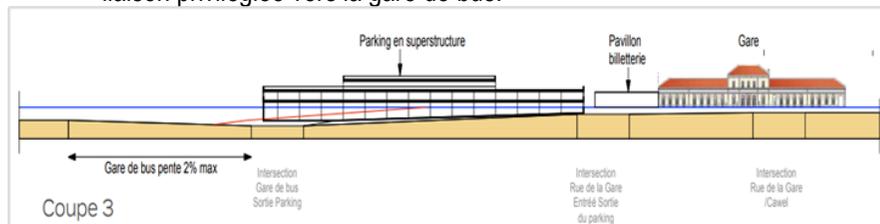
Le projet du Pôle d'Echanges Multimodal se structure autour du site stratégique de la gare TER/TGV d'Hyères-les-Palmiers. Il est prévu l'aménagement d'une gare de bus et sa billetterie pour l'accueil des lignes urbaines, interurbaines et le futur TCSP vers l'aéroport, qui profitera à la desserte de la 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.

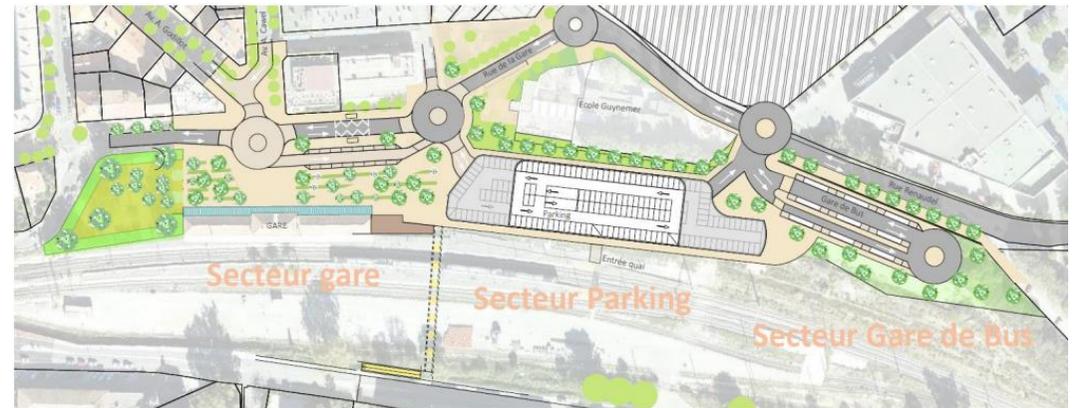
Les intentions d'aménagement du secteur tiennent compte des enjeux de la transition énergétique, notamment par la mise en place d'un circuit multimodal durable autour de la gare, conforté par la conception d'espaces publics et récréatifs, qui contribuent à animer le cadre de vie sur le site du projet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

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

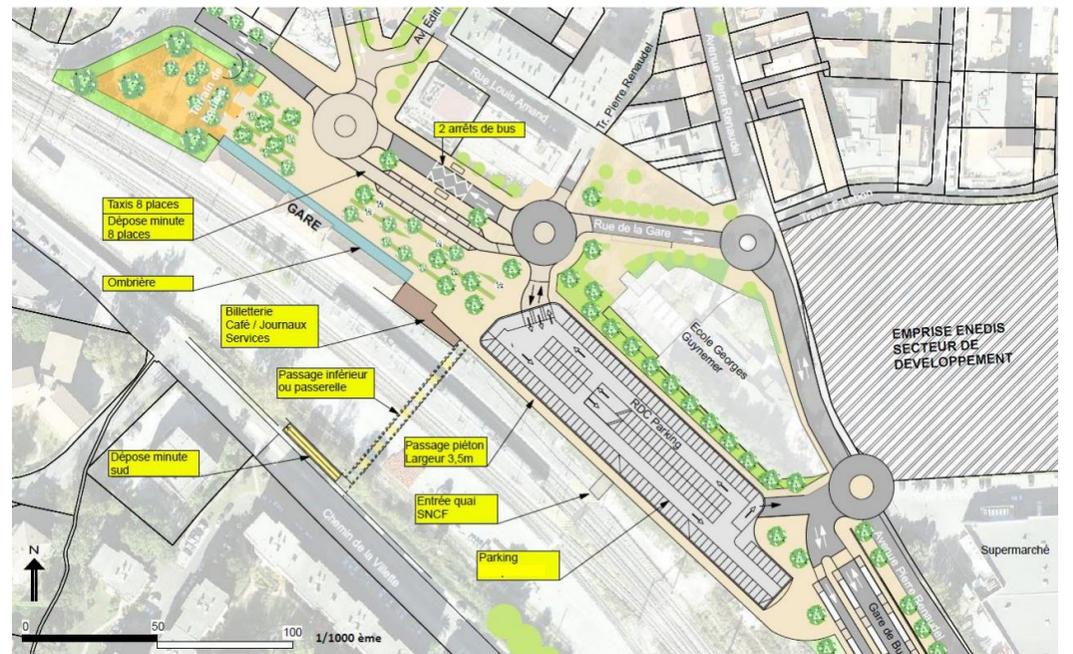
- La création du parvis de la gare et le réaménagement de la rue de la gare et ses abords, avec un arrêt de bus urbains, un dépose-minute, les taxis et du stationnement deux-roues ;
- La réalisation d'un parking relais de 560 places, sur 4 niveaux et un rond-point d'accès ;
- La réalisation de la gare 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.



Profil en long sur le projet de PEM



Plan de masse du projet de PEM



Composition du projet de PEM

### 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.

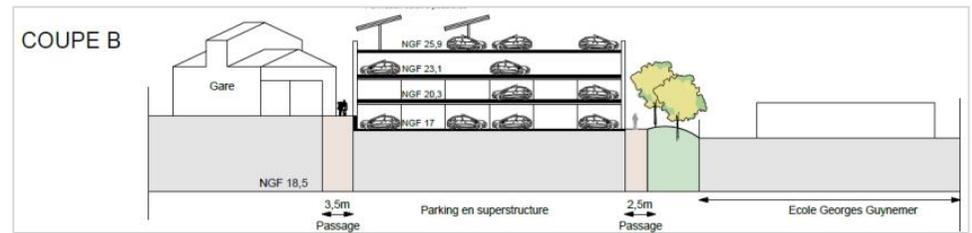
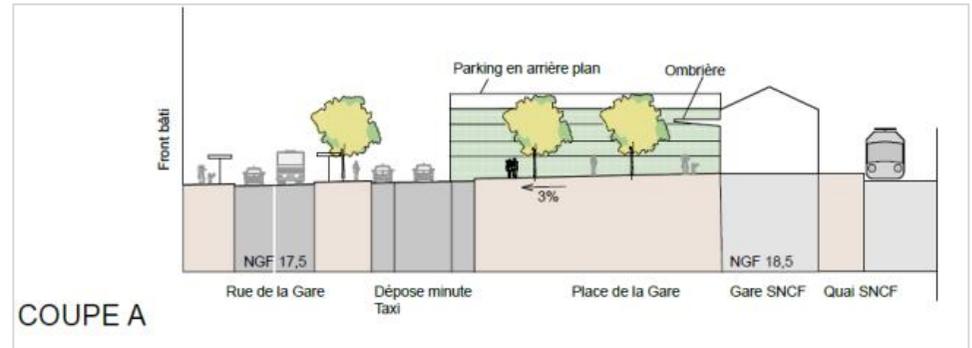
Le bâtiment du parking comprend 4 niveaux et 560 places avec une entrée/sortie depuis le parvis de la gare et une sortie sur le rond-point d'accès de la gare routière. Son intégration architecturale et paysagère est un enjeu fort du projet, notamment par rapport au bâtiment de la gare. De ce fait, le 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



Coupes schématiques sur le parking relais



Localisation des coupes A et B

### 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.

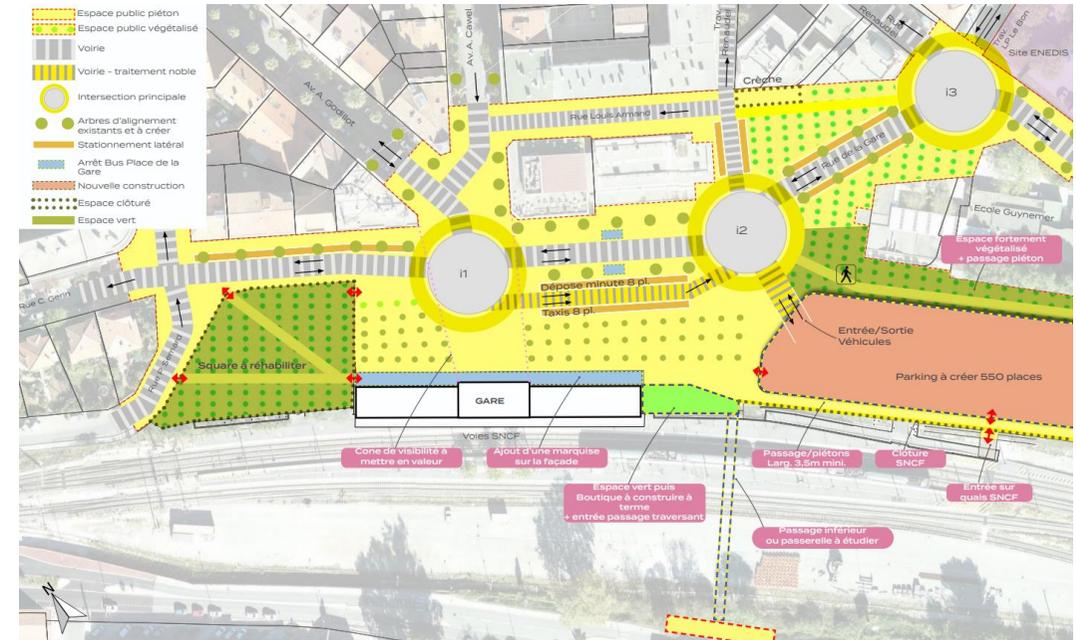
La gare de bus comprend 9 quais pour :

- 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





*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 Sud est résidentielle.



*Vue de l'environnement immédiat*

Ce projet de reconversion de la friche à proximité du futur PEM et des écoles maternelle et primaire 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.

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 Pôle  
d'Echange Multimodal

Epannelage /  
intégration du  
contexte bâti

Projet de  
giratoire

**Proposition  
d'accès unique  
au site de projet**

Supermarché  
Casino



Projet de  
Gare de BUS  
PEM

Projet de reconversion de la friche ENEDIS

## 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, conforte 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**

Pour permettre le développement du social et dans l'attente du futur programme local de l'habitat, une part de logement social est 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 reste une priorité communale.

## 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 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.

La création de ce sous-secteur s'est imposée au regard des caractéristiques du projet retenu.

Les règles afférentes au sous-secteur UDb sont en cours d'écriture.

## 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 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 à l'insuffisance de l'offre de stationnement existante et à améliorer l'accessibilité et les déplacements aux abords de la gare. Le projet permet par ailleurs de requalifier l'espace public existant.

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 réhabilitation des groupes scolaires, ainsi que la production d'un programme de

logements collectifs, sur une hauteur allant de R+2 à R+3 accompagneront la création du PEM.

Ce dernier 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, notamment le parvis de la gare. L'opération devra également intégrer dans sa partie Nord-Est, 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.

### 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. Une frange tampon paysagère est également prévue au sein de l'OAP sur le site ENEDIS.

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

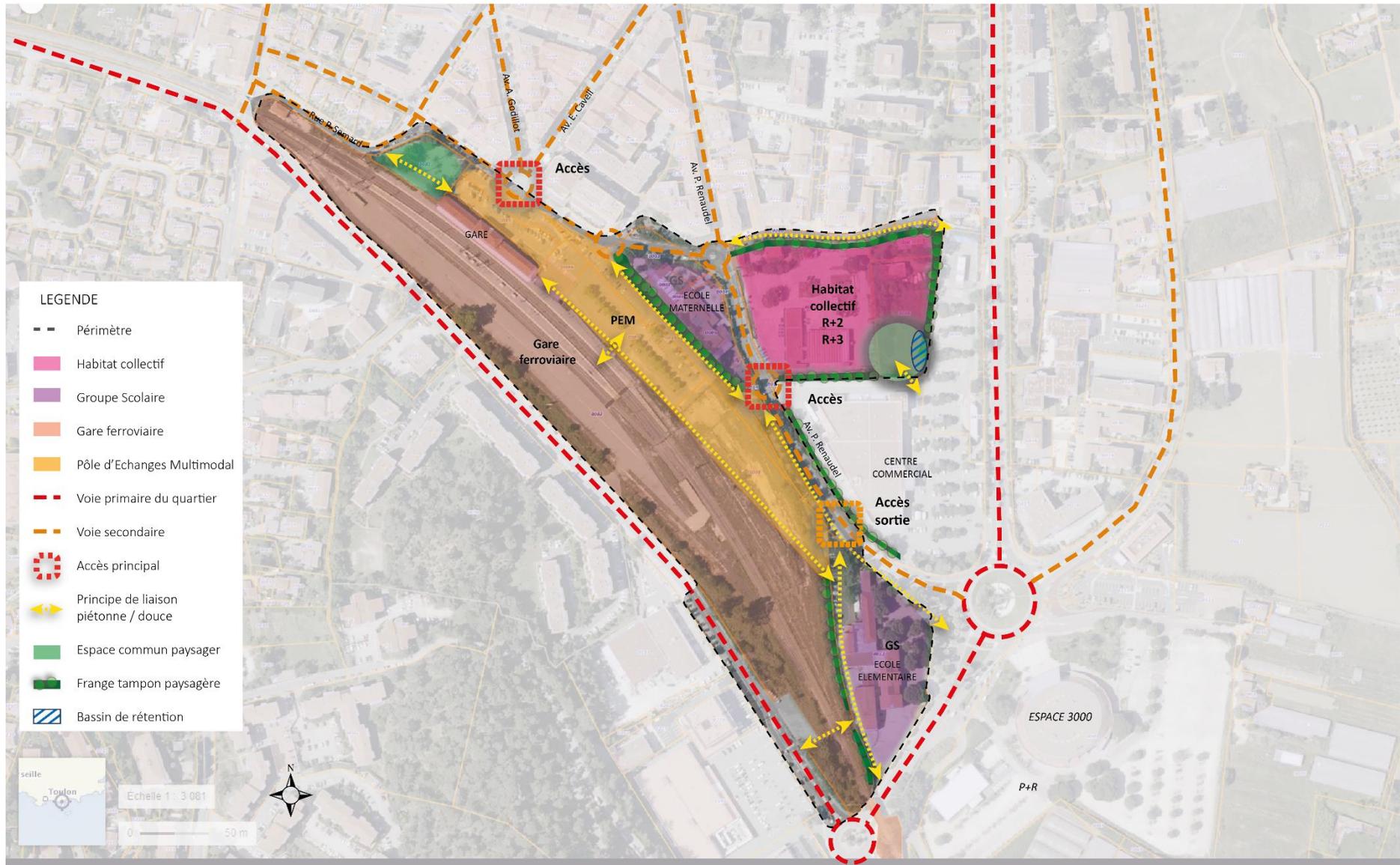
#### Desserte :

La desserte principale du site devra s'effectuer par deux voies principales reliant l'avenue Geoffroy Saint-Hilaire au chemin de la villette. Ces voiries se relient à un réseau de desserte secondaire au Nord et à l'Est du site, afin de concentrer les flux mécaniques vers ces sorties et favoriser une desserte active à l'intérieur de l'assiette du projet.

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.

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
<b>UDb</b>	<b>0,00</b>	<b>8,96</b>
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
<b>TOTAL U</b>	<b>2100,38</b>	<b>2109,34</b>
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
<b>3AU</b>	<b>9,35</b>	<b>0,39</b>
3AUe	10,30	10,30
3AUr	20,13	20,13
<b>TOTAL AU</b>	<b>111,77</b>	<b>102,80</b>
A	2789,51	2789,51
Aa	90,02	90,02
AL	374,97	374,97
<b>TOTAL A</b>	<b>3254,50</b>	<b>3254,50</b>
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
<b>TOTAL N</b>	<b>7936,42</b>	<b>7936,42</b>
<b>TOTAL</b>	<b>13403,06</b>	<b>13403,06</b>

## 2. Compatibilité de la modification

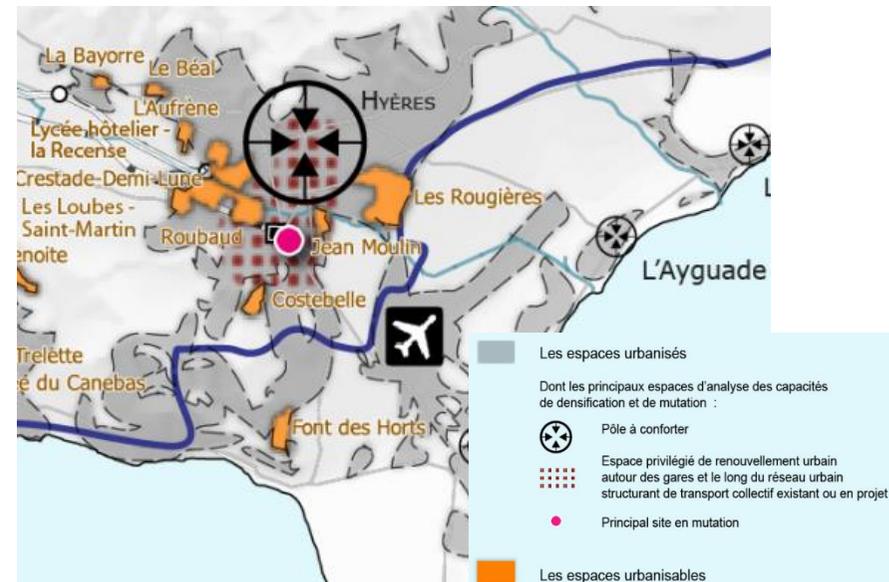
### 2.1. Avec le PADD du PLU en vigueur

Le projet de création du pôle d'échange 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 :

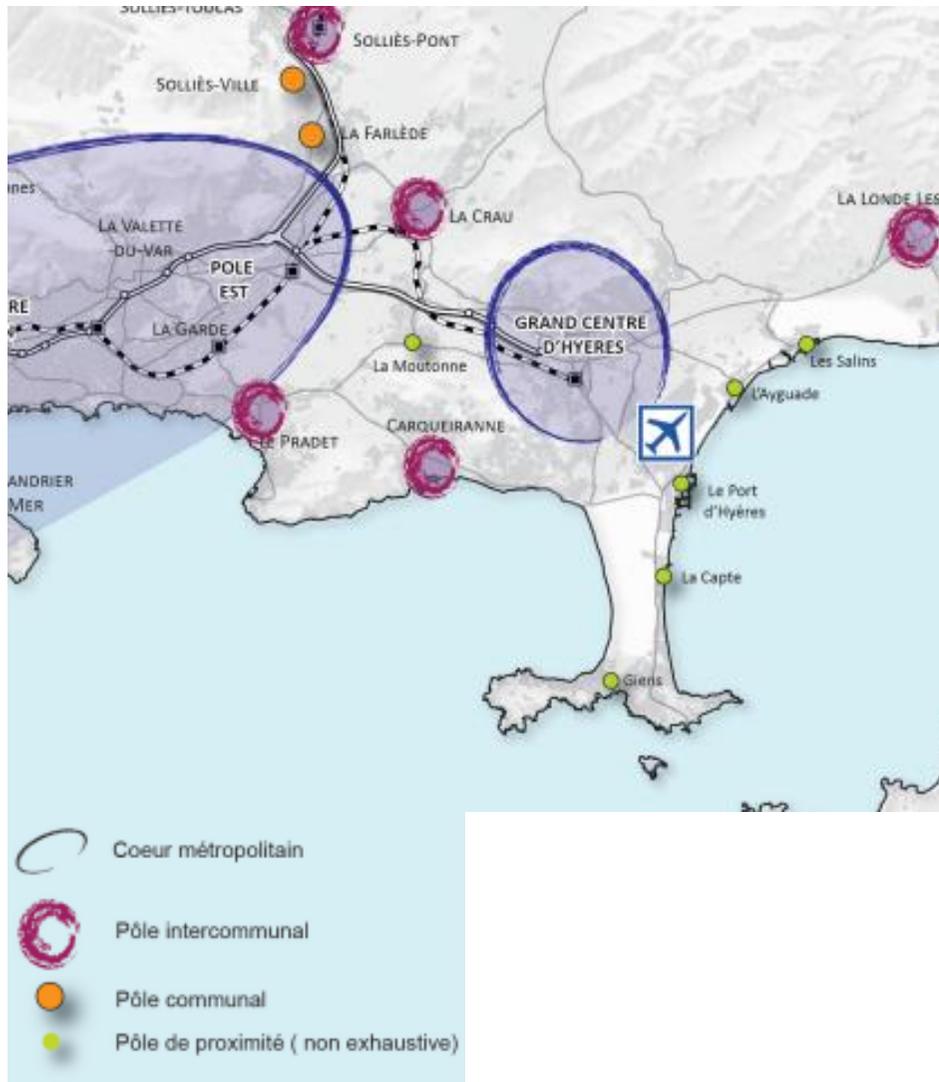
- L'orientation n°1 du PADD « Affirmer un nouvel équilibre territorial » à travers l'action de :
  - « mieux se déplacer » : visant à améliorer la problématique des liaisons inter-quartiers. L'atteinte de cet objectif permettra en plus de bénéficier de déplacements sécurisés, d'accroître l'accès aux 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'échange 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.



Extrait du SCoT



Extrait du SCoT

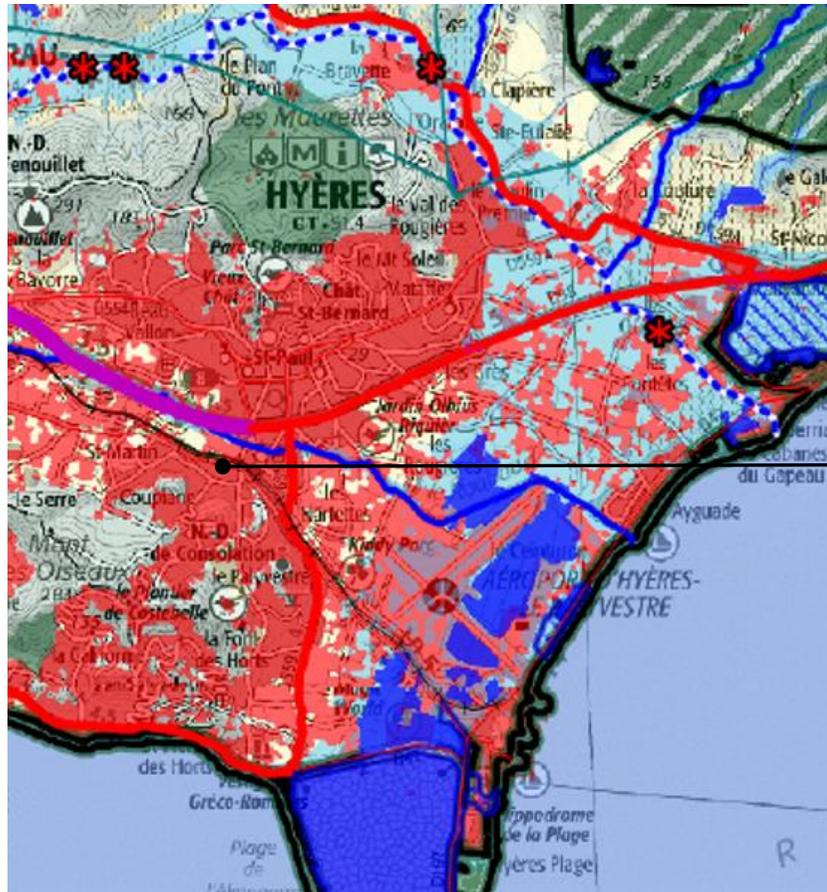
### 2.3. Avec les règles générales du SRADDET Provence Alpes Côte d'Azur, intégrant le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité 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

<b>Recherche de préservation optimale</b>		
<b>Trame verte</b>	<i>Relais écologique, espaces de conciliation ou d'interface</i>	<b>Trame bleue</b>
■ Réserveur de biodiversité	■ Réserveur de biodiversité en zones urbaines	■ Réserveur de biodiversité
■ Corridor	■ Corridor en zones urbaines	
<b>Recherche de remise en état optimale</b>		
<b>Trame verte</b>	<i>Relais écologique, espaces de conciliation ou d'interface</i>	<b>Trame bleue</b>
■ Réserveur de biodiversité	■ Réserveur de biodiversité en zones urbaines	■ Réserveur de biodiversité
■ Corridor	■ Corridor en zones urbaines	

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 2016-2021, néanmoins ce dernier a été révisé et le SDAGE Rhône Méditerranée 2022-2027 a été approuvé le 21 mars 2022. La présente notice définit donc la compatibilité de la modification n°4 avec le nouveau SDAGE :

<b>Orientations du SDAGE</b>	<b>Modification n°4</b>	<b>Compatibilité</b>
S'adapter aux effets du changement climatique		
Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité	<b>Non concerné</b>	/
Concrétiser la mise en œuvre du principe de non-dégradation des milieux aquatiques	<b>Concerné</b>	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	<b>Non concerné</b>	/
Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux	<b>Non concerné</b>	/
Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé	<b>Concerné</b>	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	<b>Concerné</b>	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	<b>Concerné</b>	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	<b>Non concerné</b>	/

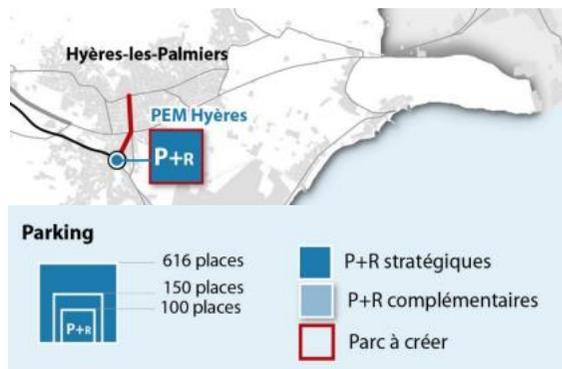
## 2.5. Avec le Plan de Déplacements Urbains

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 ».

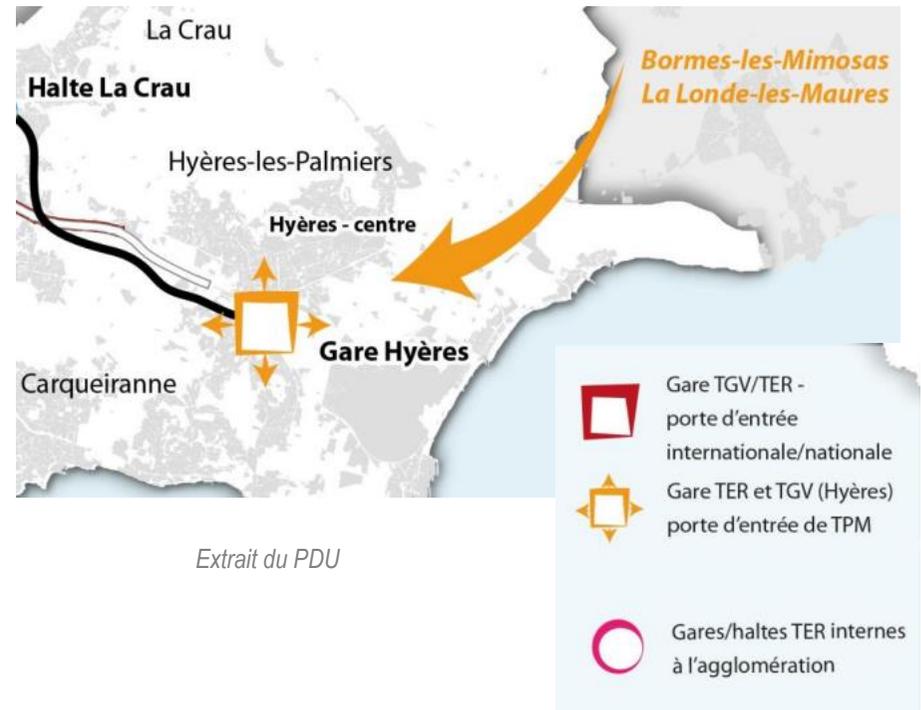
La gare de Hyères-les-Palmiers y est présentée comme une gare d'entrée de l'agglomération TPM et le PDU prévoit qu'à ce titre elle doit faire l'objet d'un aménagement en pôle d'échange multimodal (action n°12), qu'elle développe un parking-relais (action n°20) et qu'une gare routière soit créée (action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



Extrait du PDU



### 3. Incidences du projet de modification sur l'environnement

La présente modification a pour unique objet d'ouvrir à l'urbanisation une zone 3AU, en vue de réaliser un pôle d'échange multimodal et développer l'habitat collectif. Les règles sont adaptées pour optimiser le réaménagement du site de la gare de Hyères-les-Palmiers et conforter ses abords.

La réalisation du projet sur un site déjà anthropisé inscrit la démarche conceptuelle dans une logique de renouvellement urbain et d'amélioration de l'existant, en termes de déplacement, d'intégration paysagère et de réhabilitation de l'espace public. D'autant plus que la continuité du projet enregistre le renouvellement du bâti existant afin de produire un nouveau programme d'habitat et de réhabiliter le groupe scolaire.

Cette modification ne conduit pas à une augmentation de la consommation d'espaces à valeur ajoutée, mais affirme une volonté de moindre consommation d'espace. Ainsi, elle n'induit aucune incidence sur l'environnement et particulièrement sur le réseau Natura 2000, ni, d'une façon plus générale, sur les milieux naturels et agricoles et naturels de la commune.

La procédure de modification assure une gestion globale des opérations d'aménagement, à travers les dispositions réglementaires en permettant ainsi, d'améliorer l'intégration du projet dans un site contraint.