

# PLU

# Plan Local d'Urbanisme DE LA VILLE DE FREJUS

## 1E - Orientations d'Aménagement et de Programmation

Document notifié aux personnes publiques associées

PHASE ENQUETE PUBLIQUE



HABITAT

DÉPLACEMENTS

AMÉNAGEMENT

ÉCONOMIE

ENVIRONNEMENT

PATRIMOINE



# Sommaire des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Introduction.....	5
<b>ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE : TRAME VERTE ET BLEUE ET NATURE EN VILLE.....</b>	<b>9</b>
OAP Thématique– Trame verte et bleue et nature en ville .....	11
<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE MIXITÉ URBAINE VALANT RÈGLEMENT D'URBANISME OPPOSABLE AUX TIERS.....</b>	<b>13</b>
Temporalités choisies de mise en œuvre des Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	14
OAP 1 - Restructuration du boulevard de la mer et valorisation du site de l'ancienne base aéronavale.....	15
OAP 2 - Restructuration du quartier des Sables.....	19
<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE MIXITÉ URBAINE .....</b>	<b>23</b>
OAP 3 - Aménagement du secteur du Colombier .....	25
OAP 4 - Aménagement du secteur de Caïs Nord.....	27
OAP 5 - Affirmation du pôle urbain de Caïs Centre.....	29
OAP 6 - Aménagement du secteur de l'avenue du XVe Corps.....	31
OAP 7 - Aménagement du secteur des Darboussières.....	33
<b>ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE .....</b>	<b>35</b>
OAP 8 - Aménagement du secteur économique du Gonfaron.....	37



## 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 (PADD), 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.*

Ces OAP ont vocation à orienter l'aménagement futur ou l'urbanisation progressive de secteurs stratégiques selon des principes directeurs définis dans un souci de cohérence territoriale.

Elles constituent ainsi des outils de traduction pré-opérationnelle et de mise en œuvre du projet urbain porté par le PLU. Elles permettent ainsi 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.

## Les Orientations d'Aménagement et de Programmation, comment ça marche ?

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de Fréjus ont deux niveaux de prescription :

### 1/ les OAP valant Règlement d'Urbanisme opposable aux tiers - OAP 1 et 2

**Elles sont opposables comme les règles écrites d'ordonnancement urbain. Elles ne sont pas couvertes par des instructions gabaritaires mais renvoient à des hauteurs, des principes d'implantation, des configurations spatiales exposées par le schéma d'organisation qui doivent être respectées. Les Dispositions Générales (DG1 à DG 25, les dispositions de performance énergétique (PE) et les Dispositions Spécifiques des articles DS 1, DS 2, DS 3, DS 7, DS 8 et DS 9 s'appliquent.**

Le Pétitionnaire doit alors étudier l'ensemble du contenu graphique et rédactionnel de l'opération de Renouvellement Urbain et entrer dans un dialogue de développement durable avec la Ville pour devenir un contributeur du projet. Il s'agit donc d'un lien de conformité entre l'autorisation demandée et le projet urbain contenu à l'intérieur du PLU.

Des évolutions peuvent être apportées à l'OAP par la Ville pour ajuster les intentions aux réalités foncières et immobilières rencontrées par les porteurs de projet. Elles se feront alors par le principe de l'évolution commune des documents d'urbanisme, le plus souvent par Modification Simplifiée.

### 2/ les OAP valant schéma d'aménagement et d'intention - OAP 3 à 8

- elles s'ajoutent au Règlement d'Urbanisme pour les 11 autres Orientations exposées, avec un strict principe de compatibilité entre l'autorisation d'urbanisme demandée et le contenu écrit et graphique porté dans ce document.

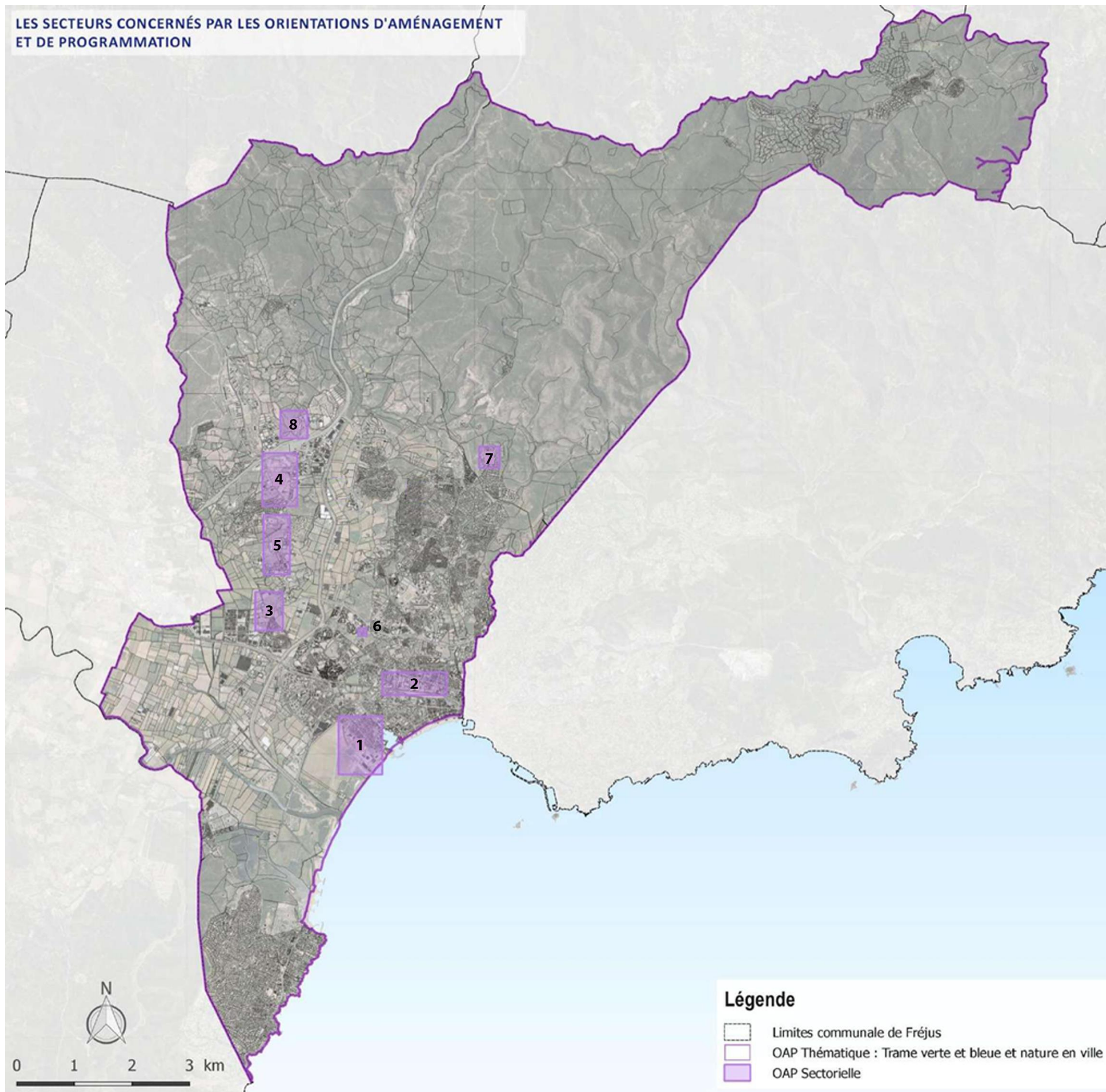
Les autorisations d'urbanisme sont compatibles avec les intentions graphiques des OAP et notamment :

- respectent strictement les normes de hauteur mentionnées sur plans gabarits, qui fonctionnent comme des normes de hauteur maximale
- mettent en œuvre les principes de composition urbaine.

Aucune évolution de l'OAP n'est nécessaire pour adapter le principe à la demande d'autorisation d'urbanisme puisque le zonage du PLU et le Règlement d'Urbanisme qui s'appliquent restent les seules pièces opposables.



LES SECTEURS CONCERNÉS PAR LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT  
ET DE PROGRAMMATION



**OAP Thématique :**

OAP Trame verte et bleue et nature en ville sur l'ensemble du territoire communal

**OAP Sectorielle :**

OAP 1 : Boulevard de la mer et ancienne base aéronavale

OAP 2 : Quartier des Sables

OAP 3 : Secteur du Colombier

OAP 4 : Secteur Caïs Nord

OAP 5 : Secteur Caïs Centre

OAP 6 : Secteur du XVe Corps

OAP 7 : Secteur des Darboussières

OAP 8 : Secteur du Gonfaron





# ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE : TRAME VERTE ET BLEUE ET NATURE EN VILLE



## OAP Thématique– Trame verte et bleue et nature en ville

### CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER

Ville Romaine installée à la confluence de deux fleuves côtiers, Fréjus s'inscrit dans un environnement particulier qui détermine la configuration de son agglomération, à l'origine de sa singularité :

- **l'importance des axes valléens**, et le risque inondation qui les accompagne, jusqu'ici considérés comme des ruptures et des handicaps à l'agrandissement de l'urbanisation. En inversant le regard, le réseau valléen (Argens, Reyran et Valecure) commande l'organisation de l'espace et révèle toutes les potentialités du cadre de vie; ce sont des plaines agricoles qui forment des respirations vitales dans une agglomération très étendue. Elles sont deux matrices essentielles, support de biodiversité et promises à des fonctions d'usage nouvelles autour de l'agrément, des loisirs, de l'agriculture de proximité;
- **l'imbrication de la ville avec le massif de l'Estérel**, «sanctuaire de nature» aux multiples connexions entre l'urbain et ce vaste espace naturel protégé par son classement. La réalisation de corridors de mobilité douce entre les quartiers et le massif doit permettre de faciliter son accessibilité pour les usages récréatifs;
- **l'attractivité de la mer et du littoral** avec la réalisation au cours des dernières décennies des deux phases du projet Port Fréjus en choisissant de redonner une dimension portuaire à la Ville et de s'inscrire comme une destination maritime de choix (pôle croisière) en Méditerranée ;
- **l'originalité de la vieille ville sur son promontoire surplombant la plaine littorale avec la présence de son socle paysager** et ses témoins prestigieux de son histoire successivement romaine, épiscopale et militaire.

En accord avec les objectifs de la loi Grenelle, les orientations du Schéma Régional de Cohérence Écologique de la région PACA et le SCoT de la CAVEM, la commune de Fréjus identifie les grandes composantes de sa trame verte et bleue et affiche ses objectifs de préservation des milieux d'intérêt remarquables dans le PADD.

- **Pour s'assurer de la protection de TVB et également de son renforcement, c'est à travers une OAP spécifique que la commune définit des actions de préservation et de restauration. L'OAP thématique sert ainsi de « cadrage environnemental » aux OAP sectorielles afin que ces dernières participent pleinement à la mise en réseau des continuités écologiques du territoire.**

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION TRAME VERTE ET BLEUE

Au-delà des enjeux de préservation des grands espaces, il s'agit dans l'OAP de travailler à l'échelle des espaces urbanisés et de leurs interfaces avec l'Estérel, principaux secteurs d'évolution du territoire, où la pénétration de la nature en ville constitue un véritable enjeu.

Cette orientation concerne autant l'enveloppe urbaine principale de Fréjus que ses quartiers périphériques (St-Aygulf, Tour de Mare, Capitou,...).

En plus du rôle écologique recherché, l'OAP vise à **valoriser le cadre de vie** des habitants (Préservation des poumons verts urbains, maintien du couvert végétal des campings, valorisation paysagère des espaces publics, végétalisation des abords de voies, continuités piétonnes et cyclables...), à **favoriser le lien social** (aménagement de nouveaux espaces verts de proximité précisés dans les OAP sectorielles), à **répondre aux enjeux du changement climatique**, ...

Les grands objectifs affichés visent ainsi à :

- **Préserver tout ce qui participe aujourd'hui aux grandes continuités écologiques** : espaces naturels et paysagers (Massifs de l'Estérel et des Petites Maures), espaces agricoles ouverts (Plaines de l'Argens et du Reyran) ;

- **Préserver et valoriser la nature « ordinaire »** appelée également **nature en ville sur l'ensemble des quartiers, le long des axes viaires principaux et dans les espaces privés (jardins)** qui participent pleinement à l'intégration de la nature en ville et à la valorisation du patrimoine urbain : couvert végétal des campings, boisements, bosquets isolés, alignements arborés, haies, cours d'eau, ripisylves et espaces verts ;
- **Intégrer les nouveaux projets d'aménagements au regard de la TVB et ainsi promouvoir de nouvelles continuités et aménager de nouveaux cœurs de nature dans la ville** : plantations d'arbres, nouveaux espaces verts, parkings végétalisés, ... Il s'agit de créer un véritable maillage végétal inter-quartiers en favorisant des continuités transversales d'Est en Ouest, et du Nord au Sud.

### INTÉGRATION DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT AU REGARD DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Les projets d'aménagement ou de construction doivent participer à la connaissance du milieu et au développement des continuités vertes et bleues. Ils doivent garantir soit la sauvegarde, soit la restitution des continuités écologiques, et proposer des éléments garants d'une diversité et d'une richesse naturelle.

Lors de l'analyse initiale du site et du contexte, il est important de :

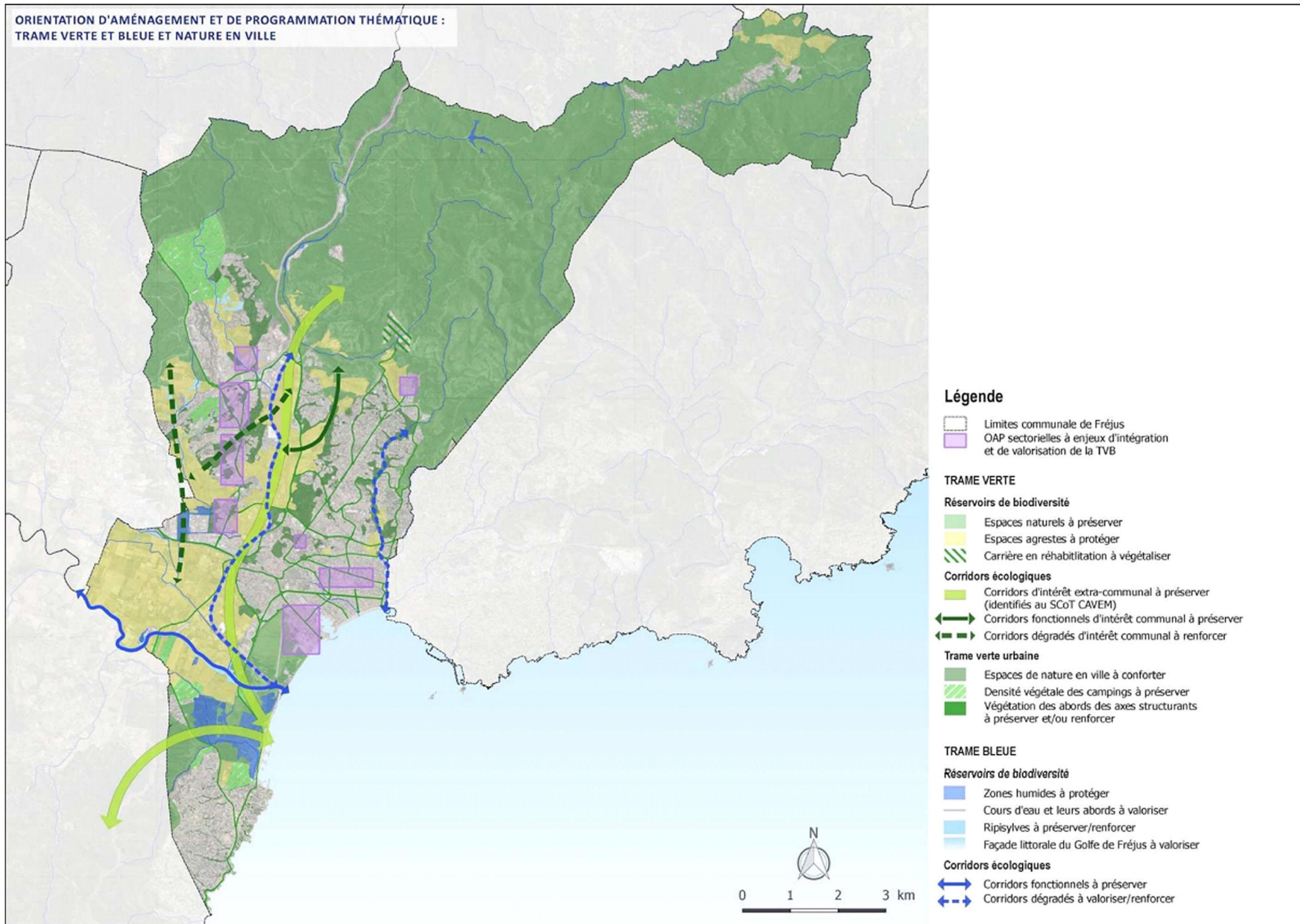
- repérer les arbres et la végétation sur le terrain,
- mettre en évidence les grands traits du paysage et de la biodiversité : arbres remarquables, alignements, haies structurantes, présence de l'eau, vues dégagées ou refermées...
- L'état écologique du terrain : fort ou faible intérêt / relation avec les trames vertes et bleues riveraines.

### Pour être intégré dans le réseau écologique de la commune, le projet doit :

- prendre en compte l'aspect paysager dès l'amont du projet car il en constitue un élément structurant,
- être intégré dans la trame verte et bleue, afin de participer à la constitution du réseau écologique de la commune,
- conforter l'identité paysagère de la commune et du site,
- favoriser la diversité des essences et l'emploi d'espèces locales (arbres d'alignement, isolés, haies, clôtures végétales, murs ou toitures végétalisées, définition des lieux en fonction de leur échelle d'entretien souhaitable...), et planter des essences qui constituent l'identité du lieu afin d'obtenir une diversité végétale selon les secteurs
- préserver les zones humides. L'intégration des zones humides dans le cadre de vie quotidien permet de respecter le milieu présent et contribue au renforcement de la biodiversité existante. La gestion des eaux superficielles pourra tout à la fois conduire à leur infiltration sur site comme à leur écoulement vers un exutoire naturel,
- éviter de trop morceler les milieux et faire particulièrement attention aux effets cloisonnants des lisières (clôtures...),
- bannir les plantes envahissantes, qui se multiplient rapidement au détriment des espèces locales. Elles réduisent localement la diversité biologique et peuvent dégrader le paysage en homogénéisant le milieu. Elles modifient la dynamique de l'écosystème et entraînent son vieillissement prématuré.

La cartographie ci-après illustre cette OAP thématique «Trame verte et bleue et nature en ville ».

**ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION THÉMATIQUE :  
TRAME VERTE ET BLEUE ET NATURE EN VILLE**



# ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE MIXITÉ URBAINE VALANT RÈGLEMENT D'URBANISME OPPOSABLE AUX TIERS

## Temporalités choisies de mise en œuvre des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Orientation d'Aménagement et de Programmation soumise à échéancier	Echéancier retenu pour sa mise en œuvre
OAP 1 Boulevard de la Mer	2020/2030
OAP 2 des Sables	2025/2035
OAP 3 Colombier	à partir de 2021
OAP 4 économique et équipement public Cais Nord	à partir de 2021
OAP 5 Cais Centre	2021/2030
OAP 6 XVe corps	A partir de 2022
OAP 7 Darboussières	à partir de 2020
OAP 8 Economique Gonfaron	à partir de 2021

# ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°1 BOULEVARD DE LA MER & BASE

**PERIMETRES ET LIMITES**

- Périmètre OAP
- Périmètre AVAP
- Périmètre Secteur 2
- Jardins à préserver
- Bâtiment remarquable
- Recul de 15 m / alignement
- Zone sensibilité fortes
- PPR inondation

**VOIRIE ET DEPLACEMENT**

- Voie existante
- Voie structurante communale
- Accès au quartier
- Principe de voie primaire (Base Nature Allée/Vélo-tri-ton)
- Principe de voie secondaire
- Principe de voie tertiaire (Base Nature Allée/Vélo-tri-ton)
- Principe de liaison piétonne / douce (Base Nature largeur = 5/6 m)
- Principe de liaison piétonne / douce avec piste cyclable
- Circulation double sens
- Circulation sens unique

**VOCATION DES ESPACES / DESTINATIONS DU BATI / CARACTERISTIQUES DU BATI**

**Renouvellement urbain et existant**

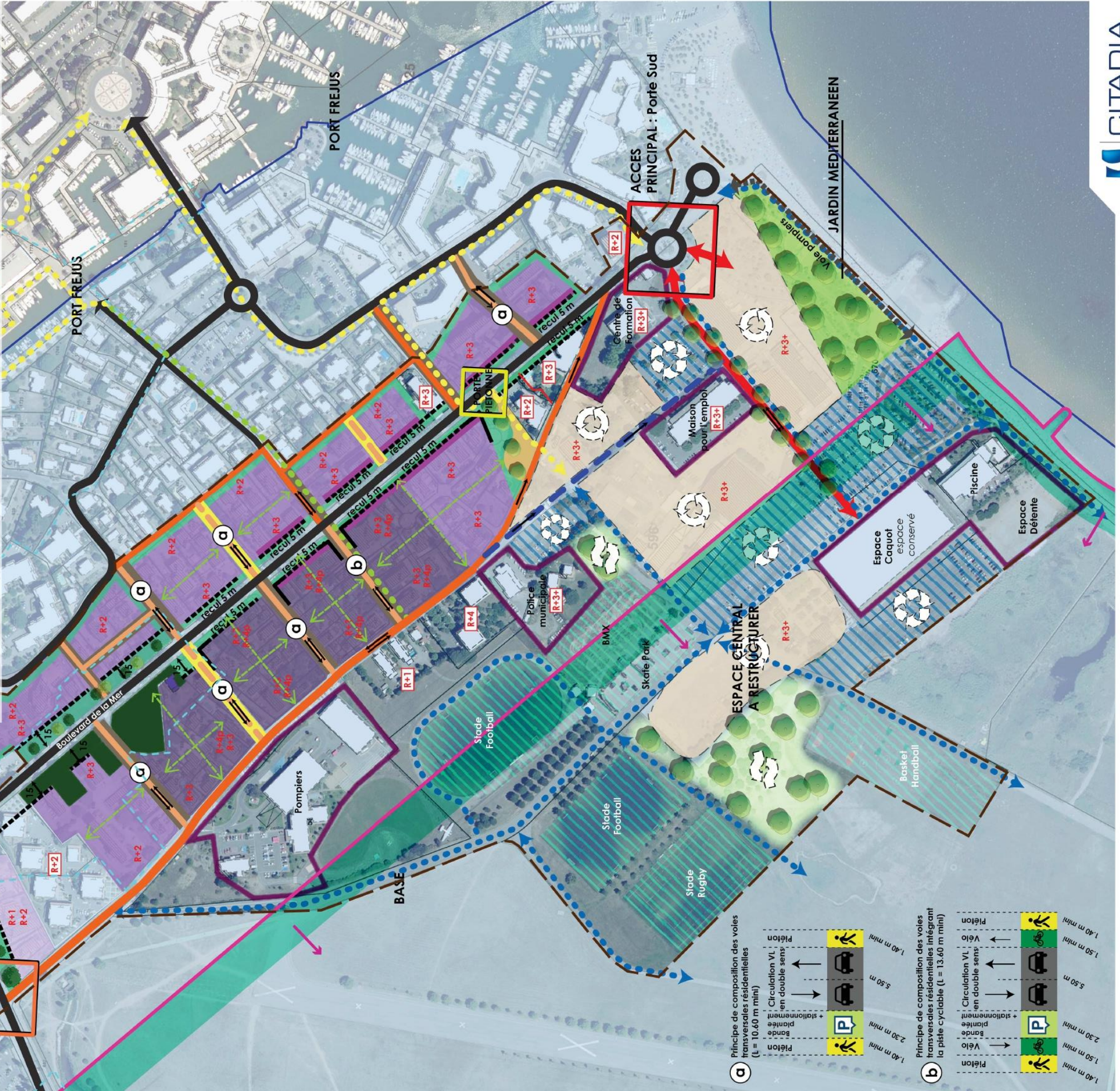
- Équipement public
- Espace sportif à conserver
- Espace à restaurer
- Espace à conforter et à réhabiliter
- Espace à renouveler
- Zone d'équipements
- Espaces verts
- Jardin public à aménager
- Espace public à créer
- Zone de stationnement

**Paysage et interfaces**

- Principe de retrait à paysager
- Principe de perméabilité à travers le bâti
- Respiration paysagère
- Principe de stabilité
- Principe de respect à l'alignement
- Habitat collectif intermédiaire suivant gradient de hauteurs
- Mixité fonctionnelle potentielle pour services en rez de chaussée
- Nombre de niveaux des constructions
- Dernier niveau parterre
- Nombre de niveaux maximum sur existant
- potentiellement évolutif

**Correspondance hauteurs**

R+1	7 m
R+2	9 m
R+3	12 m
R+3+	13 m
R+4	15 m



**a** Principe de composition des voies transversales résidentielles (L = 10.60 m mini)

1.40 m mini	Piéton	1.40 m mini
1.50 m mini	Circulation VL en double sens	1.50 m mini
5.50 m	Bande plantée + stationnement	5.50 m
2.30 m mini	Piéton	2.30 m mini
1.40 m mini	Piéton	1.40 m mini

**b** Principe de composition des voies transversales résidentielles intégrant la piste cyclable (L = 13.60 m mini)

1.40 m mini	Piéton	1.40 m mini
1.50 m mini	Vélo	1.50 m mini
5.50 m	Circulation VL en double sens	5.50 m
2.30 m mini	Bande plantée + stationnement	2.30 m mini
1.40 m mini	Piéton	1.40 m mini

## OAP 1 - Restructuration du boulevard de la mer et valorisation du site de l'ancienne base aéronavale

L'opération de renouvellement urbain boulevard de la mer / la Base figure parmi les opérations emblématiques du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération Fréjus-Saint-Raphaël en ce que :

- elle contribue au recentrage de la croissance démographique et urbaine au cœur de l'agglomération équipée
- elle participe de l'ouverture de l'agglomération sur la mer et la vallée de l'Argens
- elle (re)dynamise l'Ouest de l'Agglomération en combinant le regain d'attractivité économique et touristique autour de nouveaux équipements d'importance et la relance de l'offre de logements le long du boulevard de la Mer (dont le logement social), le tout proposant aux Fréjusiens un nouveau quartier dont la localisation exceptionnelle (au contact de Port Fréjus, tourné sur les espaces de loisirs de la Base, ouvert sur le littoral et la mer) est mise en valeur.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

La conservation des équipements publics existants sur le secteur de la Base est le premier parti d'aménagement voulu par le nouveau PLU. Les zones d'équipements figurant à l'OAP peuvent également accueillir des installations privées tournées notamment vers l'hébergement touristique, la restauration et les loisirs. Le grand bâtiment dit Caquot, témoin du passé militaire du site et de l'architecture du XXème siècle, sera impérativement conservé.

Le projet d'aménagement prendra en compte la présence des zones de risques inscrites au PPR Inondation ainsi que les zones de sensibilité de la tortue repérées au document graphique.

Le programme d'équipement prévu par le Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales sera mis en oeuvre au sein des autorisations d'urbanisme.

L'offre de stationnement a vocation à être renforcée et optimisée.

Enfin, l'actuel jardin méditerranéen sera réaménagé le long du chemin piétonnier existant le long du littoral.

Le deuxième volet de l'OAP est le renouvellement urbain des îlots bâtis le long du boulevard de la Mer, une démarche inscrite au SCoT et coordonnée avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement. Une nouvelle organisation des axes structurants est proposée afin d'intégrer plus nettement cet espace en requalification dans le quartier du boulevard de la Mer et de Port Fréjus.

Considérée comme prioritaire dans le processus de recentrage de l'urbanisation nouvelle dans l'agglomération, l'opération Boulevard de la Mer doit être activement engagée d'ici 2030, avec un objectif, ambitieux, de 50% d'avancement du renouvellement urbain à cette échéance - soit une surface renouvelée de l'ordre de 10 000 m<sup>2</sup> d'emprise foncière pour ce qui concerne la partie Habitat/Mixité Urbaine (zone UBa).

### CAPACITE D'ACCUEIL DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

La capacité d'accueil globale de la zone de renouvellement urbain du Boulevard de la Mer est de l'ordre de 45 000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher, permettant la création de l'ordre de 440 logements et 14 500 m<sup>2</sup> de surface tertiaire.

La capacité maximale d'accueil des équipements sur le secteur de la base reste inchangée, et reste fixée comme dans le PLU en vigueur par les conditions de cession contractualisées entre l'Etat et la Ville. La future Superficie de Plancher sera identique à celle de l'acte d'acquisition de la base.

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

La mixité sociale est assurée par la règle d'imposition de création de logements sociaux inscrite à l'article DG 22 du Règlement d'Urbanisme - fixée à 40% du volume de logements réalisé. Elle est également assurée par le secteur de mixité sociale n°1.

L'OAP Boulevard de la Mer va créer un minimum de 170 logements sociaux.

Concernant la mixité urbaine, l'équilibre entre tertiaire et équipements publics est assurée par la distinction entre zone d'habitat et zone d'équipements publics et privés. En outre, l'OAP encourage, sans l'obliger, la réalisation de locaux tertiaires en rez de chaussée, étant acquis que cette destination sera obtenue dans les constructions collectives les plus hautes (R+3 et R+4). Le coeur du Boulevard de la Mer est concerné par une potentialité de diversité commerciale pour être en lien avec la porte piétonne de la Base.

### PROMOTION DE LA PERFORMANCE ENERGETIQUE

L'opération boulevard de la mer et valorisation du site de l'ancienne base aéronavale est intégrée aux sites d'excellence énergétique Fréjusiens. Pour les constructions à y réaliser, les performances énergétiques minimales sont fixées à 20% supérieures aux normes de la réglementation thermique 2012 . Toutefois, pour des raisons de spécificités architecturales et normatives, cette disposition peut ne pas s'appliquer aux équipements publics ou répondant à un intérêt collectif.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

Cette réorganisation de l'ensemble Boulevard de la Mer /Base s'inscrit dans un nouveau schéma de mobilités et une nouvelle hiérarchisation des voies, et des profils en travers imposés :

- avec pour entrée principale, la porte Sud de la Base en terminaison du Boulevard de la Mer
- avec la mise en avant de la rue des Batteries (à élargir) comme nouvelle voie de desserte de distribution, avec son prolongement dans la Base et son raccordement à l'entrée principale et la constitution d'une porte Nord
- avec la requalification des voiries et création de deux nouvelles voies permettant de finaliser le carroyage des îlots du boulevard de la Mer (profil de voiries A et B de l'OAP)
- avec son intégration parfaite dans le réseau de transport public

C'est aussi à partir d'un nouveau réseau de mobilités douces (cyclables, piétonnes...) que va se constituer l'unification du périmètre de projet :

- la création d'une Porte Piétonne qui établira une jonction avec le réseau piétonnier venant de Fréjus Plage et de Port Fréjus
- des liaisons piétonnes et cyclables de 5 à 6 mètres d'emprise couvrant toute la partie récréative de la Base



## QUALITÉ DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGÈRE

L'organisation des densités constructives s'établit en fonction des formes urbaines adjacentes à l'Orientation d'Aménagement.

Ainsi, au nord du Boulevard de la Mer, et au contact des zones d'habitat individuel, le projet limite les hauteurs à 1 ou deux niveaux de construction.

A l'inverse, lorsque le bâti adjacent est collectif, et au cœur de l'opération, le PLU accentue les formes urbaines en s'établissant en R+3 sur le boulevard, et jusqu'à un R+4 partiel offrant des vues sur la plaine de l'Argens et le grand littoral en retrait de construction.

Sans déterminer de valeur normative pour chaque ténement, donc en permettant sa modulation entre les différentes parties de l'îlot, ou entre autorisations d'urbanisme, le coefficient d'emprise au sol des constructions autres que les équipements de la Base est fixée à 45%.

Capacité d'accueil maximale admise sur le périmètre de la base dans la zone UEt - 36 447 m<sup>2</sup> de Superficie de Plancher

Capacité d'accueil maximale admise sur le périmètre de la base dans la zone UH- 3 682 m<sup>2</sup> de Superficie de Plancher

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

\* alignements des constructions

Le renouvellement urbain devra s'établir dans les îlots de composition dessinés par l'OAP.

Les alignements dans les secteurs concernés par le Site Patrimonial remarquable sont fixés à 15 mètres minimum, avec un frontage paysager de grande qualité, et notamment la conservation du végétal en place (EVP et EBC portés au plan de zonage notamment)

Les alignements sur le reste du boulevard de la Mer sont moindres, de l'ordre de 5 mètres en permettant que cette interface entre la rue et le bâtiment soit fonctionnalisée (places livraisons..) mais reste essentiellement paysagère.

Enfin, le long de la rue des Batteries, l'implantation face à l'alignement n'est pas représentée graphiquement car il est appelé à évoluer en fonction des hauteurs réalisées, en respectant un recul minimum équivalent à au moins la moitié de la hauteur de la construction, avec un minimum de 5 mètres. Les mêmes règles s'appliquent sur les autres rues.

\*rythme des ordonnancements

A partir de la logique des îlots ouverts, l'OAP s'applique à marquer certains angles d'implantation qui vont imprimer la composition générale du secteur du Boulevard de la Mer, et accorder de la latitude d'implantation aux concepteurs sur le reste de l'îlot, l'essentiel de la composition recherchée étant d'obtenir un ordonnancement rythmé et perméable. Par défaut, le recul minimum par rapport aux distances séparatives sera d'au moins la moitié de la hauteur avec un minimum de 4,5 mètres à moins qu'un projet d'implantation cohérent et partagé par chacun des tiers concernés permette une implantation plus proche.

\* épannelage

Les hauteurs maximales des constructions sont inscrites sur le document graphique.

\* organisation des constructions et aménagements de leurs abords

- Les bâtiments devront être conçus pour que la profondeur permette un maximum de logements traversants.
- L'orientation des constructions sera travaillée pour permettre la création de logements économes en énergie. Les orientations au Sud seront privilégiées et le traitement des façades et toitures devra permettre de limiter les rayons directs du soleil dans les baies vitrées en été.
- Les espaces extérieurs et les accès aux logements devront être traités de façon qualitative, en veillant à garantir une harmonie à l'échelle de l'opération (les espaces libres de constructions seront maintenus le plus possible en espaces végétalisés).
- Les espaces de stationnement d'une capacité de plus de 3 places seront accessibles directement depuis la voie publique.

## PRINCIPES DE QUALITÉ URBANISTIQUE

Traitements des espaces publics et communs

Les espaces publics et communs seront conçus comme des maillons du réseau de mobilité douce de l'agglomération. Ils permettent la cohabitation des mobilités piétonnes et éco-actives. Ils sont rendus accessibles et faciles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées.

Les points d'accès au réseau de transport public développent des caractères intermodaux :

- confort et connectivité de la station d'accueil
- accueil et sécurisation des deux roues et e-mobilités.

Principes patrimoniaux et paysagers mis en œuvre

L'espace Caquot conserve ses principales caractéristiques architecturales (ampleur, hauteur, longueur de façade...) tout en étant éligible à une amélioration de ses capacités fonctionnelles, thermiques, sécurités, accueil du public

Reste applicable l'ensemble des dispositions du Site Patrimonial Remarquable dans son périmètre d'application.

Normes de verdissement applicables

Restent applicables les mesures de verdissement de Fréjus énoncées aux articles 6 des zones UB et UE du Règlement d'Urbanisme en particulier pour la réalisation des cœurs d'îlots et la végétalisation des aires de stationnement à l'air libre.

Normes de stationnement applicables

Restent applicables les ratios de l'article 7 des zones UB et UE du Règlement d'Urbanisme pour toutes les occupations et utilisations du sol



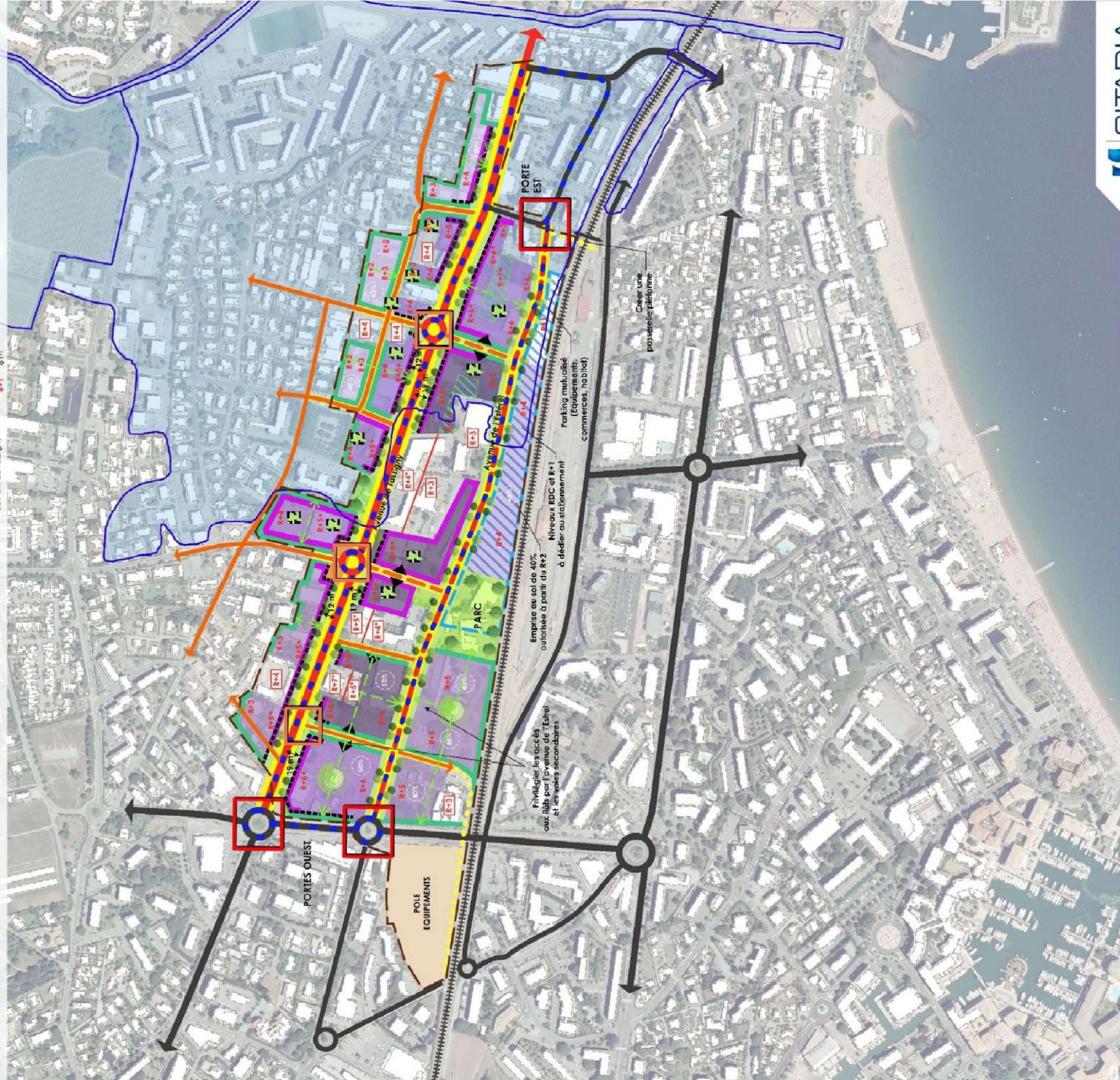
# ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°2 LES SABLES

- PERIMETRES ET LIMITES**
- Périmètre OAP
  - Zone de l'OAP comprise dans la zone programmable de l'urbanisme
- VOIRIE ET DEPLACEMENT**
- Voie existante
  - Voie projetée
  - Accès ou quartier
  - Voie structurante communale
  - Principe de voie primaire
  - Principe de voie secondaire
  - Principe de liaison piétonne / cycle
  - Principe de TC en site propre
  - Accompagnement piéton et paysager des voies
  - Accès aux bords à réaliser en dehors de l'ov. de l'assigntv

- RENOUVELLEMENT URBAIN**
- Habitat collectif intermédiaire suivant gradient de hauteurs
  - Mixité fonctionnelle Commerce / services en rez de chaussée
  - Parcs, jardins d'aménagement
  - Equipement
  - Zone de stationnement
  - Zone de principe de retention
- FRONT BÂTI**
- Alignement cadastre
  - Alignement cadastre en tenant en compte
  - Secu à respecter de l'ov. de l'assigntv

- VOCATION DES ESPACES / DESTINATIONS DU BATI / CARACTERISTIQUES DU BATI**
- Emprise au sol maximale autorisée
  - Principe de composition ouverte à partir du R+1
  - 50% d'empise maximale à partir du R+1
  - Zone de hauteur limitée
  - Nombre de niveaux maximal autorisés des constructions
  - Nombre de niveaux poteau intérieurement évolutable
- Correspondance hauteurs**
- R+7\* 24 m (et 27 m sur 30% de l'empise du niveau immédiatement inférieur)
  - R+7 24 m
  - R+6 21 m
  - R+5\* 18 m (et 21 m sur 30% de l'empise du niveau immédiatement inférieur)
  - R+5 18 m
  - R+4\* 15 m (et 18 m sur 30% de l'empise du niveau immédiatement inférieur)
  - R+4 15 m
  - R+3 12 m
  - R+2 7,50 m
  - R+1 6 m

- PAYSAGE ET INTERFACES**
- Principe de retrait des constructions paysagères (publie / ou commun)
  - Principe de retrait des constructions à paysager
  - Principe d'espace commun paysagère en cœur d'îlot
  - Principe de perméabilité à travers le bâti
  - Respiration paysagère



## OAP 2 - Restructuration du quartier des Sables

Le renouvellement urbain du quartier des Sables est la plus grande opération de renouvellement urbain inscrite dans le projet de territoire de l'agglomération Fréjus-Saint Raphaël. Véritable espace de jonction entre les deux centres villes, elle est un trait d'union stratégique pour le développement du territoire :

- elle contribue au recentrage de la croissance démographique et urbaine au cœur de l'agglomération équipée, dont elle est le fer de lance
- elle raccroche le quartier de la Gabelle à l'agglomération, et renforce une dynamique de régénération économique et sociale au profit de ses habitants
- elle offre une opportunité de mutation urbaine sans équivalent capable de repositionner l'emploi (tertiaire, artisanat urbain...), les savoirs (écoles, cultures, formations...) et les solidarités publiques (services publics, espaces publics...) auprès de toutes les populations.

L'opération des Sables est un processus attendu, dont les modalités opérationnelles de mise en oeuvre (outils de l'aménagement...) ne sont pas encore arrêtées. La Ville tient à ce que l'unité d'opération, et la mutualisation des moyens, soient préservées, à l'inverse d'une logique de multiplication de micro-projets, incapable d'apporter la cohérence financière, architecturale et urbanistique à la hauteur des enjeux et des ambitions que porte l'opération.

Si l'intervention par macro-lot est la bonne échelle de mise en oeuvre des Sables, elle nécessite également un acteur unique, aménageur garant de la performance et de la cohérence du projet d'urbanisme, avec une perspective d'une procédure d'aménagement intégrée de type Zone d'Aménagement Concertée. La mise en oeuvre du quartier des Sables se réalisera à partir d'une Approche Environnementale de l'Urbanisme. Le choix également de retenir l'outil OAP-Règlement d'Urbanisme est un outil important de la mise en oeuvre, en apportant à l'aménageur les conditions d'agilité et de souplesse dans l'application du droit des sols pour s'adapter aux évolutions fréquentes de la réalité de la construction économique, résidentielle et publique.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

La recomposition du quartier des Sables passe par la réorganisation de sa frange Sud au contact avec les emprises ferroviaires. Le programme d'équipement prévu par le Schéma Directeur d'Assainissement des Eaux Pluviales sera mis en oeuvre au sein des autorisations d'urbanisme. Le projet d'urbanisme prendra en compte l'ensemble des dispositions inscrites au PPR Inondation.

A partir d'un bouclage de voiries entre l'élargissement de De Lattre de Tassigny et le prolongement-crédation de l'avenue de l'Estérel, avec la réalisation de nouveaux barreaux traversants, le PLU compose une quinzaine de plots opérationnels, de taille variable, appelés à devenir des socles d'implantation (stationnement, fonctions tertiaires en rez de chaussée), surmontées de volumes de construction, le document graphique limitant l'emprise au sol de certains plots.

Une fois composée le rythme de la conception, l'OAP libère des plots d'une superficie de 2,2 à 3,8 hectares au sein desquels se réalise le processus de renouvellement urbain, tout en écartant les grands collectifs et les fonctions urbaines préexistantes de grande ampleur pour lesquelles il n'est pas envisagé de démolition - reconstruction.

Compte tenu de ses pré-requis d'aménagement (voies nouvelles, bassins de rétention, nécessité de s'inscrire dans un processus d'aménagement d'ensemble), le PLU classe comme lui permet le Code de l'Urbanisme depuis la loi ALUR le périmètre d'aménagement des Sables en tant que zone d'urbanisation future nécessitant des équipements complémentaires avant ré-urbanisation. S'applique également l'obligation de démolition préalable avant autorisation à nouveau dans certains des secteurs opérationnels - les îlots concernés étant matérialisés sur les documents graphiques au titre de la servitude L 151-10 du Code de l'Urbanisme.

Un grand pôle d'équipements publics est prévu à l'Ouest des Sables, au-delà de la bretelle Esterel Méditerranée.

### CAPACITE D'ACCUEIL DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION - 2020-2030

Considérée comme prioritaire dans le processus de recentrage de l'urbanisation nouvelle dans l'agglomération, l'opération des Sables doit être activement engagée d'ici 2030, avec un objectif, ambitieux, de 40% d'avancement du renouvellement urbain à cette échéance - soit une surface renouvelée de l'ordre de 44 800 m<sup>2</sup> d'emprise de foncier.

**Pour cette première phase de mise en oeuvre, entre 2020 et 2030**, correspondant à 40% de mutation du périmètre, la capacité d'accueil globale de la zone de renouvellement urbain est de l'ordre de 100 000 m<sup>2</sup> de Surface de Plancher, permettant la création de l'ordre de 1 100 logements et 25 000 m<sup>2</sup> de surface tertiaire.

Cette capacité de première phase - 2020/2030 - correspond effectivement au 1/3 de la capacité d'accueil envisagée par les études d'urbanisme menée depuis les années 2000 sur ce secteur (étude Philip de 2003 - étude Ville de Fréjus 2005) qui quantifiait le potentiel de renouvellement urbain autour de 350 000 m<sup>2</sup> de superficie de plancher

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

La mixité sociale est assurée par la règle d'imposition de création de logements sociaux inscrite à l'article DG 22 du Règlement d'Urbanisme - fixée à 35% du volume de logements réalisés, aucun programme immobilier inscrit dans cette OAP ne pouvant s'exonérer de cette règle. Elle est doublée d'une protection de secteur de mixité sociale n°2.

L'OAP du quartier des Sables a pour obligation de générer un minimum de 375 logements sociaux.

Concernant la mixité urbaine, l'équilibre entre tertiaire et équipements publics est assuré par des linéaires de diversité commerciale et la réalisation de locaux tertiaires et d'économie productive. Cette mixité de fonction, inscrite au SCoT, devra figurer à l'échelle de chacun des macro-lots qui seront mis en oeuvre.

### PROMOTION DE LA PERFORMANCE ENERGETIQUE

Le projet urbain des Sables est intégré aux sites d'excellence énergétique Fréjusiens. Pour les constructions à y réaliser, les performances énergétiques minimales sont fixées à 20% supérieures aux normes de la réglementation thermique 2012. Toutefois, pour des raisons de spécificités architecturales et normatives, cette disposition peut ne pas s'appliquer aux équipements publics ou répondant à un intérêt collectif.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

Les interactions entre le futur quartier des Sables et le réseau de mobilités de l'agglomération seront fortes avec :

- l'adaptation des deux axes primaires (Tassigny et Estérel) pour l'accueil de la ligne 1 du réseau TC de la CAVEM avec des aménagements spécifiques, partiels ou non, pour libérer des parties de voie à une circulation cadencée.
- des aménagements piétons et paysagers formant l'armature de desserte
- des liaisons douces le long de la voie SNCF vers le centre-ville et la sécurisation du franchissement en ouvrage du Parc Auto-Train pour mieux connecter les Sables avec Fréjus Plage et le littoral
- enfin des plateaux de stationnement en façade du Parc Auto Train.

## QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

L'opération des Sables est une opération urbaine inscrite dans la densité.

Les franges des Sables au Nord au contact de formes d'habitat individuel sont limitées à 3 niveaux de construction, avec des nécessités de recul par rapport aux unités foncières mitoyennes déjà bâties, avec un minimum de H/2.

A l'inverse, lorsque le bâti adjacent est collectif, et au coeur de l'opération, le PLU accentue les formes urbaines en s'établissant entre R+4 à R+6, avec toutefois deux zones de hauteur limitées à R+1 de façon à ménager des coeurs d'îlots.

Le taux d'emprise au sol moyen dans le périmètre d'opération est fixé à 35% (voir article DS 1AU4), en pouvant être accentué au-delà dans les macro-lots réglementés par l'emprise au sol sur le document graphique de l'OAP.

Au coeur de l'opération, l'OAP identifie des îlots à un fort gradient de renouvellement urbain au sein desquels les hauteurs et les emprises au sol sont les plus fortes (jusqu'à 7 niveaux de construction). Le PLU y admet une emprise de 100% sur le rez-de-chaussé (un plot d'implantation) et revient sur une emprise au sol maximale de 50% à compter du 1er niveau

Cette forme intensive dénommée "**principe de composition ouverte**" dans l'OAP doit permettre d'aérer le bâti, de ménager des coeurs d'îlots verts et un bon ensoleillement au centre des compositions.

Principes d'insertion dans le tissu urbain environnant

\* alignements des constructions

Le renouvellement urbain devra s'établir dans les îlots de composition dessinés par l'OAP.

Les alignements le long de Tassigny sont très structurés :

- avec des reculs de 12 mètres (au Nord de l'avenue) et de 19 mètres au sud de l'avenue, ces reculs étant calculés à partir de l'axe de la voie

- des implantations fixées permettant de dessiner des places et des angles d'îlot

On retrouve un alignement à créer très ordonné le long de la future voie de l'Estérel avec 5 mètres plantés de l'alignement projeté à partir du bord de l'emplacement réservé n°22 dont le profil en travers est fixé à 13 mètres. L'ensemble de cette composition sur le prolongement de la voie de l'Estérel permettra un espace commun et public d'une ampleur de 13 + 10 mètres soit 23 mètres d'éclaircissement.

\*rythme des ordonnancements

Des perméabilités à travers les plots sont inscrites aux documents graphiques. Elles préviennent les linéaires trop longs de façade et les masses bâties continues trop imposantes.

\* respirations et perméabilités des îlots

Les coeurs d'îlots identifiés, généralement centraux, permettent de créer des halos de lumière et de respiration sur chacun des carreaux de renouvellement urbain. Ils doivent recevoir un traitement paysager de grande qualité, permettant de lutter contre les îlots de chaleur.

\* épannelage

Les hauteurs maximales des constructions sont inscrites sur le document graphique.

\* organisation des constructions et aménagements de leurs abords

- Les bâtiments devront être conçus pour que la profondeur permette un maximum de logements traversants.
- L'orientation des constructions sera travaillée pour permettre la création de logements économes en énergie. Les orientations au Sud seront privilégiées et le traitement des façades et toitures devra permettre de limiter les rayons directs du soleil dans les baies vitrées en été.
- Les espaces extérieurs et des accès aux logements devront être traités de façon qualitative, en veillant à garantir une harmonie à l'échelle de l'opération (les espaces libres de constructions seront maintenus le plus possible en espaces végétalisés).
- Les espaces de stationnement d'une capacité de plus de 3 places seront accessibles directement depuis la voie publique.

## PRINCIPES DE QUALITE URBANISTIQUE

▪ Traitements des espaces publics et communs :

Les espaces publics et communs seront conçus comme des maillons du réseau de mobilité douce de l'agglomération. Ils permettent la cohabitation des mobilités piétonnes et éco-actives. Ils sont rendus accessibles et faciles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées.

Les points d'accès au réseau de transport public développent des caractères intermodaux :

- confort et connectivité de la station d'accueil
- accueil et sécurisation des deux roues et e-mobilités.

▪ Principes patrimoniaux et paysagers mis en oeuvre :

Sans objet.

▪ Normes de verdissement applicables :

Restent applicables les mesures de verdissement de Fréjus énoncées à l'article DS 1AU 6 du Règlement d'Urbanisme à particulier pour la réalisation des coeurs d'îlots et la végétalisation des aires de stationnement à l'air libre.

▪ Normes de stationnement applicables :

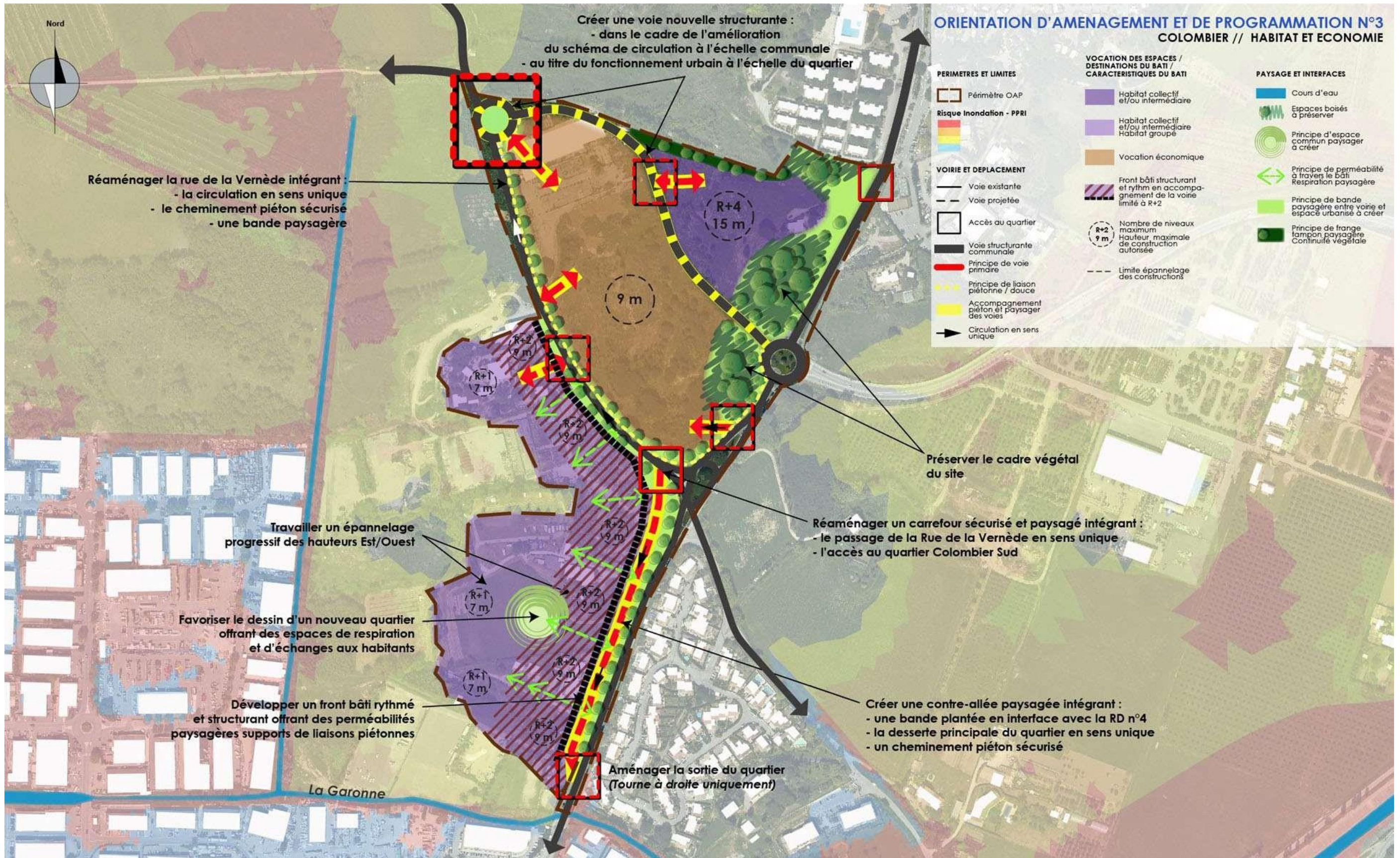
Restent applicables les ratios de l'article DS 1AU 7 du Règlement d'Urbanisme pour toutes les occupations et utilisations du sol



# ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE MIXITÉ URBAINE







## OAP 3 - Aménagement du secteur du Colombier

### Les dispositions du Règlement d'Urbanisme restent applicables dans cette OAP.

Avec la programmation de la future voie de délestage de la RDN7 au Nord de la ZA de Puget/Argens et de la ZA de la Palud, le chaînon manquant de l'actuel RD 100 qui représente aujourd'hui la principale voie d'accès à l'agglomération Fréjus-Saint Raphaël, l'ensemble des sites économiques va retrouver un nouveau souffle, et la perspective du futur boulevard urbain se mettre en place.

Le secteur du Colombier, en entrée Ouest de l'agglomération de Fréjus, de l'ordre de 7,5 hectares, se situe à la jonction entre ces deux infrastructures, et son aménagement est l'occasion d'accueillir deux fonctions nouvelles :

- des fonctions résidentielles distinguées entre de l'habitat collectif et individuel
- des vocations économiques réservées le long du futur grand axe, projet en cours de réalisation et entériné par la Modification approuvée du PLU le 23/06/2015.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Grande zone d'urbanisation future inscrite au SCoT en vigueur, l'opération du Colombier permet, dans le respect des dispositions du PPR Inondation, de finaliser l'enveloppe urbaine sur cette frange Ouest de l'agglomération.

Une vaste étendue d'espaces protégés (Espaces Boisés Classés) va fixer la marge de développement du Colombier dans la plaine de la Vernède et protéger la zone humide et la trame bleue du cours d'eau du Compassis.

La zone économique est positionnée au cœur du réseau de desserte avec une emprise de l'ordre de 2,5 hectares offrant deux rangs d'accessibilité et de visibilité. La protection paysagère des abords des deux voies (rue de la Vernède et future voie d'entrée d'agglomération) est essentielle à la réussite du projet.

Compte tenu de la rareté foncière et des objectifs assignés par la loi SRU et le Programme Local de l'Habitat en matière de production de logements, le PLU considère que la totalité de l'ouverture à l'urbanisation sera effective à l'échéance 2030, avec une partie Sud en entrée opérationnelle dans une échéance plus proche.

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

La mixité sociale est assurée à la fois

- par l'emplacement réservé logement n°18 imposant un minimum de 37% de logement social
- par le secteur de mixité sociale n°7 imposant un minimum de 50% de logement social

Des commerces et artisanat de proximité peuvent être édifiés en rez-de-chaussée de tout bâtiment situé dans le périmètre de l'orientation d'aménagement.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

Le Plan de Déplacement Urbain, et le SCoT en vigueur, ont désigné comme colonne vertébrale des mobilités la ligne 1 du réseau d'agglomération qui court le long de la RDN7 avec un point de convergence au carrefour de la RD 4 et du futur boulevard urbain.

Ce point de connexion est situé à 350 mètres en moyenne de l'opération du Colombier, inscrivant cette opération sur l'Axe Structurant du SCoT auquel elle se rattache.

L'opération est également desservi par la ligne de bus Capitou-Cais-Fréjus centre.

L'organisation viaire de l'Orientation d'Aménagement va également dans le sens d'un rabattement des flux piétons et des modes actifs vers le point de convergence du réseau :

- création d'une contre allée plantée en interface de la RD 4

- un cheminement piéton et cyclable sécurisé sur cette contre allée permettant de connecter le Colombier au secteur de la Palud.

Avec à terme la mise en sens unique de la route des Vernèdes, cette OAP contribue à une meilleure sécurisation routière et de meilleures conditions d'écoulement du trafic.

### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

L'opération du Colombier est un projet de densité qui s'inscrit dans son contexte paysager :

- la protection du cadre végétal avec le maintien de grands masques végétaux (EBC, EVP...), en particulier sur l'arrière de la zone 1AUa au Sud
  - un espace parc à composer au cœur de la partie Sud
  - une urbanisation la plus dense au nord avec le programme d'habitat collectif
  - une nouvelle zone d'activités de qualité avec des hauteurs limitées à 9 mètres assurant la qualité de l'intégration paysagère
  - un front bâti permettant de travailler les épannelages d'Est en Ouest évoluant de 9 à 7 mètres au sud
- \* organisation des constructions et aménagements de leurs abords
- L'orientation des constructions sera travaillée pour permettre la création de logements économes en énergie. Les orientations au Sud seront privilégiées et le traitement des façades et toitures devra permettre de limiter les rayons directs du soleil dans les baies vitrées en été.
  - Les espaces extérieurs et des accès aux logements devront être traités de façon qualitative, en veillant à garantir une harmonie à l'échelle de l'opération (les espaces libres de constructions seront maintenus le plus possible en espaces végétalisés).

### TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS ET COMMUNS

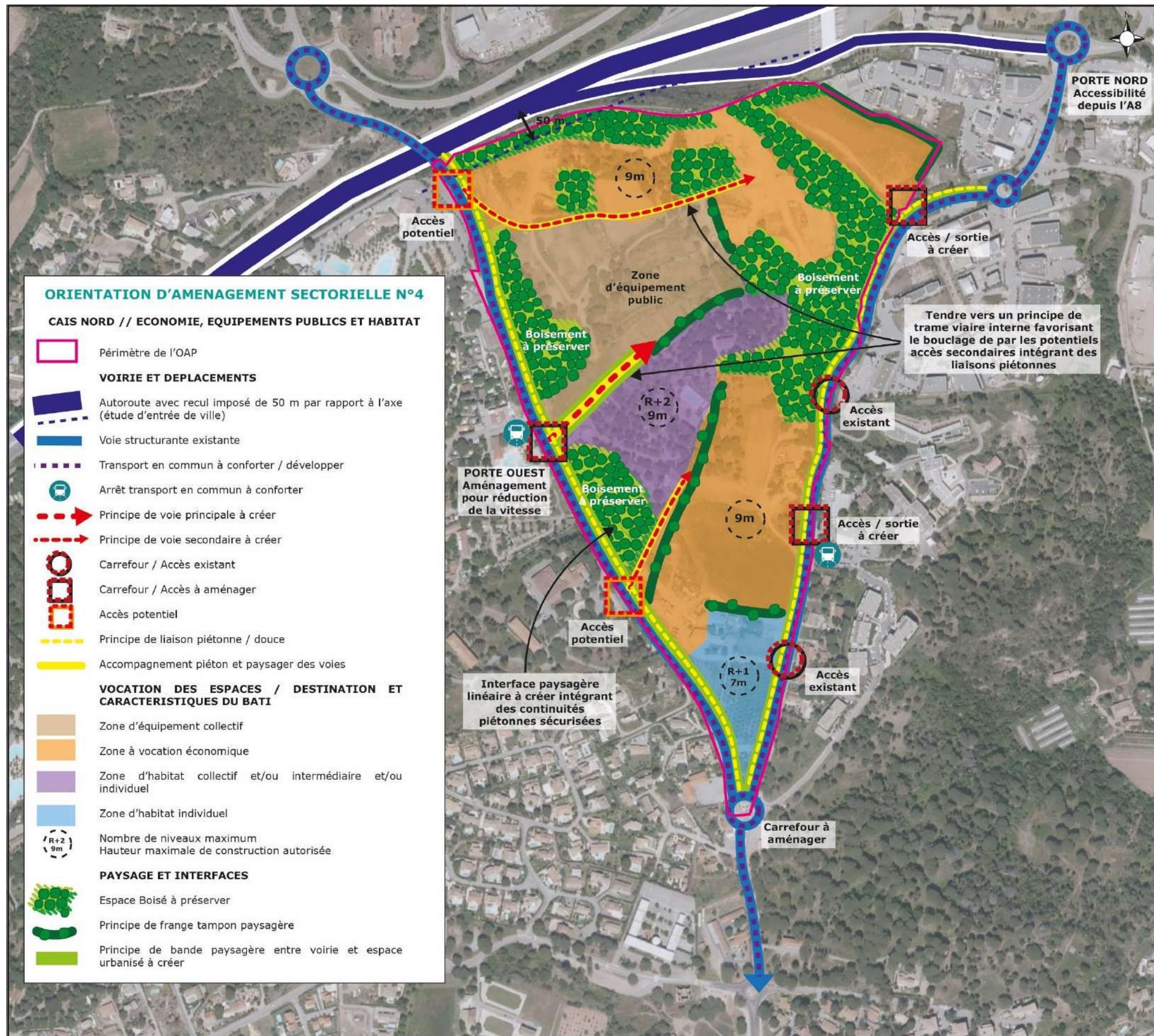
Les espaces publics et communs seront conçus comme des maillons du réseau de mobilité douce de l'agglomération. Ils permettent la cohabitation des mobilités piétonnes et éco-actives. Ils sont rendus accessibles et faciles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées.

Les points d'accès au réseau de transport public développent des caractères intermodaux :

- confort et connectivité de la station d'accueil
- accueil et sécurisation des deux roues et e-mobilités.

### NORMES DU REGLEMENT D'URBANISME MAINTENUES APPLICABLES

- règles d'ordonnancement (emprise au sol, hauteurs, reculs par rapport aux limites...)
- impositions de réalisation de places de stationnement
- impositions du taux d'espaces verts



## OAP 4 - Aménagement du secteur de Caïs Nord

### Les dispositions du Règlement d'Urbanisme restent applicables dans cette OAP.

L'opération Caïs Nord vient mobiliser un triangle de l'ordre de 20 hectares enserrés entre deux voies de circulation et l'autoroute A8. Sur cette enveloppe foncière se trouve aujourd'hui une entreprise du BTP, une unité touristique, 2 zones d'urbanisation future 2AU et, au Nord, des espaces naturels sans qualité écologique couverts par une protection d'Espaces Boisés Classés. Cette partie en zone naturelle correspond en fait à une ancienne carrière d'extraction ayant perdu toute qualité d'espace naturel, l'ensemble des remblais/déblais ayant donné naissance à une topographie confuse et une certaine forme d'artificialisation des sols.

L'opération Caïs Nord appartient aux catégories d'opérations d'aménagement prévues par le SCoT en vigueur.

Essentiellement vouée au développement économique de l'agglomération et au renforcement de son niveau d'équipements publics, elle est dotée de deux poches à destination résidentielle de moyenne densité.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

La mise à disposition d'un nouveau plateau économique de près de 15 hectares en face des opérations de Capitou et dans le prolongement du pôle d'excellence Jean Louis est la principale justification de l'ouverture à l'urbanisation du triangle de Caïs Nord avec :

- Un cœur économique développé sur les 2/3 du périmètre de projet (à l'exclusion de toute activité commerciale nouvelle comme le prévoit le SCoT)
- Un site d'équipement public le long de la RD 4
- Deux sites à usage résidentiel

Compte tenu de la rareté foncière et des objectifs assignés par la loi SRU et le Programme Local de l'Habitat en matière de production de logements, le PLU considère que la totalité de l'ouverture à l'urbanisation sera effective à l'échéance 2030.

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

La mixité sociale est assurée par le SMS n°9 dit Caïs Nord la Beaume avec 40% de mixité sociale.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

Le secteur de Caïs Nord est desservi par les transports en commun, et s'inscrit dans le second axe de développement du SCoT. L'offre de transport publique est notamment bien présente en raison du volume d'emplois présents sur les secteurs de Capitou, elle permet l'accessibilité au site économique projeté, et la possibilité aux populations non véhiculées de se déplacer dans l'agglomération.

Concernant le schéma de desserte général de la zone, qui est limité, l'OAP prévoit, schématiquement :

- la réalisation d'une voie primaire sur la Porte Ouest permettant de rejoindre l'intérieur de la zone 1AU avec une accroche (carrefour) adaptée pour le raccordement à la route de Bagnols
- une voie nouvelle de desserte longitudinale en parallèle de la route de Bagnols qui intégrera des réservations pour les mobilités douces et piétonnes
- deux nouveaux accès ponctuels sur l'avenue Lachenaud en complément des deux accès existants

### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

La préservation des grands ensembles végétaux est effective au sein de l'OAP :

- la protection du cadre végétal avec le maintien de grands masques végétaux (EBC, EVP...), en particulier le long de la route de Bagnols évitant une exposition trop franche de l'urbanisation nouvelle le long de cette route et le long de l'A8
- la mise en réseau de la trame verte du secteur en créant des linéaires végétaux pouvant servir de noues paysagères et de support pour des itinéraires piétons et cyclables
- le maintien et l'extension des Espaces Boisés Classés en partie sommitale

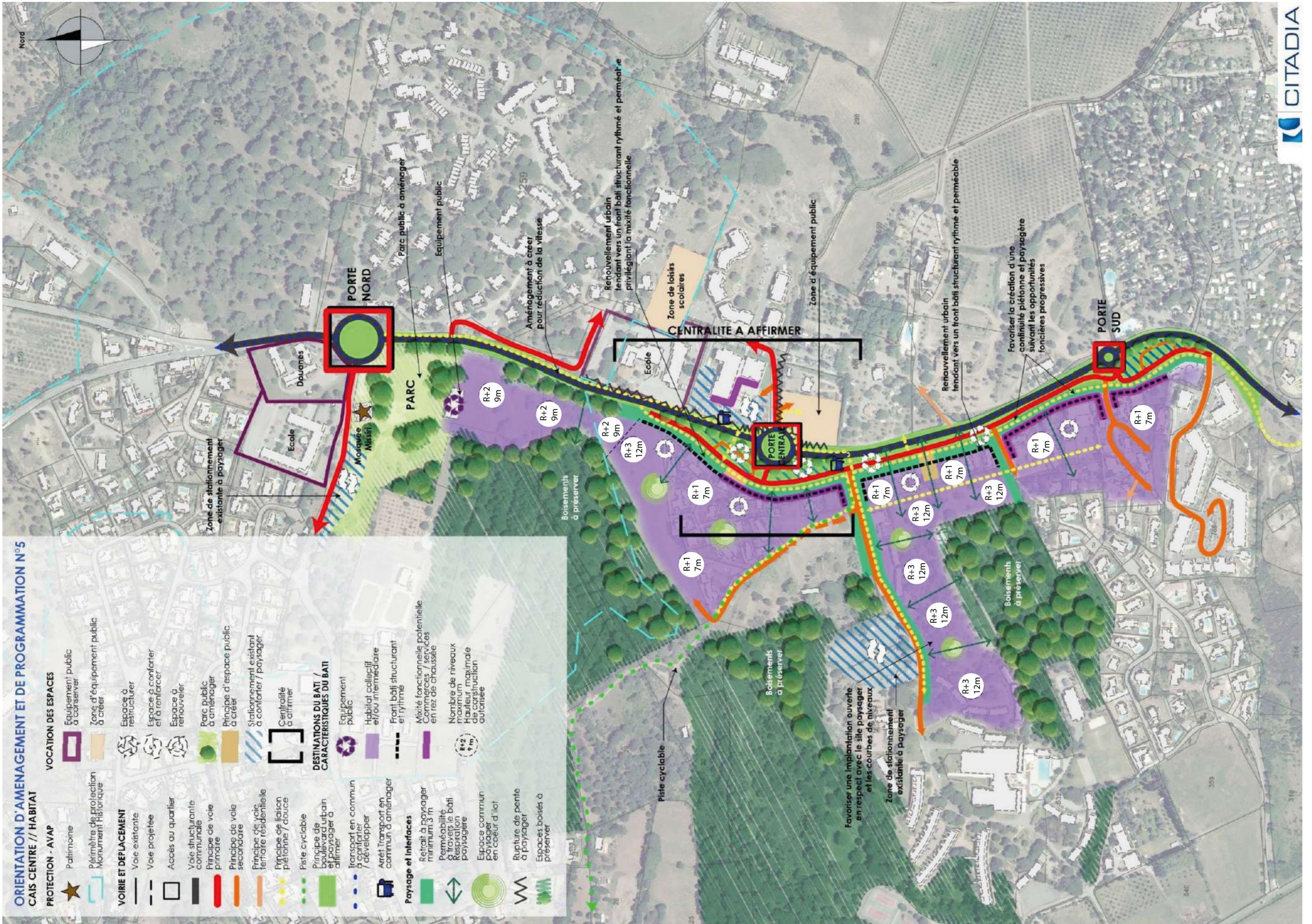
### NORMES DU REGLEMENT D'URBANISME MAINTENUES APPLICABLES

- règles d'ordonnancement (emprise au sol, hauteurs, reculs par rapport aux limites...)
- impositions de réalisation de places de stationnement
- impositions du taux d'espaces verts

### CONDITIONS DE LEVEE DE LA SERVITUDE D'ENTREE DE VILLE

Concernant la servitude d'entrée de ville le long de l'Autoroute A8, l'OAP de Caïs Nord réduit la bande d'inconstructibilité à 50 mètres en considérant

- que le talus de l'A8 ne permet pas de covisibilité avec la future zone économique, celle-ci ne se trouvant pas dans le champ de vision des automobilistes
- que le maintien sous espaces verts protégés et zones naturelles du talus empêchera sa transformation en espace publicitaire ou en plateforme de vente à l'air libre.
- que l'épaisseur de la bande boisée protégée le long de la route de Bagnols prolonge cette fonction d'écran paysager du végétal de l'urbanisation nouvelle.
- que les accès à la route de Bagnols sont organisés et sécurisés



## OAP 5 - Affirmation du pôle urbain de Caïs Centre

### Les dispositions du Règlement d'Urbanisme restent applicables dans cette OAP.

La centralité de Caïs connaît depuis plusieurs années de nombreuses évolutions urbaines qui l'ont érigée aujourd'hui au statut de pôle de quartier dont les caractéristiques sont les suivantes :

- des équipements publics de premier ordre - et notamment deux groupes scolaires
- un pôle commercial bien équipé avec plusieurs surfaces alimentaires, des services publics et marchands (bancaires, sanitaires. ) et des locaux capables d'installer des professions libérales
- des espaces publics permettant de créer des lieux partagés.

Les capacités de développement du quartier de Caïs sont reconnues au sein des documents de grande planification de la CAVEM (PDU, PLH et SCoT), chacun ayant confirmé l'opportunité et la validité de la croissance démographique et l'apport au besoin de développement de l'agglomération.

Dans la recherche de son rôle d'équilibre, le PLU entend aujourd'hui combiner quatre processus :

- la restructuration des espaces déjà urbanisés en façade de la RD 4 et la systématisation de cette nouvelle façade urbaine autour d'une voirie publique plus coordinatrice (contre allée, sécurité piétonne, meilleure gestion du stationnement)
- la création de grands poumons verts au centre de chacune des séquences de développement du quartier
- le comblement de deux poches d'urbanisation nouvelle que sont la partie basse de d'Azureva et le long de la RD 4
- l'accompagnement de la croissance par l'apport de nouveaux équipements publics scolaires, sportifs et des services de proximité (commerces, services tertiaires....)

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

L'opération Caïs Centre, déjà bien engagée à ce jour, exige une parfaite articulation avec les ferments de centralité existants. C'est ce que réalise le nouveau PLU à partir :

- de la conception d'une porte centrale au droit du pôle commercial reprenant les aires de stationnement existantes et à créer. Véritable point d'intermodalité de l'Ouest de Fréjus, cette porte doit être paysagée et structurée et connectée en toute sécurité le pôle commercial et les groupes scolaires avec la partie résidentielle sise à l'Ouest de la RD 4. Le PLU programme le renforcement des équipements publics présents avec notamment une ouverture à l'urbanisation en face du pôle commercial (stationnement, équipement public. ) et l'extension des zones de loisirs scolaires.
- du renouvellement urbain en R+3, R+2 et R+1 de la façade urbaine le long de la RD 4 avec un frontage paysager court (3 mètres en raison de la faible épaisseur du parcellaire)
- d'un espace de services et logements le long des voies d'accès à Azureva, en prenant soin de ne pas empiéter sur l'espace de nature au centre du quartier. Cette langue de constructibilité, relativement dense, vient donner de l'épaisseur à la centralité de Caïs. Elle consacre également les fonctions de l'unité touristique dont le changement de destination vers l'habitat n'est pas autorisé.
- du prolongement de l'urbanisation nouvelle le long de la RD 4 sur les terrains en domanialité de la Défense Nationale, jusqu'au bâtiment abandonné au sud de la Mosquée Missiri, le Ministère ayant fait valoir ses besoins en logements nouveaux pour l'hébergement du personnel militaire (remplacement du parc vétuste, accroissement des besoins).

Compte tenu de la rareté foncière et des objectifs assignés par la loi SRU et le Programme Local de l'Habitat en matière de production de logements (les 3 Emplacements Réservés Logements), le PLU considère que la totalité du renouvellement urbain et de l'ouverture à l'urbanisation sera effective à l'échéance 2030.

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

La mixité sociale est assurée par la règle d'imposition de création de logements sociaux inscrite à l'article DG 22 du Règlement d'Urbanisme. En combinant les outils de mixité sociale présents, soit 3 emplacements réservés logements d'une taille assez conséquente et le respect des prescriptions du PLH, l'OAP assure suffisamment de mixité sociale.

Concernant la protection de la diversité commerciale, l'OAP inscrit un principe de prise en compte (elle recommande) mais compte tenu des évolutions importantes sur ce secteur, le PLU n'impose pas l'interdiction de changement de destination.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

Le secteur de Caïs Centre est desservi par les transports en commun, et s'inscrit dans le second axe de développement du SCoT. L'offre de transport publique est notamment bien présente en raison du volume d'emplois présents sur les secteurs de Capitou, elle permet l'accessibilité aux grands sites économiques au Nord (notamment les zones commerciales de Capitou) et un accès facile au centre-ville. L'OAP a également été l'occasion de reformater le réseau de voiries et de desserte avec en point d'orgue :

- une grande contre-allée de desserte sur le flanc Ouest de Caïs Centre qui va dissocier les trafics locaux et de transit
- 3 portes carrefour qui vont sécuriser les points d'échange avec le réseau viaire de desserte interne
- la voie nouvelle de Caïs de 12 mètres d'emprise qui va connecter l'ensemble du quartier du Malbousquet à la porte centrale, en donnant de l'attractivité et de la chalandise à l'appareil commercial.
- l'aménagement et la sécurisation de la RD 4 avec son élargissement à 12 mètres sur la partie Nord permettant de composer un nouveau profil en travers.

Enfin, l'OAP porte la réalisation d'une piste cyclable nouvelle offrant une liaison nouvelle entre Caïs et Malbousquet.

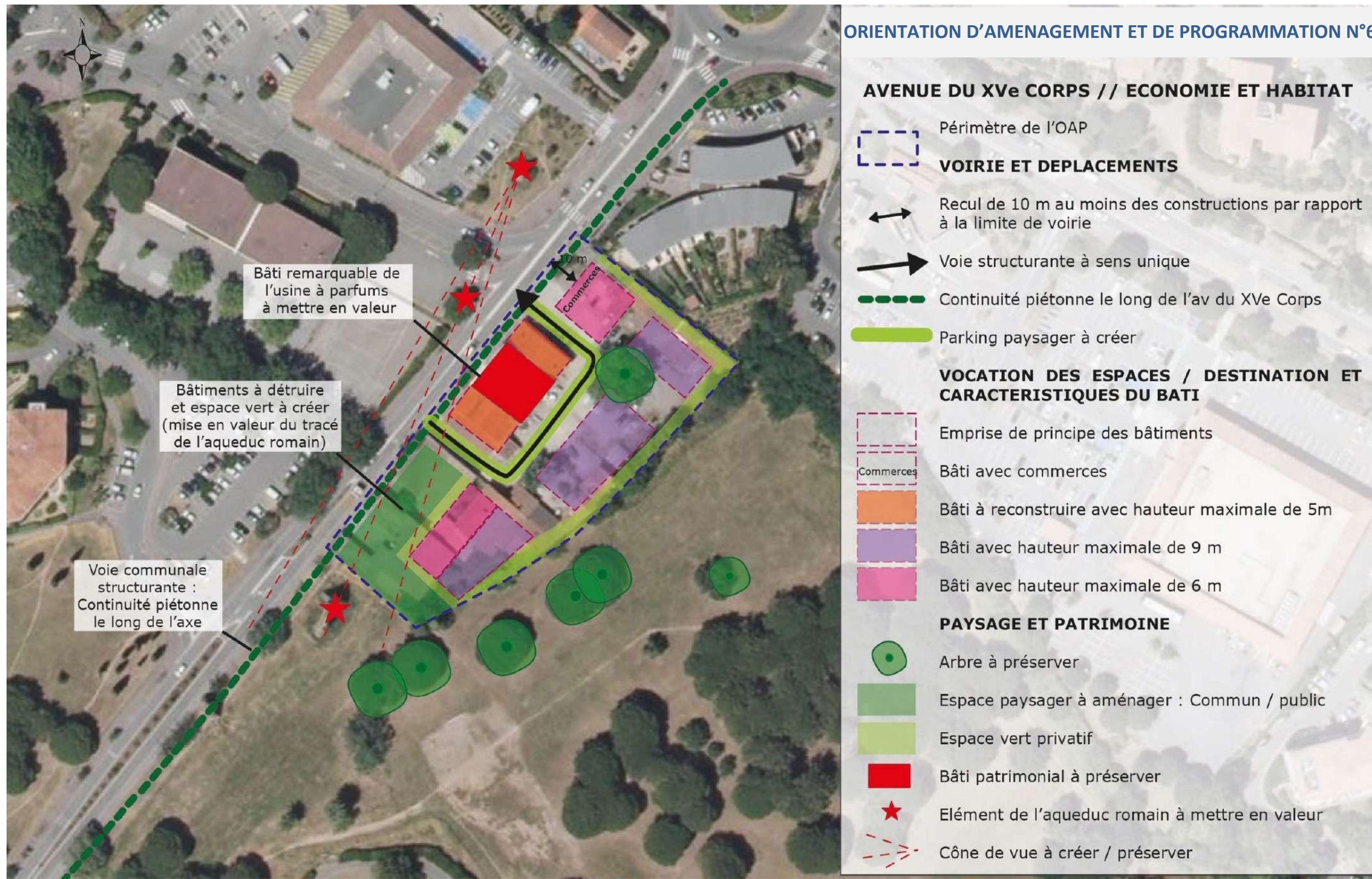
### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

La préservation des grands ensembles végétaux est effective au sein de l'OAP avec :

- la conservation des 3 grands ensembles boisés qui ont vocation à jouer le rôle de respiration et d'aire de détente
- le verdissement des abords de la RD 4 et le paysagement de la grande aire de stationnement de l'unité touristique
- la conception d'une trame verte de quartier.

### NORMES DU REGLEMENT D'URBANISME MAINTENUES APPLICABLES

- règles d'ordonnancement (emprise au sol, hauteurs, reculs par rapport aux limites...)
- impositions de réalisation de places de stationnement
- impositions du taux d'espaces verts



## OAP 6 - Aménagement du secteur de l'avenue du XV<sup>e</sup> Corps

### Les dispositions du Règlement d'Urbanisme restent applicables dans cette OAP.

Le site du XV<sup>e</sup>me Corps est riche d'éléments patrimoniaux tels que l'ancienne usine à parfum (bâtiment caractéristique de l'architecture industrielle de Fréjus) et les arches de l'Aqueduc Romain. Aujourd'hui occupé par des constructions éparses et en mauvais état faisant tomber en désuétude cette entrée de ville méritant une mise en valeur et une requalification pour offrir à la commune une nouvelle entrée de ville qualitative.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le projet sur l'avenue du XV<sup>e</sup>me corps vise à :

- Requalifier le site dans son ensemble
- Créer une nouvelle entrée de ville qualitative
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux présents (arches de l'Aqueduc Romain, ancienne usine à parfums)
- Réhabilitation de l'ancienne usine à parfums
- Créer un programme immobilier de faible hauteur (6 et 9 mètres) et de faible ampleur
- Créer une nouvelle entrée de ville qualitative
- Offrir au site un environnement nouveau avec la création d'espace public entre les constructions nouvelles, des parkings aériens nécessaire faisant l'objet d'un traitement paysager adapté sans revêtement en enrobé

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

Un bâtiment au nord du site donnant sur l'Avenue du XV<sup>e</sup>me Corps d'Armée sera obligatoirement en retrait de la voie pour dégager la vue sur l'ancienne usine à parfum. La hauteur maximale de ce bâtiment ne dépassera pas 6 mètres et aura une destination de commerces et/ou services au rez-de-chaussée. La destination des étages de ce bâti reste ouverte aux logements et services.

Le reste du programme accueillera des immeubles avec une hauteur absolue variant entre 6 mètres et 9 mètres.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

La future opération est raccordée au réseau de transport en commun de l'agglomération grâce à un arrêt de bus à quelques mètres du site. Concernant le réseau de mobilité individuelle, il est idéal compte tenu du positionnement du site en accès direct avec l'Avenue du XV<sup>e</sup>me Corps d'Armée et donc à proximité de toutes directions (Centre historique de Fréjus, Saint Raphael, Puget sur Argens, etc.).

### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

Plusieurs dispositions sont mises en œuvre pour assurer la bonne insertion architecturale, urbaine et paysagère du projet. Sont ainsi imposées les actions suivantes :

- Mettre en valeur l'ancienne usine à parfum avec la démolition des ailes de celle-ci pour les recréer avec les mêmes dimensions et avec une hauteur maximale de 5 mètres.
- Respecter le plan de gabarit et l'implantation des constructions nouvelles afin de garder le cône de vue des arches de l'aqueduc romain et l'éloignement nécessaire des immeubles vis-à-vis de l'ancienne usine à parfum.
- Imposer un recul de 10 mètres entre la construction destinée aux commerces/services et la voie de circulation.
- Respecter la création d'une voie à sens unique dans le site, afin de donner une fluidité aux transports individuelle et de limiter l'impact de la voirie sur le projet.
- Paysager les parkings aériens qui devront être sans enrobés (parkings enherbés à l'aide de dalles multi-drains engazonnées) à l'exception des places PMR
- Imposer des distances entre les îlots constructibles pour conserver une perméabilité visuelle vers le Parc Sainte Croix
- Conserver, dans la mesure du possible, le platane de grande envergure situé sur le terrain
- Réduire l'impact des clôtures de manière à conserver un maximum de transparence

### NORMES DU REGLEMENT D'URBANISME MAINTENUES APPLICABLES

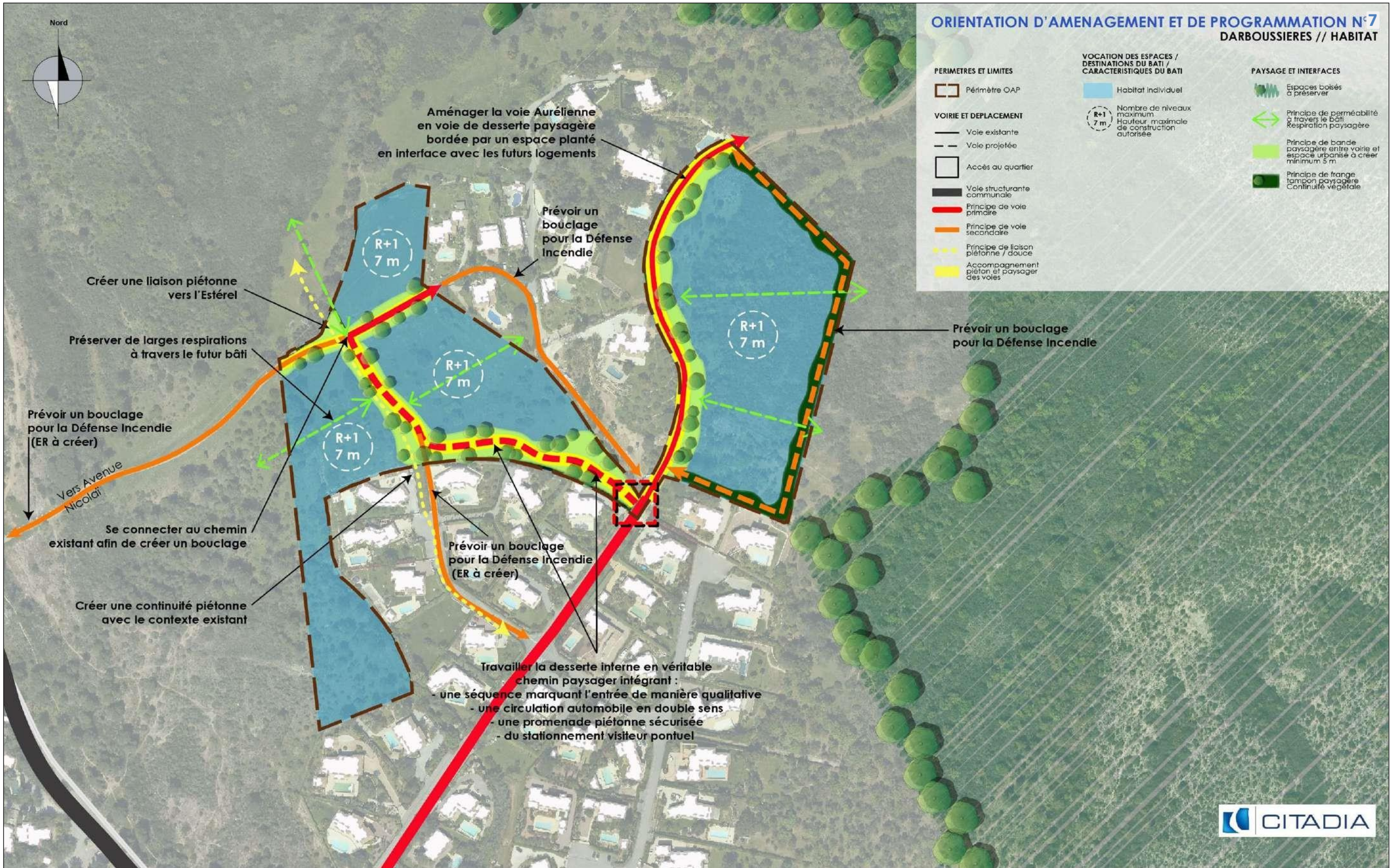
- Règles d'ordonnancement (emprise au sol, etc.) en zone UBb
- Impositions de réalisation de places de stationnement en zone UB
- Impositions du taux d'espaces verts à 25% en zone UBb

### L'OAP n°7 est la continuité des aménagements réalisés dans le secteur Saintes Croix

Le projet du XV<sup>e</sup>me Corps est en limite séparative du projet d'aménagement de l'espace Sainte Croix. Ce dernier consiste à revaloriser le terrain devant le pôle enfance en créant un éco-parking pour avoir un accès simple et sécurisé aux écoles, des chemins piétons, une prairie intégrant la mise à jour des vestiges du patrimoine archéologique et autres aménagements.

Une cohérence sera créée entre ces deux projets, notamment en ce qui concerne les cheminements piétonniers, le traitement des stationnements afin d'obtenir une continuité de l'aménagement entre ce secteur et celui de Sainte Croix.





## OAP 7 - Aménagement du secteur des Darboussières

### Les dispositions du Règlement d'Urbanisme restent applicables dans cette OAP.

Le secteur des Darboussières marque la conclusion du quartier de la Tour de Mare et la reconnaissance du rôle de zone agricole du reste de l'ancienne zone d'urbanisation future. Limitée à 5,8 hectares, l'OAP rassemble deux zones distinctes qui forment le terme de l'agglomération :

- une première enveloppe à l'Est qui prolonge l'urbanisation existante desservie par l'impasse dite de Campanie
- une seconde enveloppe à l'Ouest organisée autour de la rue François Nicolai.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le projet des Darboussières est une opération strictement résidentielle qui réplique la typologie architecturale et urbanistique voisine conçue autour de l'habitat individuel et groupé.

La prise en compte des prescriptions du PPRIF dicte l'organisation des deux enveloppes de projet :

- avec l'aménagement de la voie Aurélienne permettant de dégager un espace planté, du stationnement et des espaces partagés
- avec le bouclage vers la rue Nicolai sur l'enveloppe Est.

L'ouverture sur le massif de l'Estérel est le deuxième volet du parti d'aménagement en proposant la réalisation d'une voie piétonne conservant un accès public au massif

### CAPACITE D'ACCUEIL DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Compte tenu du caractère exclusivement résidentiel de cette partie de la ville, l'ensemble de l'OAP est voué à la fonction d'habitat avec une estimation de l'ordre de 45 logements sur l'ensemble du périmètre avec une imposition de réaliser au moins 40% de logements locatifs sociaux, soit un minimum de 18 logements sociaux..

### PROMOTION DE LA MIXITE URBAINE ET SOCIALE

La mixité sociale est assurée par le Secteur de Mixité Sociale n°6 fixant à 40% et 18 logements sociaux la quote part minimale d'habitat public.

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

Compte tenu de la faible ampleur de l'opération, il n'est pas envisagé de dispositifs particuliers de raccordement au réseau de transport en commun.

### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

Plusieurs dispositions de l'orientation d'aménagement concourent à sa bonne insertion architecturale, urbaine et paysagère :

- la mise en valeur de la voie Aurélienne
- une forme urbaine d'habitat individuel avec une faible perception dans le paysage.

### NORMES DU REGLEMENT D'URBANISME MAINTENUES APPLICABLES

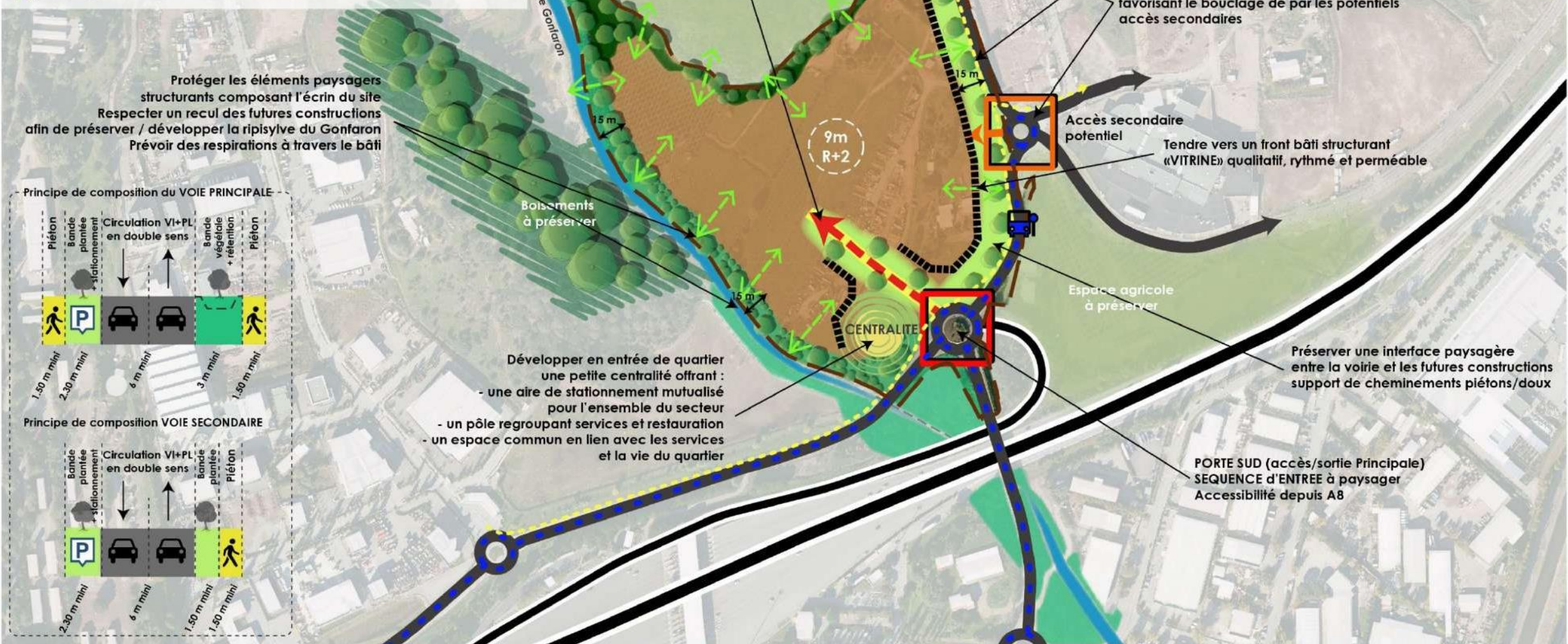
- règles d'ordonnancement (emprise au sol, hauteurs, reculs par rapport aux limites...)
- emprise au sol réduite à 20% assurant une bonne conservation de la perméabilité des sols
- impositions de réalisation de places de stationnement
- impositions du taux d'espaces verts

# ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



# ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION N°8 GONFARON // ECONOMIE

PERIMETRES ET LIMITES	VOCACTION DES ESPACES / DESTINATIONS DU BATI / CARACTERISTIQUES DU BATI	PAYSAGE ET INTERFACES
Périmètre OAP	Vocation économique	Espace agricole à préserver
<b>VOIRIE ET DEPLACEMENT</b>	Front bâti structurant et rythmé	Espaces boisés à préserver
Voie existante	Nombre de niveaux maximum Hauteur maximale de construction autorisée	Cours d'eau existant
Voie projetée	Recul des constructions	Ripisylve à préserver
Accès au quartier		Principe de frange tampon paysagère
Autoroute A8		Principe de bande paysagère entre voirie et espace urbanisé à créer
Voie structurante communale		Petite centralité du quartier à développer
Principe de voie primaire		Principe de perméabilité à travers le bâti Respiration paysagère
Principe de voie secondaire		
Principe de liaison piétonne / douce		
Accompagnement piéton et paysager des voies		
Transport en commun à conforter / développer		
Arrêt Transport en commun à aménager		



## OAP 8 - Aménagement du secteur économique du Gonfaron

### Les dispositions du Règlement d'Urbanisme restent applicables dans cette OAP.

Le Gonfaron est un espace de jonction entre les deux premières opérations économiques du Capitou menées par la CAVEM (BTP et Production).

La qualité paysagère de la zone économique du Gonfaron est primordiale pour l'attractivité et la cohérence du site dont la vocation thématique n'est pas encore arrêtée à ce jour, à l'exclusion de l'urbanisme commercial que le SCoT réserve aux espaces en renouvellement urbain et aux secteurs de mixité urbaine.

### OBJECTIFS DE L'ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Afin d'atteindre cet objectif de zone économique qualitative, le PLU développe plusieurs principes d'aménagement que devront respecter les concepteurs de la zone économique :

- respecter la notion d'opération d'ensemble seule capable de proposer une viabilisation de qualité sur l'ensemble du périmètre avec des attendus exigeants sur l'aspect des voies, du mobilier urbain, du traitement des espaces verts,
- mettre en avant le bâti économique et minorer la visibilité des zones techniques et de stationnement (et exclure les dépôts et le stockage à l'air libre)
- inscrire la future ZA au sein des démarches environnementales les plus innovantes (HQE Aménagement...)
- doter l'espace économique de lieux de vie commun et de services de proximité (restauration, équipements d'accueil, commerces d'appoint...)
- travailler la mutualisation du stationnement en ouvrage afin de limiter les aires techniques et s'assurer de formes urbaines compactes.

Le PLU programme la constitution d'une centralité au contact de la porte Sud où pourront se regrouper les éléments du centre de vie (espace commun, pôle de services, aire de stationnement mutualisée).

### INSERTION DANS LE RESEAU DE MOBILITE COLLECTIVE ET INDIVIDUELLE

La future zone économique est pleinement intégrée au réseau de transport. Le futur arrêt TC est un point important d'accès au réseau de mobilité de la CAVEM car il marque l'entrée de la zone économique du Capitou. Le point d'accès au réseau TC doit donc être structurant avec de bonnes qualités d'accueil, de stationnement et des caractéristiques d'intermodalité.

### QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

L'organisation de la future zone économique s'effectue à partir de la logique de site :

- avec la protection de la trame bleue du Gonfaron et de sa petite ripisylve qui impose une marge de sensibilité écologique et paysagère de 15 mètres à partir des rives. Les unités foncières adjacentes au Gonfaron veilleront à conserver boisée et protégée cette bande tampon d'importance écologique
- avec la constitution d'une ceinture paysagère d'une épaisseur minimale de 15 mètres le long du chemin du Bonfin comme vitrine d'excellence du Gonfaron. Cette écharpe végétale, arborée et plantée viendra habiller les volumes bâtis, apporter de la fraîcheur à la première exposition sud, ralentir le ruissellement urbain. Elle aura également une vocation d'espace public et d'espace vert avec la réalisation en son sein d'un chaînon important du réseau de mode doux.
- avec la desserte centrale du Gonfaron par un mail paysager reprenant le vocabulaire paysager et les rôles fonctionnels de la ceinture paysagère qu'il réplique sur l'intérieur du périmètre.

### CONDITIONS DE LEVEE DE LA SERVITUDE D'ENTREE DE VILLE

La zone 1AUb du Gonfaron est située au-delà de la bande de 100 mètres comptée à partir de la limite extérieure des emprises de l'A8. Mais compte tenu de sa visibilité et son positionnement en porte de l'agglomération, l'OAP du Gonfaron apporte 6 prescriptions supplémentaires

- maintenir en espace agricole à préserver le premier plan agricole et ses plantations d'olivier
- proscrire toute plateforme nouvelle d'exposition commerciale ou publicitaire entre l'A8 et la future zone économique
- doter la ceinture paysagère de plantations de haut jet
- rejeter la réalisation de plateformes de stationnement en arrière-plan du front bâti prévu par l'OAP
- éviter l'utilisation des bardages métalliques sur la façade du front bâti
- maintenir ouvert et sans clôture le lien entre la ceinture paysagère et le front bâti.

### NORMES DU REGLEMENT D'URBANISME MAINTENUES APPLICABLES

- règles d'ordonnancement (emprise au sol, hauteurs, reculs par rapport aux limites...)
- impositions de réalisation de places de stationnement
- impositions du taux d'espaces v

