



## **Plan Local d'Urbanisme**

### **Modification n°2**

---

## **5. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**

*PLU prescrit par délibération du Conseil Municipal du 28 mai 2014*  
*PLU arrêté par délibération du Conseil Municipal du 05 février 2016*  
*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 14 octobre 2016*  
*Modification simplifiée n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal du 21 juillet 2017*  
*Mise à jour le 3 octobre 2018*  
*Modification n°1 approuvée par délibération du Conseil Municipal du 26 juillet 2019*  
*Modification n°2 approuvée le XXX*



## 1. Le secteur du Rayol (zone UA)

En application des dispositions graphiques de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation :

<b>L'aménagement et l'habitat</b>	
<b>La définition des hauteurs</b>	<p><b>Dans les secteurs habitat et habitat/commerces</b>  <b>Dans une bande de 15 m de profondeur</b>, au-delà du recul imposé au règlement de la zone UA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>En amont de la RD559</u> : <b>R+1</b> équivalent à <b>6,30 m</b> (toiture en pente) ou <b>6,80 m</b> (toiture terrasse).</li> <li>• <u>En aval de la RD559</u> : <b>R</b> équivalent à <b>3,30 m</b> (toiture en pente) ou <b>3,80 m</b> (toiture terrasse). (cf. plan p°5 et 6)</li> </ul> <p><b>Au-delà de cette bande de 15 m</b> de profondeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>En amont de la RD559</u> : <b>R+2</b>, équivalent à <b>9,30 m</b> (toiture en pente) ou <b>9,80 m</b> (toiture terrasse).</li> <li>• <u>En aval de la RD559</u> : le <b>faitage</b> ne doit pas excéder le <b>niveau de la RD559</b>.</li> </ul> <p><b>Dans les secteurs équipements publics / espace public et habitat / équipements</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le parking, l'esplanade et les terrasses (<b>3.A</b> sur le schéma d'OAP) ne pourront excéder le niveau du trottoir de la RD 559. Un dépassement ponctuel est possible pour la sortie de la liaison verticale de l'esplanade.</li> <li>• La hauteur des bâtiments situés en contre bas de l'esplanade (<b>3.B</b> sur le schéma d'OAP) ne pourra excéder <b>R+2</b>, équivalent à <b>9,30 m</b> (toiture en pente) ou <b>9,80 m</b> (toiture terrasse) et devra être inférieure à celle de l'esplanade (au moins 1 mètre). Dans tous les cas, leur hauteur doit permettre de préserver des vues sur la mer et le paysage littoral depuis le trottoir de la RD 559 et depuis l'esplanade.</li> <li>• La hauteur des bâtiments situés en contrebas des commerces (<b>3.C</b> sur le schéma d'OAP) ne pourra excéder <b>R+2</b>, équivalent à <b>9,30 m</b> (toiture en pente) ou <b>9,80 m</b> (toiture terrasse) et au maximum le niveau de la RD 559.</li> </ul>
<b>Emprise au sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dans une bande de 15 m de profondeur</b>, au-delà du recul imposé au règlement de la zone UA : 100%</li> <li>• <b>Au-delà de cette bande de 15 m</b> de profondeur : 40%</li> <li>• <b>Dans le secteur Habitat/ Equipements (secteur UAa), l'emprise au sol est définie notamment par les règles suivantes :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des zones tampon non aedificandi reportée sur le document graphique de zonage le long de l'escalier (largeur de 2 mètres) et en bordure des habitations existantes limitrophes au Sud du secteur Habitat/ Equipements (largeur de 6 m, balcon non compris);</li> <li>- un recul des bâtiments d'au moins 5 mètres des voies (automobiles) existantes ou à créer ;</li> <li>- l'aménagement d'un espace public au Nord de la liaison Impasse Morel / Parking ;</li> <li>- un recul des bâtiments d'au moins 4 mètres du parking au Sud.</li> </ul> </li> </ul>

<p><b>La mixité fonctionnelle</b></p> <p><b>L'espace public</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>En bordure de la RD559</u> : commerce en rez-de-chaussée sur voie et/ou habitat au 1<sup>er</sup> étage lorsque la hauteur admise le permet.</li> <li>• <u>Au-delà de cette bande de 15 m</u> de profondeur : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Au Nord de la RD559</u> : <b>Habitat</b> - programme au maximum de l'ordre de 15 à 20 logements comprenant au moins 25% de logements sociaux (servitude de mixité sociale au titre de l'article L.151-15 du code de l'urbanisme (ancien article L.123-1-5, II, 4°)</li> <li>• <u>Au Sud de la RD559</u>, un espace de mixité Habitat / équipements et espaces publics : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <u>en bordure de la voie</u> : <b>esplanade</b> bénéficiant d'un point de vue sur la mer, du fait de la hauteur limitée des constructions en aval de la voie. Cette esplanade pourra se prolonger en terrasses exposées au Sud et à l'Est des commerces.</li> <li>○ <u>sous l'esplanade</u> : <b>équipements</b> et <b>parc de stationnement enterrés</b>. Les liaisons verticales seront intégrées (positionnement n'obérant pas les grandes vues depuis la RD559 et l'esplanade, aspect architectural soigné...).</li> <li>○ <u>En contrebas</u> : des logements pour actifs, logements sociaux et résidence pour personnes âgées accompagnés de services d'intérêt collectif. Les bâtiments à usage de logement au Sud du parking devront être implantés à au moins 4 mètres de ce dernier, l'espace dégagé devant intégrer une liaison douce et la hauteur totale ne pourra dépasser celle de l'esplanade.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
---	--

<b>Les transports et déplacements</b>	
<p><b>Principes de circulation motorisée</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Au Nord de la RD559</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principe de voirie de desserte des opérations en arrière du premier front bâti par l'Ouest.</li> <li>• Principe de desserte à partir de la RD559 dans le secteur de la Pharmacie.</li> </ul> </li> <li>• <u>Au Sud de la RD559</u> : Principe de voirie de liaison entre la RD559 et l'avenue Ernest Chanclin, permettant l'accès au parc de stationnement enterré sous l'esplanade. Sécurisation des usagers et riverains de la future voie par : <ul style="list-style-type: none"> <li>• un sens unique, aucune sortie, de tout évidence dangereuse, ne sera créée sur la RD559,</li> <li>• une interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes,</li> <li>• un élargissement à 6 m (cf. emplacement réservé n°6).</li> </ul> <p>Emplacement réservé n°6 ayant pour vocation l'aménagement du passage Morel, de ses abords et de son accès Sud jusqu'à l'avenue Ernest Chanclin ».</p> </li> </ul>
<p><b>Principe de circulation douce</b></p>	<p><u>Au Sud de la RD559</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien et mise en valeur de l'escalier reliant la <u>RD559</u> et l'avenue Ernest Chanclin (avec préservation des bordures paysagères de part et d'autre du cheminement).</li> <li>• Principe de maillage de cheminements doux dans le</li> </ul>

	secteur de requalification Habitat/ Equipements permettant de relier l'escalier à la voie à créer et au parking.
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <u>Au Nord de la RD559 :</u><ul style="list-style-type: none"><li>• Places de stationnement en bordure de la voie de desserte à l'Ouest.</li><li>• Stationnement existant en bordure de l'avenue Frédéric Mistral.</li><li>• Places de stationnement existantes sur la place de l'Office du Tourisme.</li></ul></li><li>• <u>Au Sud de la RD559 :</u><ul style="list-style-type: none"><li>• Parc de stationnement enterré sous l'esplanade.</li><li>• Places de stationnement existantes en bordure de l'avenue du Capitaine Thorel.</li></ul></li></ul>
<b>Risques/ gestion pluviale</b>	<i>Le projet sera soumis à une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et devra intégrer les mesures nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales.</i>



**PERIMETRE ET LIMITES**  
 - Péri-mètre de l'OAP

**VOCATION DES ESPACES**

- Habitat
- Servitude de mixité sociale
- Habitat/ Equipements
- Logements (actifs, sociaux, personnes âgées...)
- Equipements/ services d'intérêt collectif et/ou logements
- Habitat/ Commerces
- Equipements (parking, équipements de loisirs...)
- Principe d'espace public global
- Espace public
- Espace public de coeur d'îlot
- Aires de stationnement

**CARACTERISTIQUES DU BÂTI**

- Aires maximales d'implantation des bâtiments de services et de logement dans le secteur Habitat/ Equipements
- Principe d'esplanade («niveau haut»)

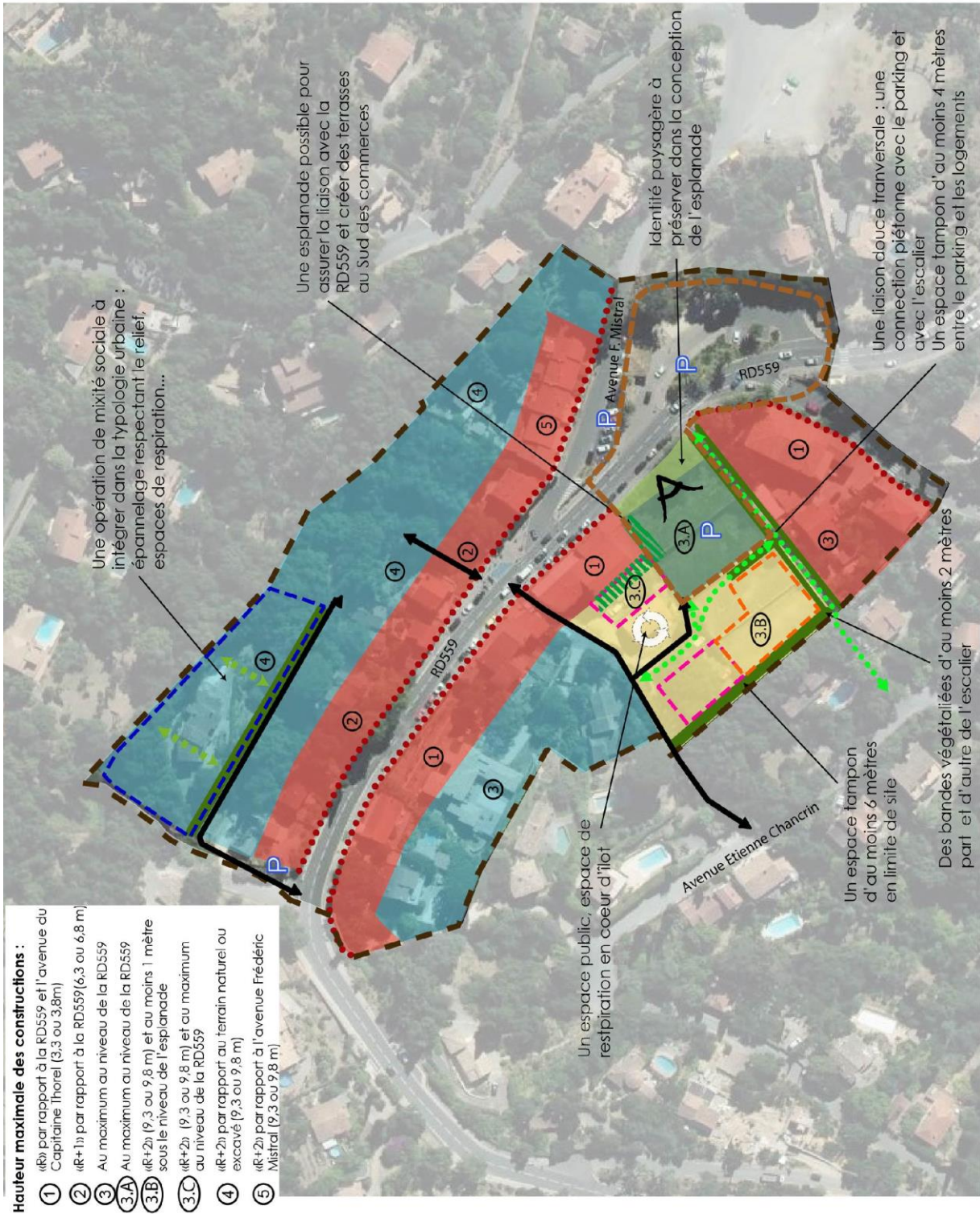
**ACCES/DESERTE**

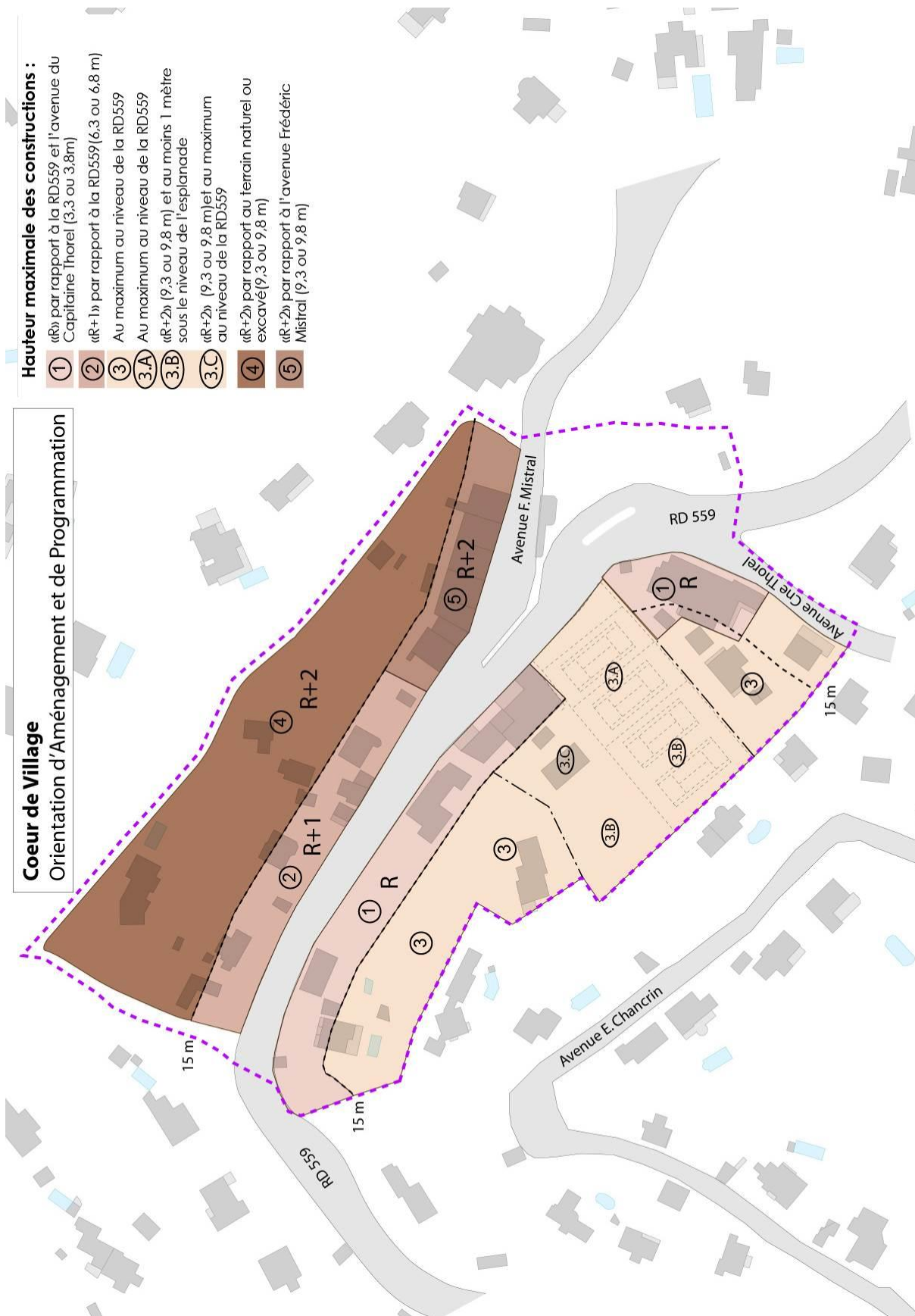
- Principe de voie d'accès à créer
- Principe de liaison douce à conforter ou à créer

**PAYSAGE / GESTION DES INTERFACES**

- Point de vue à préserver et à mettre en valeur
- Espace tampon
- Respiration paysagère

0 25 50 75 m



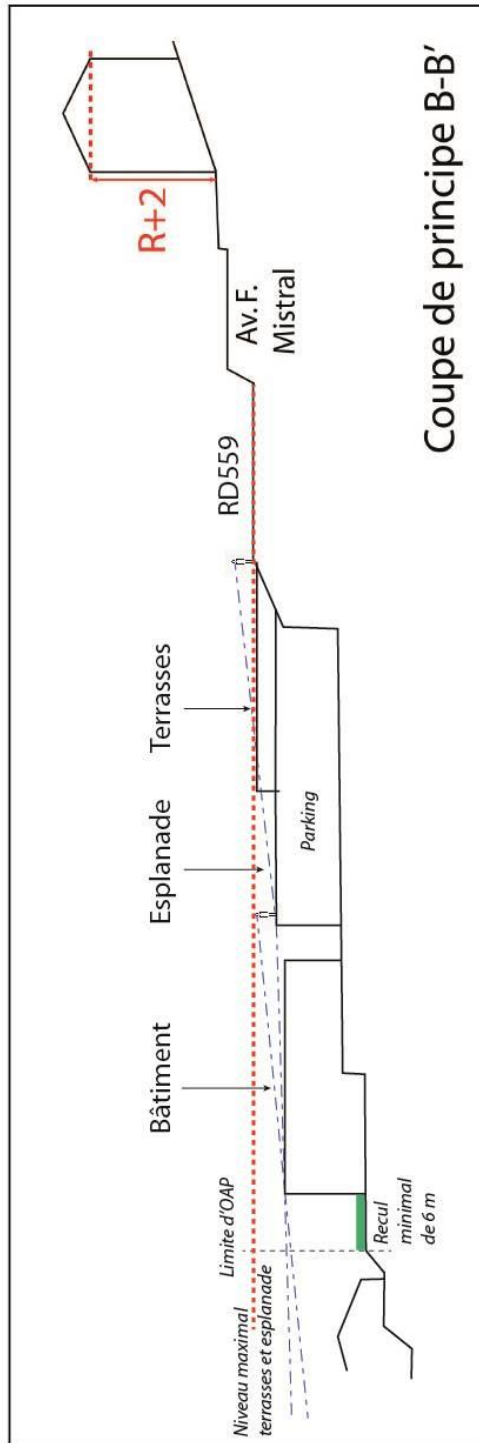
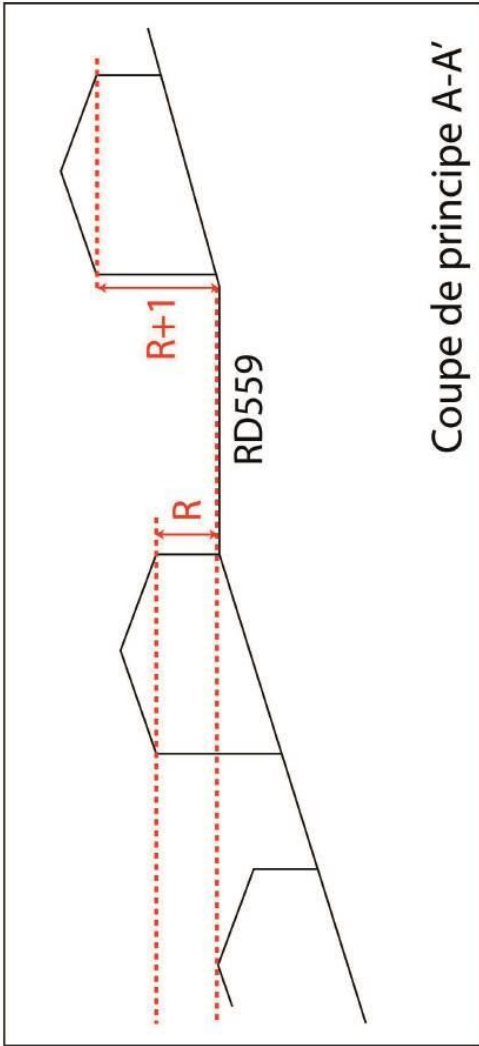
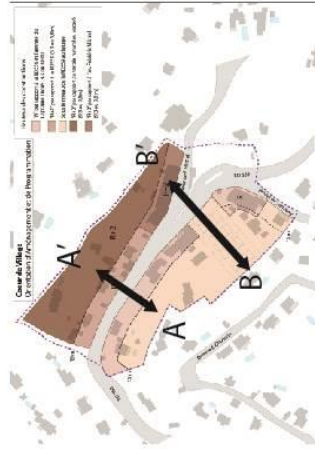


**Coeur de Village**  
Orientation d'Aménagement et de Programmation

**Hauteur maximale des constructions :**

- ① «R» par rapport à la RD559 et l'avenue du Capitaine Thorel (3,3 ou 3,8m)
- ② «R+1» par rapport à la RD559 (6,3 ou 6,8 m)
- ③ Au maximum au niveau de la RD559
- ③.A Au maximum au niveau de la RD559
- ③.B «R+2» (9,3 ou 9,8 m) et au moins 1 mètre sous le niveau de l'esplanade
- ③.C «R+2» (9,3 ou 9,8 m) et au maximum au niveau de la RD559
- ④ «R+2» par rapport au terrain naturel ou excavé (9,3 ou 9,8 m)
- ⑤ «R+2» par rapport à l'avenue Frédéric Mistral (9,3 ou 9,8 m)



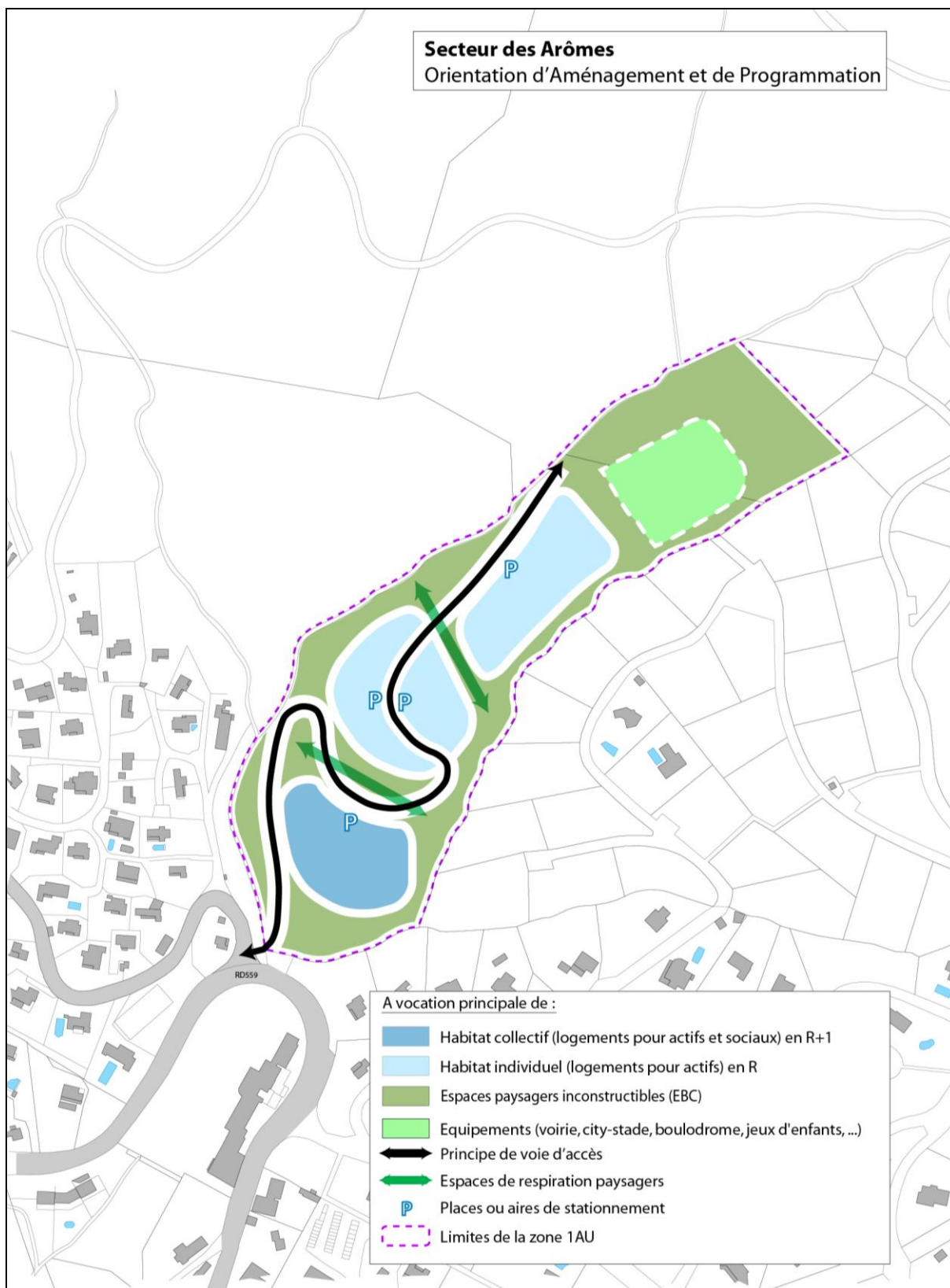




## 2. Le secteur des Arômes (zone 1AU)

En application des dispositions graphiques de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation :

L'aménagement et l'habitat	
<b>La définition des hauteurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>En partie basse (1AUa) de la zone</u> : <b>R+1</b> équivalent à <b>6,3 m ou 6,8 m</b> à l'égout du toit.</li> <li>• <u>En partie haute (1AUb) de la zone</u> : <b>R</b> équivalent à <b>3,3 m ou 3,8 m</b> à l'égout du toit.</li> </ul>
<b>Emprise au sol</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>En partie basse de la zone</u> : <b>1 000 m<sup>2</sup> maximum.</b></li> <li>• <u>En partie haute de la zone</u> : <b>2 500 m<sup>2</sup> maximum.</b></li> </ul>
<b>La mixité fonctionnelle</b> <b>L'espace public</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone à <b>vocation d'habitat.</b></li> <li>• En 1AUa, dans le cas d'un programme de logements, <b>50%</b> des logements seront affectés à la réalisation de <b>logements sociaux.</b></li> <li>• Maintien <b>d'espaces de respiration paysagers</b> (1AUan et 1AUbn) constituant des espaces de promenade piétons pour les habitants.</li> <li>• Réalisation <b>d'équipements et espaces collectifs</b> en lien avec l'habitat (city-stade, boulodrome, jeux d'enfants) dans les espaces de respiration paysagers.</li> </ul>
Les transports et déplacements	
<b>Principes de circulation motorisée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Accès</b> sur la voie de desserte des Mas du Canadel au travers d'un emplacement réservé à vocation d'« <i>aménagement de l'accès au secteur des Arômes.</i> »</li> <li>• Principe de <b>voirie principale à double sens</b> desservant les îlots d'habitat successifs avec un accès direct pour chaque construction individuelle et un accès commun pour l'habitat collectif.</li> </ul>
<b>Principe de circulation douce</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'ensemble des espaces paysagers maintenus <b>inconstructibles</b>, constituent des <b>espaces de promenades.</b></li> <li>• Une <b>circulation piétonne</b> pourra être organisée <b>le long de la voirie.</b></li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des <b>poches de stationnement collectif ou individuel</b> seront organisées <b>en dehors de la voirie principale</b>, à proximité des différentes constructions.</li> </ul>



### **3. Le secteur de l'ancienne carrière (zone UB/ secteur UBe)**

#### **Contexte**

Situé à l'entrée Est de la commune, le long de la RD559, le secteur de l'ancienne carrière accueille des activités peu intégrées dans le paysager d'entrée de commune. Il représente un potentiel de renouvellement urbain.

#### **Principes d'aménagements et programmatiques**

##### Aménagement global

L'aménagement de ce secteur doit respecter la topographie particulière liée à l'ancienne carrière. La forme urbaine devra permettre de révéler le site :

- une marge de recul d'au moins 5 mètres le long des voies. Le long de la RD559, des aménagements paysagers qualitatifs devront permettre de requalifier cette séquence. Un espace structurant assurera la transition entre la voie et les bâtiments (habitat/économie) dont l'implantation sera structurée à la fois par cet espace et par la courbe du front de taille ;
- dans le secteur de mixité qui s'inscrit dans l'ancienne carrière, l'épannelage des hauteurs et la forme urbaine doit permettre de s'inscrire dans le relief. Des espaces de respirations (espaces non bâtis et/ou intégration architecturale) seront mis en valeur entre la RD 559 et le front de taille ;
- dans le secteur d'habitat individuel situé en surplomb, les constructions, par leur volume et leur implantation, devront s'inscrire dans la trame paysagère. Une bande paysagère d'au moins 15 mètres sera préservée (inconstructible) avec sa végétation en bordure du front de taille.

Le maintien et le renforcement d'une trame végétale permettra en outre de préserver des continuités écologiques en amont et en aval (vallon).

##### Accès, circulation, déplacements

L'accès et la desserte reposent sur les principes suivants :

- la mise en valeur et la sécurisation des accès à partir de la RD 559 pour les secteurs économique et de mixité résidentielle et économie directement desservis par cette voie. La création d'un espace public structurant doit permettre de qualifier cet accès ;
- la partie Nord est desservie par l'avenue Clément Bayard et la draye du Sporting ;
- les espaces de stationnement dans le secteur de mixité pourront être mutualisés. Au moins 50% du stationnement sera intégré aux volumes bâtis.

##### Programmation

La programmation repose sur trois entités distinctes :

- un secteur dédié à l'accueil d'activité économique au Sud de la RD559 qui pourrait permettre le repositionnement de la station service :
  - . l'emprise au sol est limitée à 20% hors bâtiments à destination exclusive de stationnement et d'entrepôts situés derrière le bâtiment principal pour l'ensemble du secteur ;
  - . la hauteur est limitée à un niveau en rez-de-chaussée ;
- un secteur de mixité résidentielle et économique au Nord de la RD559 permettant d'accueillir des activités économiques de proximité (commerces, services, ...) compatible avec l'habitat.
  - . l'emprise au sol est limitée à 20% ;
  - . outre cette emprise, afin de limiter le stationnement de surfaces, une emprise maximale supplémentaire pourra être affectée à du bâti à destination exclusive de stationnement (et entrepôts éventuels) à conditions qu'il soit dissimulé à l'arrière des bâtiments principaux ;
  - . la mixité reposera sur au moins 20% des surfaces de planchers destinées à des activités économiques et au moins 10% des surfaces de planchers réservés pour des logements de saisonniers ;
  - . la hauteur devra respecter un épannelage progressif avec, au maximum, un R+2 partiel. Dans tous les cas, la hauteur ne pourra excéder la hauteur du front de taille (soit une cote maximale au point le plus haut de 90 m NGF) ;
- un secteur d'habitat individuel au Nord de l'ancienne carrière en R+1 maximum.

En application des dispositions graphiques de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation :

<b>L'aménagement et l'habitat</b>	
<b>La définition des hauteurs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>En aval de la RD559 (activités économiques) : 1 niveau</u> équivalent à <b>3,3 m</b> (toiture à pentes) <b>ou 3,8 m</b> (toiture terrasse) à l'égout du toit. Aucun niveau ne sera situé en dessous de celui de la RD 559.</li> <li>• <u>En amont (habitat individuel) de la zone : R+1</u> équivalent à <b>6,3 m ou 6,8 m</b> à l'égout du toit.</li> <li>• <u>Dans le secteur de mixité résidentielle et économique repéré sur le document graphique de l'OAP :</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les bâtiments ne pourront excéder la cote de 90 mNGF ;</li> <li>- la hauteur maximale et de <b>7 mètres, portée à 10,50 mètres sur, au maximum, 50% de l'emprise au sol</b> totale des bâtiments en dehors des bâtiments à destination exclusive de stationnement et d'entrepôt. La hauteur du rez-de-chaussée sera comprise entre 3 mètres et 4 mètres.</li> <li>- les bâtiments à destination exclusive de stationnement et d'entrepôt seront en rez-de-chaussée avec terrasse accessible au stationnement ou R+1 avec terrasse végétalisée.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Emprise au sol</b>	<p>Selon les secteurs repérés sur le document graphique de l'OAP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Secteur d'activités économiques (station services) : 20%.</u></li> <li>• <u>Secteur de mixité résidentielle et économique : 20%,</u> hors bâtiments à destination exclusive de stationnement et d'entrepôts situés derrière le bâtiment principal pour l'ensemble du secteur.</li> <li>• <u>Secteur d'habitat individuel : 20% + 5% pour les piscines.</u></li> </ul>
<b>La mixité fonctionnelle</b> <b>L'espace public</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone permettant de maintenir des activités économiques de proximité sur le territoire communal.</li> <li>• Secteur de mixité devant intégrer : <ul style="list-style-type: none"> <li>- des <b>activités économiques</b> (commerces, services, artisanat...) et/ou des équipements représentant <b>au moins 20% des surfaces de plancher</b> créées ;</li> <li>- des hébergements (logements pour saisonniers) représentant au moins 10% <b>des surfaces de plancher</b> créées ;</li> <li>- des logements.</li> </ul> </li> <li>• Maintien d'espaces de respiration paysagers : en lisière du font de taille, en lisière Sud du site, à l'intérieur du secteur de mixité.</li> <li>• Mise en valeur et sécurisation de la RD559 et création d'un espace public structurant.</li> </ul>
<b>Les transports et déplacements</b>	
<b>Principes de circulation motorisée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desserte des différents secteurs à partir des voies existantes.</li> <li>• Sécurisation des accès sur la RD 559.</li> </ul>
<b>Principe de circulation douce</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les déplacements piétons seront sécurisés entre le belvédère, le secteur de mixité et l'escalier de la Draye du Sporting.</li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des poches de stationnement collectif ou individuel seront organisées en dehors de la voirie principale.</li> <li>• Les espaces de stationnement pourront être mutualisés.</li> <li>• Dans le secteur de mixité, au moins 75% du stationnement sera intégré aux volumes bâtis. Les bâtiments à destination exclusive de stationnement et d'entrepôt devront être dissimulés à l'arrière des bâtiments principaux.</li> </ul>



<p><b>Risques/ gestion des déchets</b></p>	<p>Lors de l'aménagement de ce secteur, le porteur de projet devra apporter une attention particulière aux risques induits pour les futurs usagers du projet (ruissellement, mouvement de terrain spécifiquement) et intégrer les mesures assurant la sécurité des biens et des personnes. Le projet sera soumis à une procédure de déclaration ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et devra intégrer les mesures nécessaires à la bonne gestion des eaux pluviales. Un local de rangement/stockage des containers à ordures adapté à la collecte des déchets ménagers et au tri sélectif devra être créé ou un emplacement destiné aux containers et dissimulé à la vue réservé.</p>
--	--

