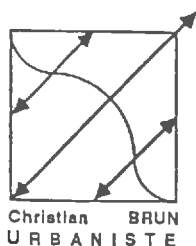


DEPARTEMENT DU VAR
COMMUNE D'OLLIOULES

DOMAINE D'ENTRE LES HORTS
ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ A USAGE PRINCIPAL D'HABITATION

DOSSIER DE CREATION
ETUDE D'IMPACT



*Reprise
Sept 92*

JUIN 1992

13, PLACE
DES
QUATRE DAUPHINS
13100
AIX EN PROVENCE
TEL: 42 38 58 51
FAX: 42 38 58 30

Etude d'Impact

- Intro -

SITUATION DE LA COMMUNE

La commune d'Ollioules est située à l'Ouest de l'agglomération toulonnaise, dans un secteur particulièrement bien desservi par l'autoroute A 50 ce qui crée une forte pression sur l'urbanisation.

Les grandes villes proches et accessibles directement par autoroute sont :

- Toulon : 6 Km
- Aubagne : 42 Km
- Marseille : 59 Km
- Aix en Provence : 75 Km

De plus la commune d'Ollioules est ~~distante, à vol d'oiseau, de moins de 2 Kms de la~~^{en} ~~bordure maritime (Communes de Sanary et de Six fours les Plages).~~

*entre les communes de Toulon et la Seyne sur mer
au niveau du secteur occupé par la pyrotechnie
maritime.*

SITUATION DE LA ZONE "D'ENTRE LES HORTS"

Les terrains concernés par la Zone NA d'Entre les Horts sont situés immédiatement au Sud du village ancien d'Ollioules sur un espace encore partiellement agricole situé au coeur de la zone d'expansion de l'urbanisation.

c) Servitudes d'utilité publique :

Les servitudes d'utilité publique applicables au site de la zone IINA sont les suivantes :

- AC1 : Monuments historiques : Par arrêté du 11 Octobre 1982, l'Eglise Saint Laurent a été classée dans sa totalité sur la liste des monuments à protéger. Il en résulte un périmètre de protection de ses abords s'étendant sur un rayon de 500 mètres. Tous travaux de construction ou de modification de bâtiment devront être soumis à l'avis du service des Affaires Culturelles (Service Départemental de l'Architecture).

Cette servitude touche la pointe Nord du site de la Zone IINA.

- I4 : Servitude relative à l'établissement de canalisations électriques ; réseau de distribution publique M.T. et B.T.
Tout projet de construction doit être soumis, pour avis préalable, au service EDF, subdivision de la Seyne.

- Int 1 : Servitude au voisinage des cimetières pour les terrains non bâtis situés, sur une distance de 100 mètres, à proximité des nouveaux cimetières transférés hors des agglomérations (article L 361-4 du Code des Communes).
~~Le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord du Maire (article R 421-38-19 du Code de l'Urbanisme).~~

la servitude instituée a pour effet de créer une zone non aedificandi de 100 m autour du cimetière interdisant d'élever toute habitation et de creuser tout puits, sauf autorisation accordée par l'autorité compétente.

■ Emplacement réservé voirie

■ Emplacement réservé voie piétonne

OBJET	PROBLEMES POSES	MESURES COMPENSATOIRES
REGLES D'URBANISME	- Zone NA du POS d'urbanisation future	<ul style="list-style-type: none"> - Procédure de création et de réalisation de ZAC - Les règles du POS peuvent être modifiées par le Plan d'Aménagement de Zone et par le règlement soumis à enquête publique
	- Servitudes d'utilité publiques	- Respect des servitudes de réseaux existantes
	- AC1 : Monuments historiques	<ul style="list-style-type: none"> - Obligation de consulter le Service Départemental d'Architecture dans le cadre du Permis de Construire <i>dans la quelle zone non aedificandi est délivré par autorisation</i> - Le Permis de Construire ne peut être délivré qu'avec l'accord du Maire (art R 421-38-19 du Code de l'Urbanisme) <i>de l'autorité compétente</i>
	- Int 1 : Voisinage du cimetière	- Obligation de consulter EDF pour tout projet d'aménagement
	- I4: Servitude de réseau électrique	- Tous les emplacements réservés de voirie correspondent à des options du POS qui ont été modifiées ou abandonnées par la Mairie
- Emplacements réservés pour voirie	<ul style="list-style-type: none"> - L'aménageur proposera à la Mairie un projet de voirie cohérent avec l'aménagement envisagé. Cette voirie primaire sera inscrite au PAZ du dossier "options d'urbanisme" 	
- Sécurité civile		- Tous les projets de voirie répondront aux dispositions relatives à la sécurité civile.

Mesures
Compensatoires

L'étude du ECEOM réalisée précédemment montre que la contribution des zones urbanisées aux débits de pluie représente moins de 5% du débit et que par ailleurs, les projections futures de l'urbanisation n'engendrent aucune augmentation significative de débit (progression inférieure à 1%)

De plus à Olhoulès la capacité de la Reppe est suffisante pour l'évacuation d'une crue quinquennale.

De ce fait, comme les zones pluviales créés par la future ZAC, ceux-ci auront été calés de telle manière que le fil d'eau

3 - HYDROLOGIE : supérieur soit à la cote des plus hautes eaux décennales -

a - La Reppe :

~~L'étude du Canal de Provence, réalisée en 1978, prenait en compte l'urbanisation générale du bassin versant de la Reppe avec un calcul de débit à l'exutoire conduisant à un ouvrage évacuateur de 147 m³/s pour la pluie décennale et 180 m³/s pour la période de retour de 20 ans.~~

~~De cette étude, il ressortait que les sections délicates de la Reppe se trouvent en dehors de notre périmètre et que le lit de la Reppe bordant la zone d'Entre les Horts ne pose pas de problème particulier, en raison de sa capacité d'évacuation dans cette portion.~~

b - Calcul des débits de ruissellement sur le site :

L'aménagement du site va entraîner l'accroissement de l'imperméabilisation de 30 % maximum de la surface totale de la zone.

Données de base pour un calcul des volumes d'eau à évacuer :

- Surface approximative : 16 ha (rive gauche de la Reppe)
- Pente moyenne : 1% environ
- Coefficient d'imperméabilisation actuel : 0,20 (présence bâti + serres)
- Coefficient d'imperméabilisation futur : 0,50

soit, selon le mode de calcul de l'instruction technique relative aux réseaux d'assainissement, un débit estimé actuel de 0,75 m³/s et un débit futur de 3 m³/s (état projeté).

Une étude technique adaptée au plan masse proposé permettra d'affiner ces estimations.

Les débits des eaux de ruissellement sur le site nécessiteront un bon drainage superficiel et un réseau de collecte vers l'exutoire naturel, la Reppe. ~~A cet égard, il faut noter la place du réseau de canalisation d'arrosage dans la collecte de ces eaux.~~

~~La circulation des eaux souterraines devra être étudiée dans le cadre de l'étude géotechnique à réaliser.~~

d- Hydrologie1. La Reppe

En ce qui concerne l'hydrologie du secteur, deux études complémentaires ont été entreprises récemment :

- la première, sous maîtrise d'ouvrage de la commune, est relative à un schéma directeur des réseaux pluviaux présents sur la commune, hors la Reppe.
- la seconde, sous maîtrise du Syndicat Intercommunal de la Reppe et du Grand Vallat, réalisée par le SCEOM concerne exclusivement la rivière et l'ensemble du bassin versant qui lui est rattaché.

Une délibération du conseil syndical en date du 26 Mai 1982 approuve les résultats de cette étude. Nous allons en extraire ici les informations qui intéressent plus particulièrement le secteur d'Entre les Horts.

La Reppe draine un bassin versant de 100 km² environ, composé à 85% de zones rurales.

Les zones urbaines sont concentrées dans les agglomérations d'Ollioules, Savary et Six-Fours situées en extrémité aval du parcours.

Comme toutes les rivières méditerranéennes, le régime hydraulique de la Reppe est très contrasté. Les pluies orageuses donnent lieu à des crues vives et rapides.

Entre les crues, le débit est très faible ou nul surtout sur le bassin amont.

Par rapport au développement futur de l'urbanisation, le problème général posé n'est pas l'aggravation du débit de la Reppe mais la capacité d'évacuation des eaux pluviales des bassins urbains lors d'appats à la fois liés aux zones rurales et aux secteurs urbanisés.

A Ollioules, la capacité de la Reppe, calibrée pour une crue quinquennale n'entraîne pas de contrainte particulière aux exutoires pluviaux existants.

Pour les réseaux futurs de la ZAC Saint Roch en bord de la Reppe, il faudra s'assurer que le fil d'eau supérieur des exutoires est calé à la cote des plus hautes eaux décennales.



BASSIN DU GAPEAU

BASSIN
DU GRAND
VALLAT

BASSIN
DE LA REPPE

Domaine
"Entre les Horts"

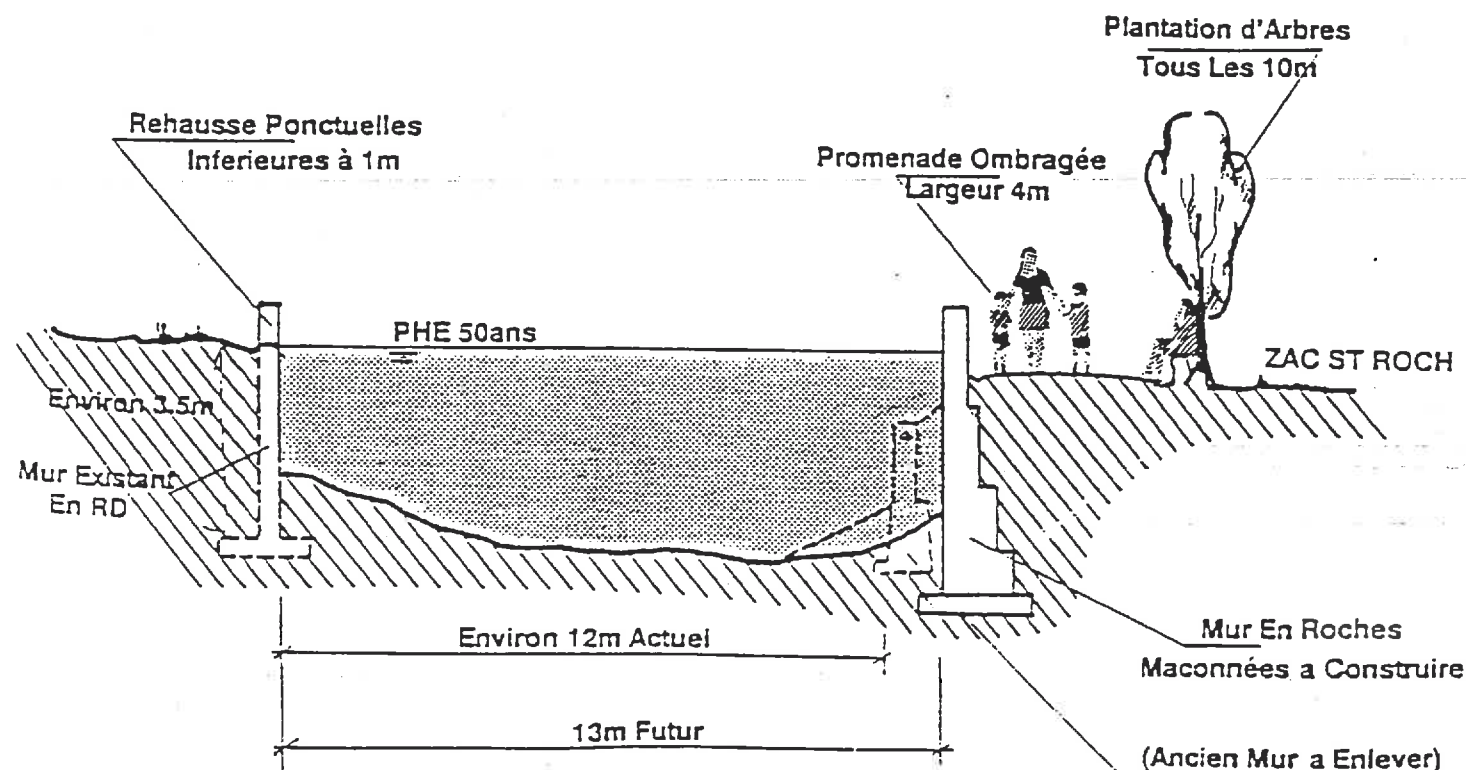
Echelle: 1 / 100 000°

Les aménagements proposés dans la traversée
 d'Albioulas ont été étudiés en tenant compte
 de l'aspect paysager.
 La section, sachant la future ZAC est située au nord

" La zone de Saint-Roch, située en rive gauche au sud du boulevard Clémenceau, constitue la zone prioritaire future d'extension du village. Un projet ZAC prévoit environ 200 logements et longe la REPPE sur 700 m environ. (- - - -)

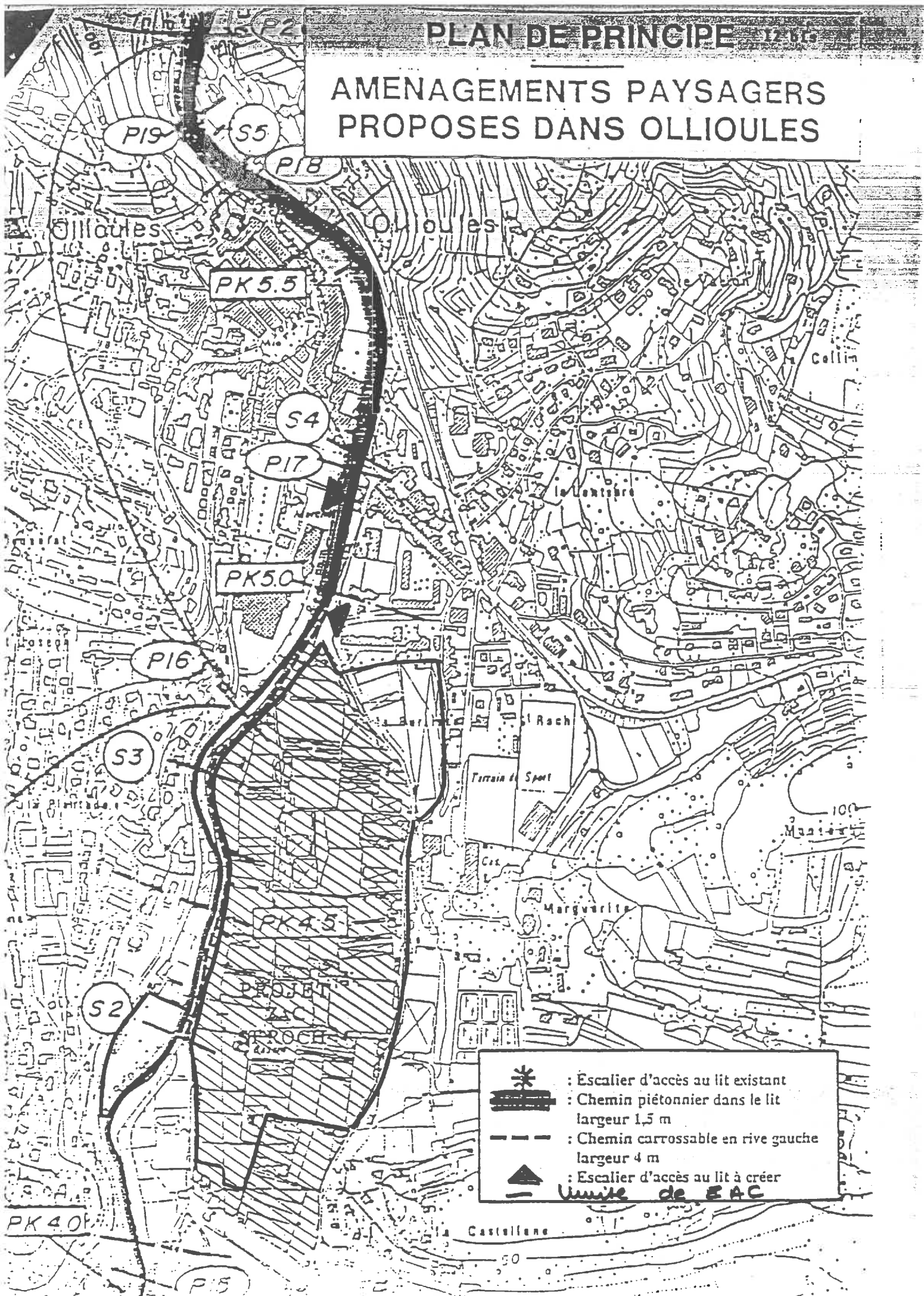
il est important de préciser la section à conserver et proposer un type d'aménagement paysager intégrant les contraintes futures d'entretien du lit. Nous proposons la réfection des murs de berges, anciens, par des murs en roches conservant si possible la largeur actuelle du lit, et la création d'un chemin de promenade ombragé en bordure de 4 m de large, utilisable par les véhicules de service et relié au marché par un escalier permettant l'accès au chemin piétonnier (- - - -) dans le lit de la REPPE. "

Amenagement du Bord de REPPE - ZAC de St.ROCH



PLAN DE PRINCIPE

AMENAGEMENTS PAYSAGERS PROPOSES DANS OLLIOULES



A - SUR LE MILIEU PHYSIQUE

1 - GEOLOGIE : HYDRO GÉOLOGIE

Les terrains d'Entre les Horts se situent dans une zone d'alluvions modernes posés sur un fond de calcaire dolomitique susceptible de supporter des circulations d'eau souterraines.

~~Il n'existe pas de nappe phréatique faisant l'objet de puitsages. Il pourrait être intéressant de réaliser une campagne de sondages pour préciser la nature du sol, l'épaisseur de la couche alluvionnaire et le niveau éventuel de la nappe phréatique.~~

L'essentiel des constructions prévues étant des maisons individuelles, les effets sont nuls ou extrêmement limités. Le cas échéant, après étude, les caves seront proscrites ou limitées. Les fondations seront de nature superficielles.

2 - TOPOGRAPHIE :

Le terrain est horizontal. Le schéma d'intention tient compte de la topographie générale du site dont les très faibles pentes sont tout à fait compatibles avec le projet envisagé. Il n'entraîne pas de modelage particulier des sols.

Il tient compte également de la structure existante du site, répondant ainsi à la demande précise de la municipalité et des habitants du secteur.

(4)

4) Voirie et réseaux divers :

a) Voirie :

Plan de circulation général :

La commune d'Ollioules est de façon générale bien desservie par un réseau routier bien hiérarchisé :

- L'autoroute A 50 Marseille-Toulon connaît un trafic moyen de 27.600-véhicules/jour (données 1994) en augmentation d'environ 7% par rapport à 1989, 1990. L'ouverture récente de l'échangeur D'Ollioules-la Seyne a modifié les comportements des habitants d'Ollioules et facilité la circulation générale du secteur.
- La R.N. 8 du Beausset à Toulon était la voie de desserte principale d'Ollioules avant l'ouverture du nouvel échangeur. Son trafic moyen est de 12.651 véhicules/jour en 1991, 1998 et l'évolution moyenne annuelle de son trafic est d'environ 2% (mais +10% de poids-lourds).
- La Départementale 11 relie Ollioules à la bordure maritime Sanary sur mer et la Seyne sur mer. Son trafic moyen s'établit à 15.741 véhicules/jour avec une évolution moyenne d'environ +2% l'an. (15.741 valeur actualisée)
- La Départementale 26 relie La Seyne au Castellet en passant par Ollioules. Son trafic moyen s'établit à 26.150 véhicules/jour (26.202 valeur actualisée)
- Le chemin communal N°6 permet la liaison entre la D11 au Sud d'Ollioules et la RN8 à l'Est de la commune. Cet itinéraire était anciennement très utilisé pour rejoindre Toulon. Nous n'avons pas de comptage disponible sur cette voie.

Analyse des comportements sur les trajets Ollioules<-->Toulon :
Le trafic Ollioules-Toulon est effectué par le réseau routier.
Il existe deux types de routes orientées Est-Ouest pour se rendre à Toulon : l'autoroute, la RN8 et le CC6.

Trajets Ollioules --> Toulon

Il apparaît que depuis la construction de l'échangeur de Camp Laurent et plus récemment celui de la Beaucaire, le parcours par la RN8 est très peu utilisé pour se rendre à Toulon, même dans le trajet Ollioules-Toulon pour lequel le contournement d'Ollioules n'est pas imposé par le sens de circulation.

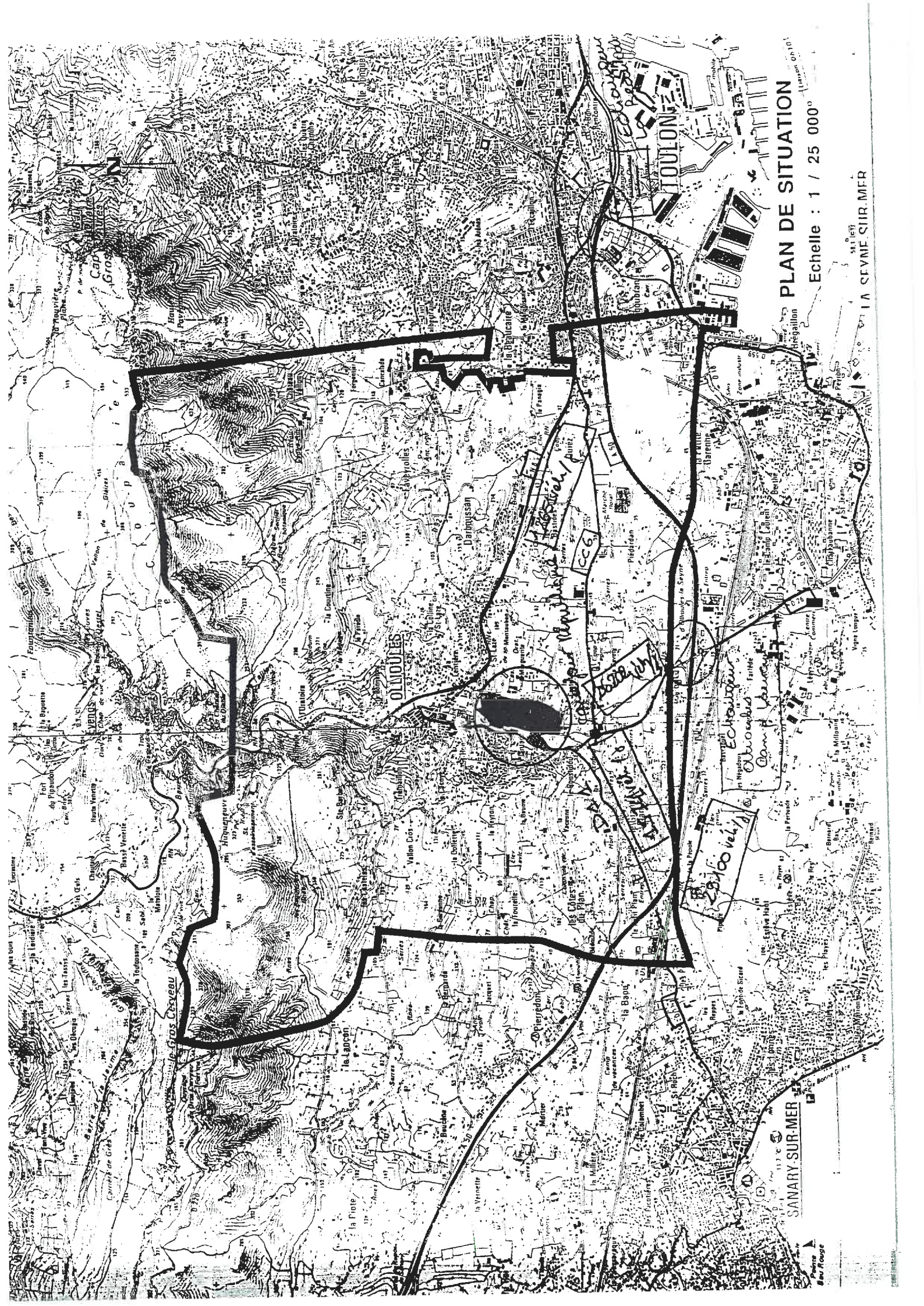
Les usagers préfèrent rejoindre l'autoroute soit directement par la D26 vers l'échangeur de Camp Laurent soit en rejoignant le CC6 vers la RN8 et l'échangeur de la Beaucaire. Il existe des adeptes des deux solutions. L'inconvénient de l'échangeur de Camp Laurent étant représenté par un long feu rouge au carrefour "République". L'inconvénient de l'accès à l'échangeur de la Beaucaire étant la mauvaise viabilité du CC6 (surtout la nuit).

Trajets Toulon --> Ollioules

Le transit par la RN 8 est éliminé du fait du contournement obligatoire d'Ollioules par le Nord et le centre ville. Les trajets habituels sont donc :

- Autoroute La Beaucaire puis CC6 vers D26 et D11 ou vers le chemin de Saint Roch
 - ou bien Autoroute Camp Laurent puis D26 vers D11 ou CC6 et chemin de Saint Roch
- Cette deuxième solution est préférée du fait de la bonne viabilité sur l'ensemble du parcours et l'absence de feux (sauf carrefour République pour les usagers du CD11).

Depuis l'aménagement du Rond Point au carrefour CD11/route de Sanary, les véhicules qui empruntent le chemin de Saint Roch pour se rendre au centre ville en évitant le feu existant auparavant et qui génèrent de longues files d'attente, passent maintenant préférentiellement par le CD11; le chemin de Saint Roch n'étant utilisé que par les résidents desservis directement par ce dernier.

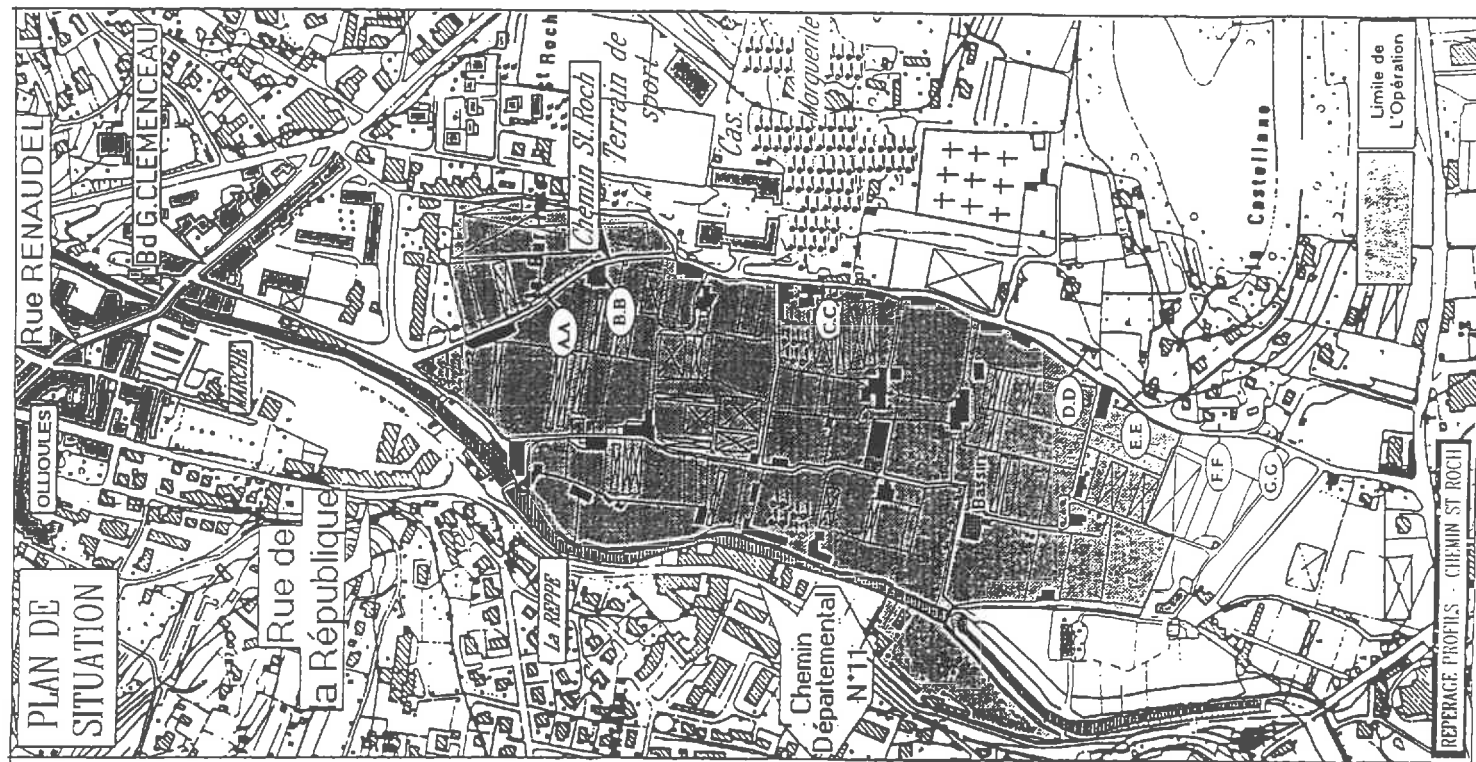


PLAN DE SITUATION

Echelle : 1 / 25 000

LA SEVNE SUR MER

SANARY SUR MER



Desserte de proximité de la zone d'Entre les Horts :

La zone d'Entre les Horts est bordée à l'Ouest sur toute sa longueur (y compris la zone NC) par la Rappe. Celle-ci ne peut être franchie au Nord qu'à la hauteur du boulevard Clémenceau prolongeant la rue Renaudel et au Sud que par le CD 26 qui fait la liaison entre l'autoroute et le CD11. Au quart Nord Ouest de la zone, existe le petit pont du Berger qui n'est pas relié à un réseau de voirie (sauf un passage en sens unique Nordsud extrêmement étroit, non usité) et n'est utilisé qu'exceptionnellement pour la desserte de la propriété Pazulli. De fait sa largeur en fait essentiellement un chemin piétonnier.

La zone est donc desservie actuellement essentiellement par le chemin de Saint Roch.

Cette voie présente une configuration très particulière (Cf les profils présentés page suivante) et sa structure la relie intimement au quartier d'Entre les Horts. Elle est en effet encadrée de murs d'environ 2,50 mètres de haut, percés d'ouvertures sur son mur Est qui donnent accès aux différentes propriétés du secteur.

De plus, tout le long de son parcours elle est bordée toujours à l'Est d'un canal d'arrosage de 0,40 m faisanst partie intégrante du réseau de la zone d'Entre les Horts (sauf sur une cinquantaine de mètres où ce canal a été busé).

De même, son tracé sinueux bordé de murs et de maisons entraîne une visibilité très courte.

Enfin, son emprise est très variable pouvant passer de 4,30 mètres pour le pincement le plus important au milieu de la zone à 7,20 mètres pour la partie la plus large au Nord du chemin (en comptant les accotements non goudronnés). De fait, le chemin de Saint Roch ne permet la desserte à double sens dans de bonnes conditions qu'au Nord de son tracé, entre le chemin de la Burlière et les H.L.M. Saint Roch.

Il existe, au droit du périmètre d'étude de la zone NA, six accès vers l'intérieur du site.

Tout cela en fait une voie d'une grande qualité esthétique . C'est une voie de desserte pour les riverains, peu usitée en voie de transit comme nous le montrerons par l'analyse de son trafic.

Relevé du trafic au carrefour CC6- chemin de Saint Roch

Un comptage des véhicules a été réalisé le 14 Juin 1991 sur 2 périodes journalières de pointe (de 7 h à 9 heures et de 17 h à 19 heures). Le tableau et les graphiques présentés page suivante montrent, en séparant les 2 roues et les autres véhicules, les trafics qui s'établissent, aux heures de pointe, à l'entrée du chemin de Saint Roch (carrefour du CC6 et du chemin de Saint Roch), selon les directions empruntées.

Les trafics les plus importants s'établissent ainsi (hors 2 roues) :

- Aussi bien le matin que le soir, le plus grand nombre de véhicules transite sur le chemin de Saint Roch en direction Sud -> Nord venant du CD 26 par le CC6 (30 Véhicules/Heure le matin; 50 V/H le soir).
- En second rang, viennent les véhicules transitant Nord -> Sud et rejoignant le CD 26 (15 V/H le matin et 20 V/H le soir)
- En troisième lieu, le matin les véhicules se rendant depuis Ollioules à Toulon par le CC6 , transitant N->S (15 V/H) et le soir le trajet inverse S -> N de toulon par le CC6 vers Ollioules (22 V/H)
- Enfin, en dernier rang, les véhicules circulant le matin de Toulon par le CC6 vers Ollioules (trajet S -> N : 11V/H) et le soir, inversement d'Ollioules vers Toulon par le CC6 (trajet N -> S : 11V/H).

Au total, ce sont, en heures de pointe:

- le matin 40 V/H en trajet S -> N et 30 V/H en trajet N -> S Soit 70 V/H
- le soir 70 V/H en trajet N -> S et 31 V/H en trajet S -> N soit 100 V/H

En dehors des heures de pointe, le trafic du chemin de Saint Roch s'établit aux alentours d'une vingtaine de véhicules/heure maximum dans chaque sens .

Cette analyse permet de se rendre compte que seuls les riverains du chemin de Saint Roch ou du secteur Nord-Est de la zone empruntent ce trajet pour rejoindre Toulon ou l'autoroute. Ceci est dû à la bonne fluidité de la circulation sur le CD11 depuis la création du rond point de la route de Sanary qui donne la préférence à ce trajet pour tous les habitants d'Ollioules désirant rejoindre l'autoroute.

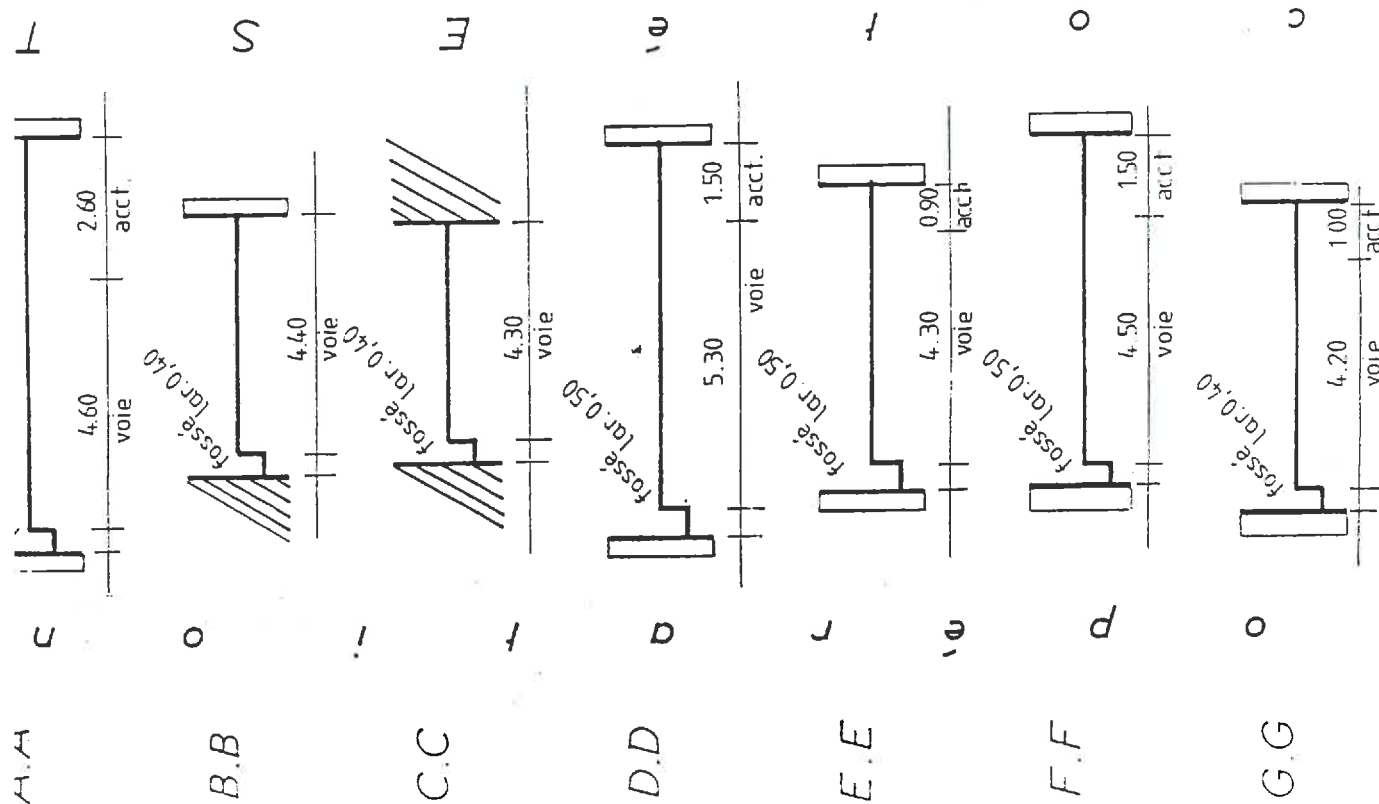
véhicules	7h00-7h15		7h15-7h30		7h30-7h45		7h45-8h00		8h00-8h15		8h15-8h30		8h30-8h45		8h45-9h00	
	0	5	0	5	2	4	11	15	13	7	7	60				
D26-OLLILOULES	1	3	4	6	6	6	6	5	5	4	4	33				
OLLILOULES-D26	5	1	1	6	4	4	4	2	3	4	4	6	31			
OLLILOULES-TOULON	3	3	0	4	0	4	4	2	4	2	4	4	22			
TOULON-OLLILOULES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	145			

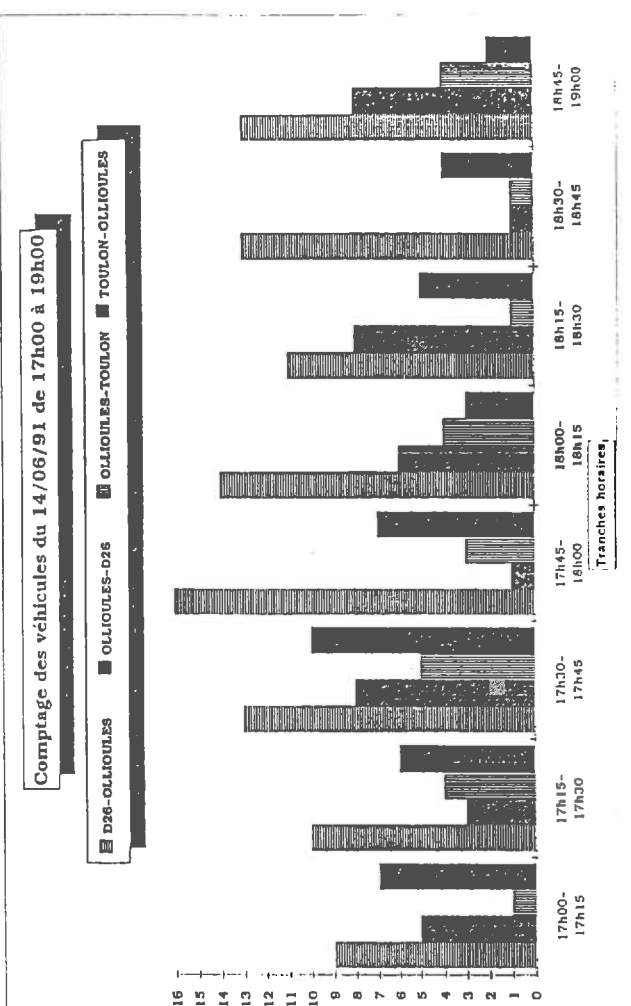
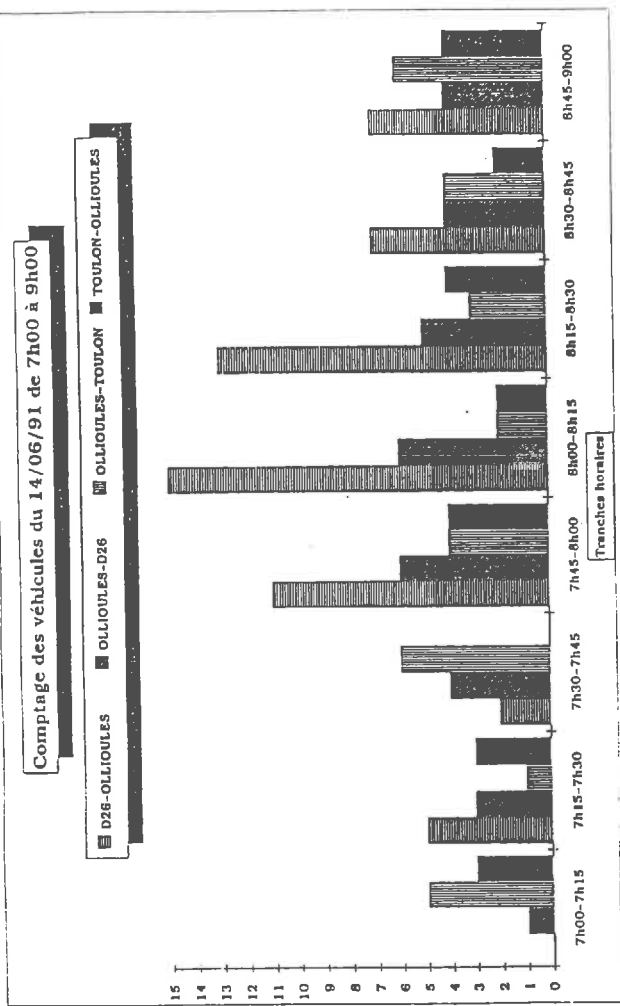
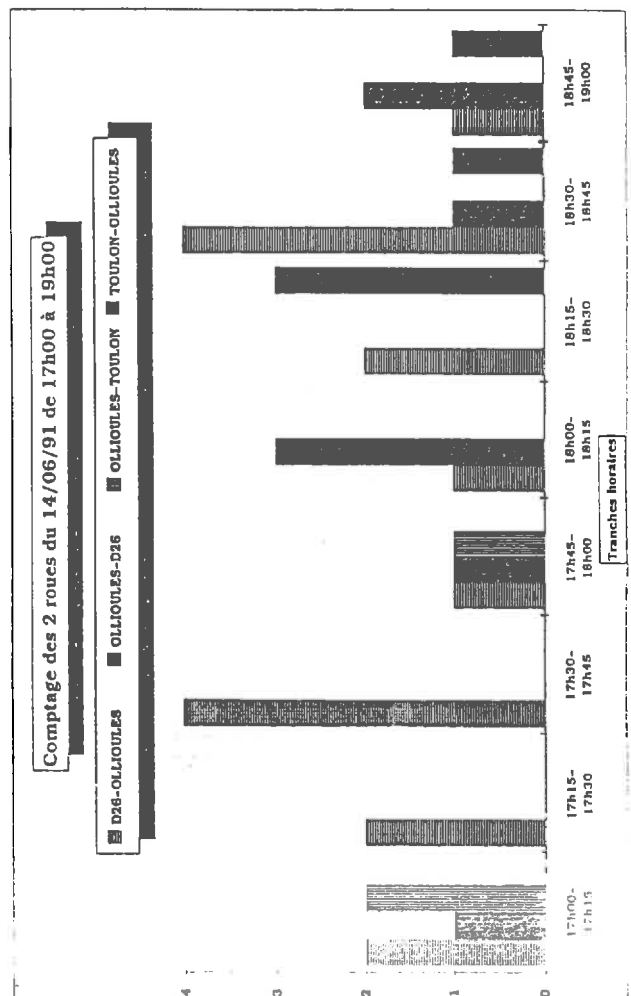
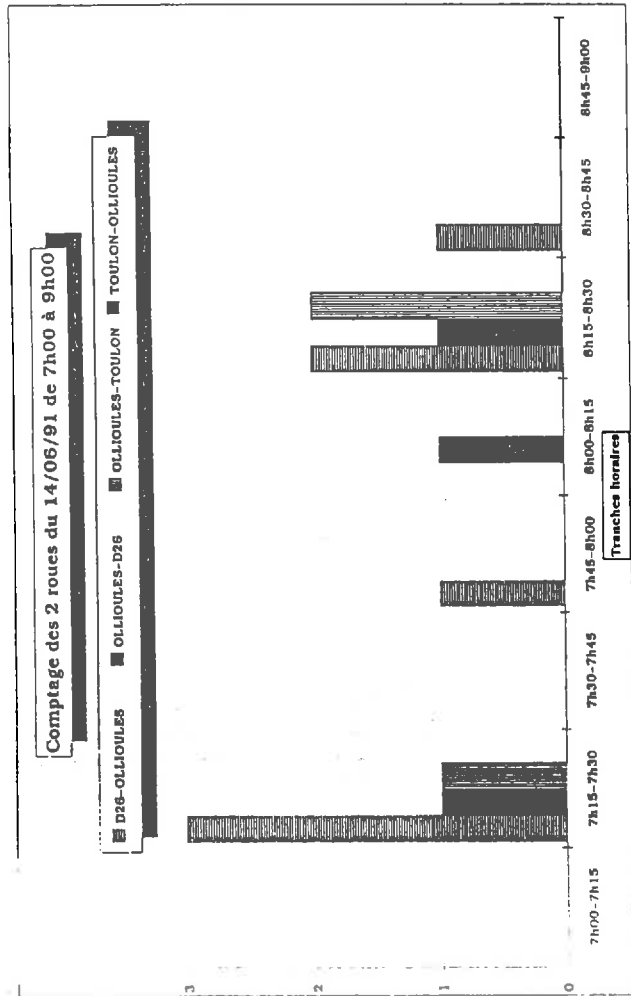
2 roues	7h00-7h15		7h15-7h30		7h30-7h45		7h45-8h00		8h00-8h15		8h15-8h30		8h30-8h45		8h45-9h00	
	0	3	0	0	0	0	1	0	1	1	2	1	0	7		
D26-OLLILOULES	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3			
OLLILOULES-D26	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3			
OLLILOULES-TOULON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
TOULON-OLLILOULES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13			

véhicules	17h00-17h15		17h15-17h30		17h30-17h45		17h45-18h00		18h00-18h15		18h15-18h30		18h30-18h45		18h45-19h00	
	9	10	13	16	14	11	11	13	13	40	40	23				
D26-OLLILOULES	5	3	6	5	4	4	4	1	1	1	1	4				
OLLILOULES-D26	1	4	5	3	4	5	4	4	4	4	4	4	44			
OLLILOULES-TOULON	7	6	10	7	3	5	5	4	4	4	4	4	206			
TOULON-OLLILOULES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17			

2 roues	17h00-17h15		17h15-17h30		17h30-17h45		17h45-18h00		18h00-18h15		18h15-18h30		18h30-18h45		18h45-19h00	
	2	2	4	1	1	3	1	1	3	0	0	0	1	8		
D26-OLLILOULES	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3			
OLLILOULES-D26	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3			
OLLILOULES-TOULON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1			
TOULON-OLLILOULES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5			

Profils chemin de Saint Roch





5 - VOIRIE ET RESEAUX DIVERS :

a - Voirie

Apport de trafic induit par la future ZAC :

Circulation générale :

La réalisation du programme d'aménagement envisagé entraînera des flux supplémentaires de véhicules :

Sur la base du nombre de logements créés (230 à 250 logements prévus environ) et en tenant compte essentiellement du périmètre d'opération situé sur la rive gauche de la Rappe, les données sont les suivantes :

En heures de pointe, le matin et le soir, le trafic supplémentaire attendu, dans l'hypothèse la plus défavorable - 2 véhicules par foyer - serait maximum de 500 véhicules.

En comparaison avec les trafics moyens journaliers observés sur la D 11 et la D 26 proches, l'apport de circulation ne remet pas en cause l'équilibre du schéma voirie :

M.J.A. = Moyenne Journalière annuelle

- D 11 M.J.A. 90 = 15.710 véhicules/jour
- D 26 M.J.A. 51 = 26.150 véhicules/jour

Aménagements de voirie :

Au Nord : Parquage de l'aménagement d'une voirie urbaine la commune a programmé la réalisation d'une nouvelle voirie au Nord de l'opération.

Celle-ci viendra inscrire un accès direct Chemin de St Roch Départementale 11 avec la mise en œuvre d'un pont franchissant la Rappe au niveau de la EAC des Ponds de Rappe.

Nord et à l'Ouest Aménagement du chemin de St Roch et de son débouché sur le CC6.

La ZAC est accessible par le Sud au niveau de la D26 et du CC6. L'aménagement du carrefour sur le CC6 permettra d'assurer la sécurité des échanges de circulation. L'amélioration des profils du chemin de St Roch permettra d'offrir une meilleure visibilité sur l'ensemble du tracé accidenté au Domaine Entre le Holt.

A l'Est : Sortie "Taramasco" sur la D11. La création d'un nouvel accès sera soumise à une étude réalisée en liaison avec les services du Département. Cette sortie pourrait être l'occasion d'un aménagement.

Desserte du site et du programme :

Pour éviter l'engorgement du chemin de Saint Roch qui est la voie de desserte du programme, il a été envisagé de réaliser plusieurs piquages sur ce chemin en utilisant les accès existants à la zone.

Certains d'entre eux ne desserviront que six ou huit lots ("Les Clos").

Deux d'entre eux formeront l'accès principal au programme :

- l'un sera situé au Sud de la zone, à hauteur du chemin d'accès au cimetière communal, là où le chemin de Saint Roch a une emprise supérieure à six mètres.
- l'autre au Nord du chemin de Saint Roch, sur la partie la plus large de son tracé (emprise = 7 mètres environ).

Ainsi, la partie pincée du chemin de Saint Roch ne subira pas un afflux supplémentaire de véhicules trop important et pourrait même être mis en sens unique Sud-Nord.

Desserte piétonne :

Il sera réalisé dans l'emprise de la zone, un cheminement piétonnier de promenade relié aux différents squares (haltes-jardins) et qui permettra l'accès à la zone aussi bien depuis le village (par le pont du Berger - hors emprise de la zone d'étude - et par le chemin communal CC120, réaménagé en piétonnier) qu'au quartier de Saint Roch par la branche du piétonnier existant, conservé et aménagé.

De plus, toutes les voiries internes au programme auront au moins un trottoir (deux pour les voies de grande emprise).

un cheminement piéton se poursuivra en direction du quartier de la Baume par l'intermédiaire d'une passerelle à usage.

Stationnement :

Les règles à respecter, inscrites au Règlement d'Aménagement de Zone seront calquées sur celles du P.O.S.

En règle générale, les aménagements liés au stationnement de circulation qui sera mis en œuvre en perspective de l'opération seront étudiés avec chaque des promoteurs associés.

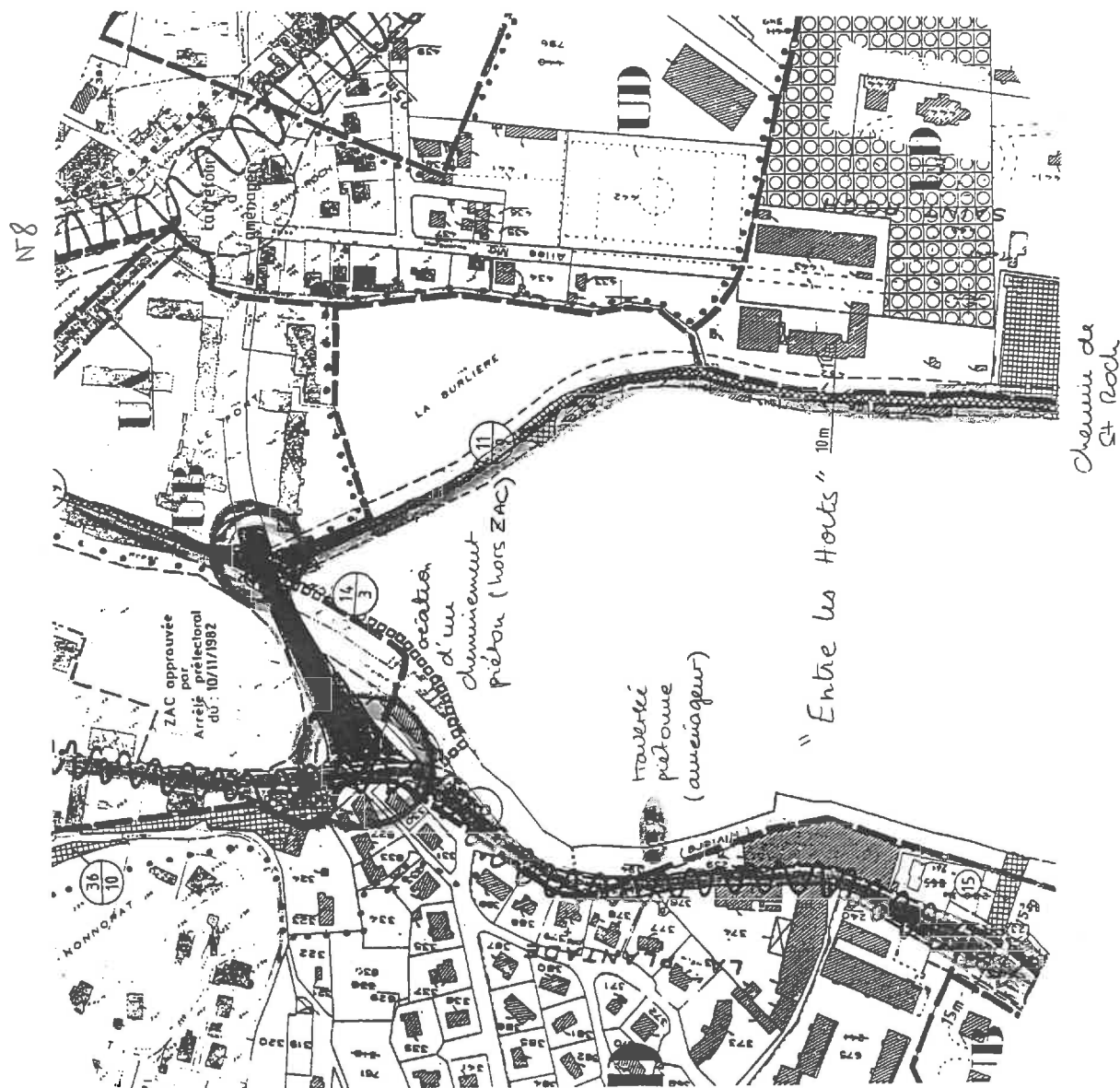
Par ailleurs les travaux des piquages le permettent.

AMENAGEMENTS

WORDS DE LA
FUTURE
OPÉRATIONS

Densité de l'opération
à partir du D41

Pos Oukoules
quodzie le 07/07/1986



prolongement
de la rue du
"Groupe St Roch"
sur la Rcepe
(gestionnaire:
Commune)

AMENAGEMENTS

VIAIRES

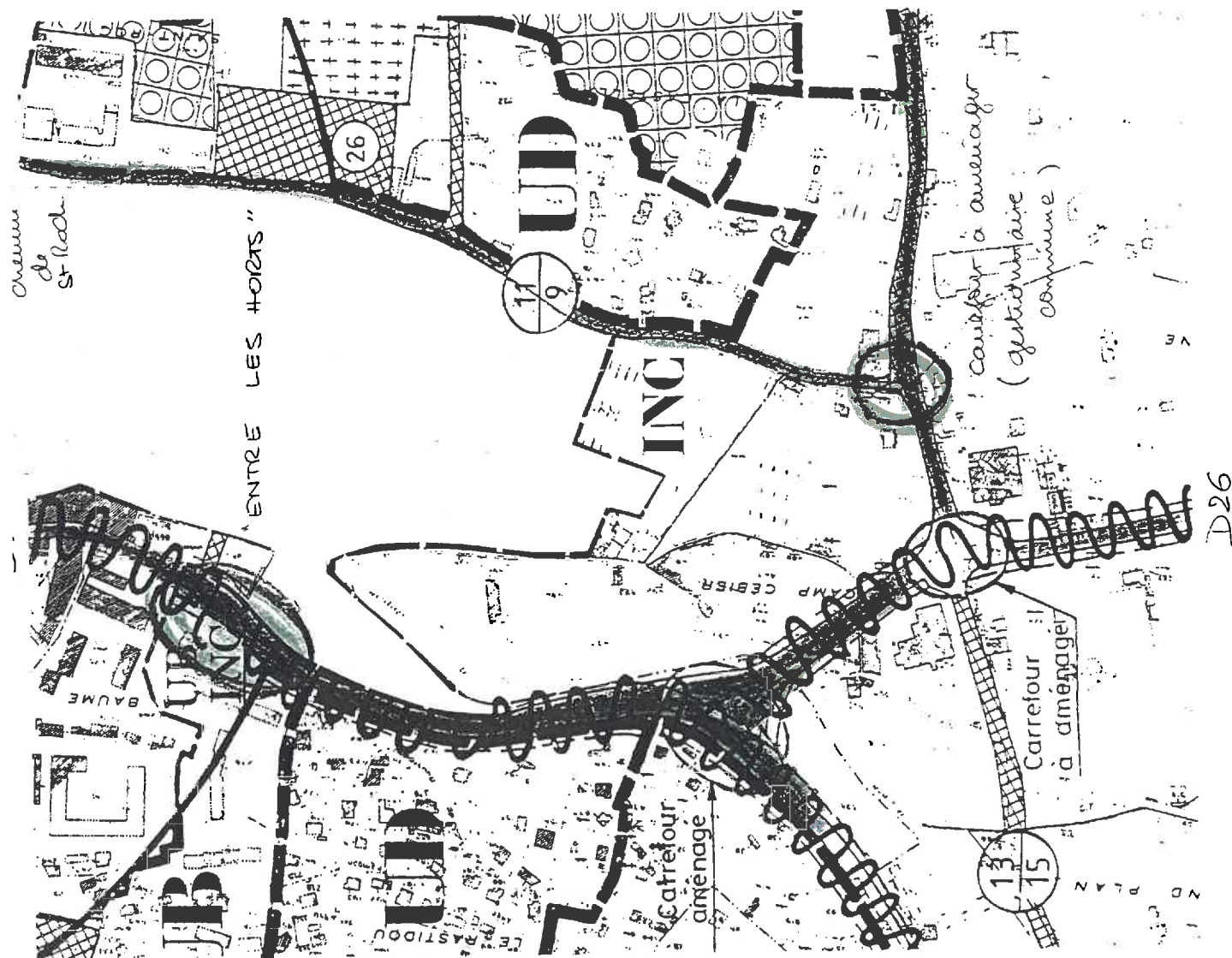
SUD DE LA

FUTURE

OPERATION

Desserte de l'opération
à partir du D26
et du CCG.

CCG



Projet
Tarmac
Carrefour
à aménager
sur D44
(gestionnaire:
département)

OBJET	PROBLEMES POSES	MESURES COMPENSATOIRES
ACCES ET VOIRIE	<ul style="list-style-type: none"> - Voie de desserte : chemin de Saint Roch 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de bouleversement de la structure du chemin - Aménagements ponctuels sur emprise actuelle - Possibilité de mise en sens unique du chemin de St Roch après réalisation du nouveau pont sur la Reppe - Différenciation des accès au programme depuis ch. de saint Roch - Accès principal piqué sur St Roch au Sud au droit du chemin du cimetière au Nord dans la partie la plus large du chemin de St Roch - Accès secondaires aux "clos" en utilisant les portails existants - conservation du caractère du site
	<ul style="list-style-type: none"> - Dessertes piétonnes depuis les zones urbanisées environnantes et depuis le village 	<ul style="list-style-type: none"> - Remise en état des piétonniers inaccessibles aujourd'hui Aménagements / prolongation des cheminements actuels
	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation piétonne intérieure 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement du CC 120 dit "du pont du Berger" en piétonnier Aménagement d'une passerelle vers le quartier de la Baume - - Création de trottoirs sur les voies internes principales
	<ul style="list-style-type: none"> - Besoin en stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> - Respect des règles minimum du POS
	<ul style="list-style-type: none"> - Schéma de circulation externe 	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de carrefours et prolongement une voirie urbaine actuelle -

DESCRIPTIF GENERAL DES MESURES COMPENSATOIRES

OBJET	PROBLEMES POSES	MESURES COMPENSATOIRES
ETAT INITIAL	<ul style="list-style-type: none"> - Remodelage de la topographie - hydrogéologie. respect - Complexité géologique et probabilité des circulations d'eau souterraine - Minéralisation partielle des sols - Imperméabilisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Respect de la structure existante du site et de son modèle préalable - Campagne de sondage de sols et création de fondations superficielles pour les futures constructions. - Etude hydrologique pour le réseau de collecte de surface - Realisation d'un réseau de collecte de surface et prise en compte de l'étude de la Reppe
FONCIER	<ul style="list-style-type: none"> - Propriétaires exploitants ou propriétaires habitants désirant rester sur le site - Existence de foncier communal sur le site - Servitude de droit privé pour la desserte des propriétés existantes 	<ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement de la zone tiendra compte des souhaits des propriétaires actuels les dessertes et la viabilité des propriétés sont maintenues. - Prise en compte par l'aménageur- Remise en état des propriétés communales (cheminement piétonnier) - Maintien des dessertes existantes ou création de nouveaux accès pour la desserte de toutes les habitations et propriétés

LA REPPE

- Aménagement de la section des bord de Reppe associée à la future ZAC.
- réfection des murs de berge
- création d'un chemin d'entretien.

OBJET

PROBLEMES POSES

MESURES COMPENSATOIRES

REGLES
D'URBANISME

- Zone NA du POS d'urbanisation future

- Procédure de création et de réalisation de ZAC
- Les règles du POS peuvent être modifiées par le Plan d'Aménagement de Zone et par le règlement soumis à enquête publique

- Servitudes d'utilité publiques

- AC1 : Monuments historiques

- Int 1 : Voisinage du cimetière

- I4: Servitude de réseau électrique

- Emplacements réservés pour voirie

- Sécurité civile

- Respect des servitudes de réseaux existantes

- Obligation de consulter le Service Départemental d'Architecture dans le cadre du Permis de Construire

Zone non cadastrée peut être délimitée par autorisation du Maire (art R 421-38-19 du Code de l'Urbanisme)

- Obligation de consulter EDF pour tout projet d'aménagement de l'autorité compétente

- Tous les emplacements réservés de voirie correspondent à des options du POS qui ont été modifiées ou abandonnées par la Mairie

- L'aménageur proposera à la Mairie un projet de voirie cohérent avec l'aménagement envisagé. Cette voirie primaire sera inscrite au PAZ du dossier "options d'urbanisme"

- Tous les projets de voirie répondront aux dispositions relatives à la sécurité civile.

OBJET	PROBLEMES POSES	MESURES COMPENSATOIRES
RESEAUX	- Desserte assurée en Eau potable et E.U.	- Vérification des capacités des réseaux en fonction du projet définitif et du plan masse
	- Pas de réseau communal en eaux pluviales	- création de réseaux intérieurs nouveaux à la charge de l'aménageur (selon plan masse)
		- Réalisation d'une étude approfondie des besoins d'évacuation en Eaux pluviales selon l'imperméabilisation des sols
		- Calcul des rejets à la Reppe et aménagement du point de rejet si nécessaire.
	- Réseau d'arrosage interne au site privé géré par l'ASA	- Maintien du canal principal, géré par l'ASA.
	- Servitudes privées de droit d'eau	- Aucun ouvrage sur ce réseau ou franchissement de canal ne peut être réalisé sans l'accord de l'ASA
	- Multiplication des propriétaires sur le site Problème des volumes disponibles	- Le droit d'eau d'arrosage est maintenu pour tous les propriétaires qui en feront la demande. Les canaux privatifs "morts" ou non utilisés pourront être supprimés.
	- Autres réseaux (PTT, EDF, GDF)	- Les acquéreurs de lots n'auront pas de droit d'eau d'arrosage. Un droit d'eau pourra être consenti par l'ASA pour l'arrosage des parties communes et/ou publiques du programme et création de bassins, de jeux d'eau etc... - Le site pourra être parfaitement desservi. - création de réseaux intérieurs souterrains à la charge de l'aménageur

OBJET

PROBLEMES POSES

MESURES COMPENSATOIRES

MILIEU
ECONOMIQUE

- Evaluation de la population nouvelle sur la base
de 3 hab/logement soit environ 700 à 750 habitants nouveaux

- Impact sur les équipements communaux

- équipements scolaires

- Besoin de renforcement en classes primaires et maternelles
Dans le cadre de la politique de regroupement des équipements
scolaires communaux, la commune fera les agrandissements
nécessaires sur le site des écoles existantes.

~~- un renforcement des capacités sera étudié à l'occasion
du dossier de réalisation~~

- autres équipements

~~- Renforcement de la capacité de la halte-garderie existante~~

- Il n'y a pas d'impact particulier sur les autres équipements
communaux sauf service de voirie (ramassage quotidien des
ordures ménagères). Il sera prévu, lors du Permis de Construire,
des points de ramassage à l'intérieur de la zone

- Création d'équipements nouveaux

- Il sera créé et aménagé à l'intérieur du site :

- un parcours piétonnier communal aménagé le long du canal
des arrosants et se prolongeant au delà du périmètre de l'opération
au Sud , en bordure de l'espace agricole et de la Reppe grâce au
nettoyage et à la remise en état d'un sentier de promenade.

- des "Halte-jardins" autour des bassins existants ou des
éléments forts du paysage (murs, ...)

- un pôle d'équipement public pourra être créé par la commune
sur une superficie d'environ 7.500 m2

OBJET	PROBLEMES POSES	MESURES COMPENSATOIRES
	- Création d'équipements nouveaux	La totalité du foncier remis à la commune (hors emprise de la voirie) et destiné à être aménagé par la commune en espaces publics de détente et parcs constituera au minimum une surface de 3.000m2 et au total 12.500 m2 environ en comprenant le pôle d'équipement collectif.
	- Besoin en emplois sur la commune	- création d'un programme d'activités, bureau et commerces en rive droite de la Reppe (CD11) Emplois créés : environ 1 emploi/25m2 de SHON
PAYSAGE	- Modification d'un paysage existant	- Conservation de la structure paysagère existante : murs, canaux, bassins au regard de leur valeur particulière et de leur état de conservation.
- Architecture		- Création d'un cahier des charges architectural lors de l'établissement du Permis de construire, applicable à tous les acquéreurs.
- Aménagements paysagers		- Il sera établi lors du dossier de réalisation un plan d'aménagement paysager présentant les aménagements des espaces publics (cheminements piétonniers, haltes-jardins, jeux d'enfants, etc..)
		- Il sera également établi un cahier des charges paysager présentant les espèces végétales dont la plantation sera autorisée sur le site.
INTEGRATION	- Insertion du nouveau quartier dans la vie Ollioulaise	- Réalisation du programme par phases successives étalées sur 6 à 7 ans.

5 - VOIRIE ET RESEAUX DIVERS :

a - Voirie

Circulation générale :

La réalisation du programme d'aménagement envisagé entraînera des flux supplémentaires de véhicules.

Sur la base du nombre de logements créés (230 à 250 logements prévus environ) et en tenant compte essentiellement du périmètre d'opération situé sur la rive gauche de la Reppe, les données sont les suivantes :

En heures de pointe, le matin et le soir, le trafic supplémentaire attendu, dans l'hypothèse la plus défavorable - 2 véhicules par foyer - serait maximum de 500 véhicules.

En comparaison avec les trafics moyens journaliers observés sur la D 11 et la D 26 proches, l'apport de circulation ne remet pas en cause l'équilibre du schéma voirie :

M.J.A. = Moyenne Journalière annuelle

- D 11	M.J.A. 90 = 15.710 véhicules/jour
- D 26	M.J.A. 91 = 26.150 véhicules/jour

Un projet de voie urbaine est envisagé à court/moyen terme par la commune qui viendra inscrire un accès direct chemin de Saint Roch- Départementale 11 par le Nord y compris un pont franchissant la Reppe au niveau de la ZAC des Bords de reppe

La zone peut être également desservie par le Sud (CC 6 et D26)

Par contre, par rapport aux profils type du chemin de Saint Roch, se confirme la nécessité d'un traitement adéquat.

Enfin, la circulation induite par le programme de création de bureaux peut être absorbée par la D 11 (rive droite de la Reppe). Seule la conception de l'accès sur cette voie sera à étudier très précisément en liaison avec les services gestionnaires de la voie départementale.

Desserte du site et du programme :

Pour éviter l'engorgement du chemin de Saint Roch qui est la voie de desserte du programme, il a été envisagé de réaliser plusieurs piquages sur ce chemin en utilisant les accès existants à la zone.

Certains d'entre eux ne desserviront que six ou huit lots ("Les Clos").

Deux d'entre eux formeront l'accès principal au programme :

- l'un sera situé au Sud de la zone, à hauteur du chemin d'accès au cimetière communal, là où le chemin de Saint Roch a une emprise supérieure à six mètres.
- l'autre au Nord du chemin de Saint Roch, sur la partie la plus large de son tracé (emprise = 7 mètres environ).

Ainsi, la partie pincée du chemin de Saint Roch ne subira pas un afflux supplémentaire de véhicules trop important et pourrait même être mis en sens unique Sud-Nord.

Desserte piétonne :

Il sera réalisé dans l'emprise de la zone, un cheminement piétonnier de promenade relié aux différents squares (haltes-jardins) et qui permettra l'accès à la zone aussi bien depuis le village (par le pont du Berger - hors emprise de la zone d'étude- et par le chemin communal CC120, réaménagé en piétonnier) qu'au quartier de Saint Roch par la branche du piétonnier existant, conservé et aménagé.

De plus, toutes les voiries internes au programme auront au moins un trottoir (deux pour les voies de grande emprise).

Stationnement :

Les règles à respecter, inscrites au Règlement d'Aménagement de Zone seront calquées sur celles du P.O.S.

Assainissement eaux Usées :

Le site présente une pente moyenne suffisante pour la desserte en gravitaire du site. Récemment la commune a posé une conduite Ø 300 au centre de la zone. Il n'y a donc pas de problème particulier pour l'assainissement E.U. du programme.

Les études précises réalisées sur la base du plan masse de l'opération détermineront les aménagements intérieurs à prévoir.

Assainissement Eaux Pluviales :

Le site présente une pente moyenne suffisante pour la desserte en gravitaire du site.

Il n'y a pas actuellement de réseau spécifique pour la collecte des eaux de ruissellement autre que les canaux gérés par l'ASA et les canaux privatifs.

L'aménagement du site va entraîner l'accroissement de l'imperméabilisation de 30 à 40% maximum de la surface totale de la zone soit un débit futur de crue de 3 m³/s.

L'étude générale sur la Reppe est en voie d'achèvement sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat de la Reppe et du Grand Vallat. ~~Ses résultats seront pris en compte afin de confirmer les points de rejet et les précautions éventuelles à prendre pour se protéger des crues.~~ ^{à être menée}

Une étude technique adaptée au plan masse proposé permettra d'aligner ces estimations.

Les débits des eaux de ruissellement sur le site nécessiteront un bon drainage superficiel et un réseau de collecte vers l'exutoire naturel, la Reppe.

Autres réseaux :

Il n'y a pas de problème particulier de desserte par les autres réseaux.

France Télécom :
un réseau souterrain associé au réseau extérieur sera créé.

Electricité :
Un réseau principal Moyenne Tension sera créé sur l'opération accompagné de la création de postes de transformation MT/BT

b - Réseaux divers :

Distribution d'eau potable :

Les ressources de la commune distinguent une production interne représentée par la Source Mère des Fontaines et le Trou de la Bombe et des apports extérieurs provenant principalement de la Société du Canal de Provence (SCP) puis de Toulon, La Seyne sur Mer et du Syndicat de Sanary.

Le stockage actuel interne est de 3.900 m³.

Il est complété par la présence d'un stockage extérieur sur la commune de la Seyne (Colle d'Arlaud) portant les réserves à 5.900 m³ soit une capacité de desserte de 14.750 habitants à 400 L/J/habitant.

D'après les données recueillies entre Janvier et Août 1991 par la SEERC, la production totale pour la commune s'établit entre 2.800 m³/J (mars 91) et 4.900 m³/J (Juillet 91) soit pour Juillet 91 l'équivalent de consommation de 12.250 habitants à 400 L/J/Habitant (la population recensée en 1990 sur Ollioules est de 10.398 habitants).

250 à 250 logs

La réalisation de la ZAC " Entre Les Horts " doit apporter une population comprise entre 300 et 450 habitants (120 à 150 logements). Si l'on retient une hypothèse défavorable de 200 logements et 500 habitants nouveaux, les besoins complémentaires sont estimés ainsi :

750 500 habitants à 400 L/J/Habitant soit 240 m³/J
300

La comparaison avec les capacités de stockage totales affectées à la commune d'Ollioules montre une marge de sécurité de 280 m³/J.

700

Les études précises réalisées sur la base du plan masse de l'opération détermineront les éventuels renforcements extérieurs et les aménagements intérieurs à prévoir en tenant compte des impératifs de la Défense Incendie.

690 à 750
250

C - SUR LE MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE

1 - POPULATION :

Le futur quartier d'Entre les Horts est un quartier à vocation résidentielle composé pour l'essentiel d'habitat individuel . Il pourra comprendre :

Le programme d'habitation :

A l'intérieur du site, deux types de logements sont prévus :

- des maisons individuelles avec jardin sur des parcelles d'une taille moyenne d'environ 600 m² soit de l'ordre de 130 à 150 logements.
- Une part d'habitat groupé représentant environ 20 % de la constructibilité de la zone ce qui représentera une centaine de logements disposés soit dans la continuité de l'urbanisation existante (au Nord du programme ou à l'Ouest du site) soit dans des secteurs volontairement plus denses à proximité d'équipements publics.

La population envisagée :

Le nombre moyen d'occupants par logement en résidence principale à Ollioules était de 2,56 en 1982. Il baisse régulièrement. Toutefois, dans une opération neuve, ce taux peut être porté à 3 .

donc pour une fourchette de 130 à 150 logements individuels et environ 100 logements en habitat groupé, on peut estimer la population nouvelle d'Entre les Horts **entre 690 et 750 personnes**.

Cette population viendra s'installer sur le site au rythme des constructions et des ventes soit sur une période évaluée entre 6 et 7 ans.

2 - EMPLOIS :

Emplois créés :

Le futur quartier d'Entre les Horts comprendra, outre le quartier à vocation résidentielle, un ensemble de bureaux réalisé sur une partie du terrain situé en rive droite de la Reppe.

Les emplois implantés sur le site peuvent être estimés ainsi : 1 emploi pour 30 m² de S.H.O.N. de bureau. Parmi ceux-ci, une part sera créée, les autres emplois transférés.

L'étude précise du Permis de construire permettra une évaluation plus fine du projet.

Emplois induits :

Grâce à la volonté municipale de recentrer son développement urbanistique et ses équipements autour du centre ancien, l'aménagement de cet espace aura un effet induit positif sur les commerces et les services implantés au village.

3 - EQUIPEMENTS PUBLICS :

Equipements sportifs, culturels ou sanitaires :

Au niveau des équipements sportifs, culturels ou sanitaires, l'aménagement de la zone d'Entre les Horts n'induit pour la commune aucune charge particulière, les équipements existants ou en projets étant suffisamment bien dimensionnés pour faire face à l'accroissement supplémentaire de population.

Equipements scolaires :

Au niveau scolaire, la commune d'Ollioules a volontairement choisi de regrouper tous ses établissements à proximité immédiate du centre ville. On trouve donc en périphérie immédiate du centre ancien les trois groupes scolaires communaux .

L'école maternelle (30 enfants/classe) comme les deux primaires (25 enfants/classe) sont à leur capacité d'accueil maximum.

Besoins Induits par le projet : Le programme de la zone d'Entre les Horts générera des besoins nouveaux :

La réalisation de 130 à 150 logements individuels et environ 100 logements en habitat groupé en résidences principales sur le site générerait selon les normes de l'éducation nationale applicables dans des opérations de ville nouvelle (0,9 enfant scolarisable / logement soit 0,3 en maternelle et 0,6 en primaire), la présence maximale d'environ 160 enfants scolarisables en premier cycle.

Dans le cadre d'un aménagement en secteur déjà urbanisé et au regard d'opérations similaires, ce taux ne peut être retenu car il ne tient pas compte du profil de population appelé par le projet (couples d'âge moyen). Ce taux peut donc être réduit de 40% . Il faut également prendre en compte l'échelonnement de la période d'installation de la population, évaluée entre 6 et 7 ans.

Les besoins en équipements scolaires générés par l'aménagement de la zone d'Entre les Horts, sont donc estimés ainsi :

- 80 à 90 élèves nouveaux en primaire
- 40 à 45 élèves nouveaux en maternelle

Un renforcement des capacités en primaire et maternelle est donc à prévoir

Un renforcement de capacité au niveau de la halte garderie est aussi à prendre en compte.

Ces renforcements des capacités au niveau de la commune seront étudiés plus précisément dans le cadre du dossier de réalisation.

La mairie souhaite continuer sa politique de regroupement des équipements scolaires permettant une meilleure gestion globale. Des réorganisations sur les emprises actuelles des écoles permettront de faire face aux besoins des prochaines années. Dès l'année prochaine, une classe supplémentaire sera ouverte au groupe Mixte II.

Concernant le second degré, le collège, implanté à proximité immédiate des écoles n'est pas à saturation . Implanté sur une vaste parcelle, il a les capacités de s'agrandir.

Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des aménagements particuliers concernant l'enseignement du second degré.

prendre en compte

CHIFFRAGE DES MESURES COMPENSATOIRES :

FONCIER ET TRAVAUX :

- Chemin de Saint Roch (sections Nord et Sud sur lesquelles se raccordent les voies principales de la ZAC)	1.200.000 F. H.T. environ	Foncier et travaux de surface
- Aménagement des chemins piétonniers (3.700 m ²)	600.000 F. H.T.	Travaux
- Squares et jardins (5.000 m ²)	1.100.000 F. H.T.	Travaux
- Plantations d'alignement sur voirie principale	250.000 F. H.T.	Travaux
- Conservation des ouvrages du réseau d'irrigation	250.000 F. H.T.	Travaux

ETUDES :

- Estimées à 10 % environ du montant des travaux soit 340.000 F.H.T.

SUPERSTRUCTURES :

- selon les études de réalisation qui seront réalisées ultérieurement et qui préciseront le nombre de classes de maternelle et de primaire à prévoir en fonction des différentes tranches de réalisation.

Coût d'objectif à prévoir : 1.000.000 F. H.T. / classe (création de groupe scolaire)
ou : 400.000 F. H.T. / classe (extension de groupe existant)

Valeur des prix : Juin 1992

VOIRIE (compléments)
Prolongement de la rue du "Groupe St Louis"
et réalisation du pont sur la Rappe

4500 000 F.T.T.C.

Aménagement du canal sur Sud de SAC
(sur le C.C.G.)

600 000 F.T.T.C.

Aménagement du canal sur la D11

500 000 F.T.T.C.

Traverse piétonne sur la Rappe

380 000 F.T.T.C.

EPPE (compléments) traversée
le long du mur de berge

230 000 F.T.T.C.

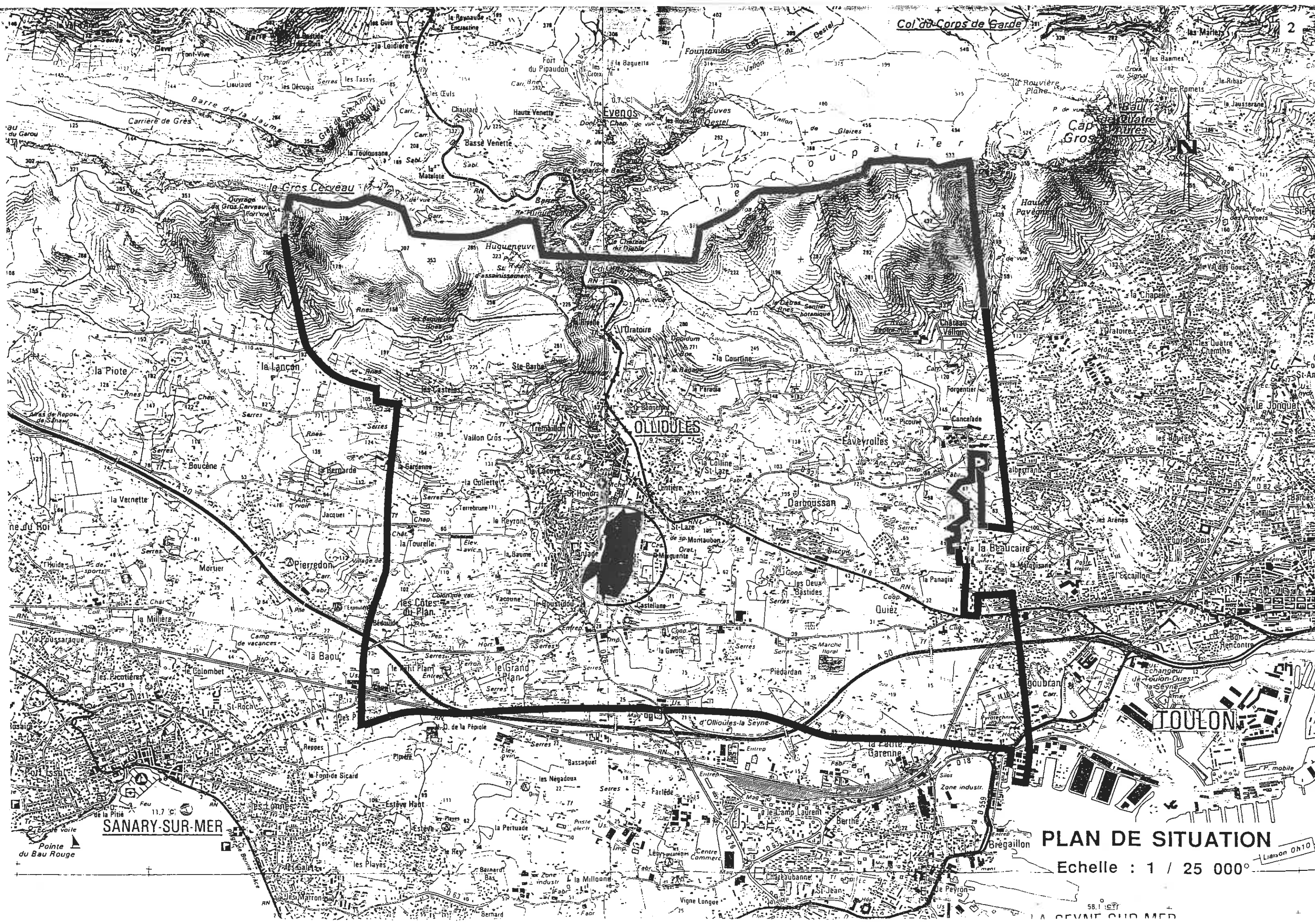
FONCIER

Emplacement d'équipement public
(7500 m² environ)

640 000 F.T.T.C.

Etudes et travaux.
(1/2 du des communes)

Fait études et travaux



Col du Corps de Garde

2

TOULON

SANARY-SUR-MER

PLAN DE SITUATION

Echelle : 1 / 25 000°

Liaison 0h10