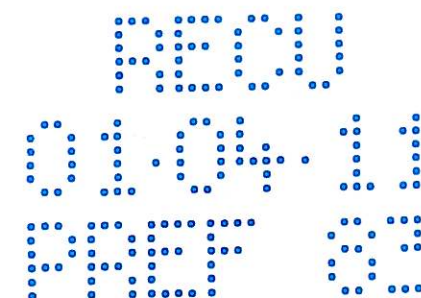




Commune  
de  
Bormes-les-Mimosas



# Plan Local d'Urbanisme

## Etude "entrée de ville"

Pièce n°8

Vu pour être annexé à la délibération  
du Conseil Municipal en date du : 28 MARS 2011  
Le Maire,



Albert VATINET

| P.O.S. (hors site classé Bénat)<br>approuvé le 23/03/1994  |   | P.L.U.<br>approuvé le 28/03/2011 |                     |
|--|---|----------------------------------|---------------------|
| Révisions partielles<br>N° 1 : 16.11.1999<br>N° 2 : 08.06.2000   | Modification P.O.S.<br>N° 1 : 22.06.1994<br>N° 2 : 25.04.1996<br>N° 3 : 27.06.1996  | Révision P.L.U.                  | Modification P.L.U. |
| Révision d'urgence<br>N° 1 : 03.02.2003  | N° 4 : 06.02.1997<br>N° 5 : 24.06.1997  |                                  |                     |
| Révision simplifiée<br>N° 1 : 14.12.2009   | N° 6 : 20.10.1997<br>N° 7 : 11.12.1997<br>N° 8 : 03.12.1998   |                                  |                     |
| Mises à jour P.O.S.<br>N° 1 : 17.06.1994<br>N° 2 : 23.12.1994<br>N° 3 : 15.01.1997<br>N° 4 : 12.09.2000<br>N° 5 : 23.03.2001 | N° 9 : 29.06.1999<br>N° 10 : 28.03.2000<br>N° 11 : 08.06.2000<br>N° 12 : 15.11.2004<br>N° 13 : 14.03.2005<br>N° 14 : 14.09.2006 | Mise à jour P.L.U.               |                     |

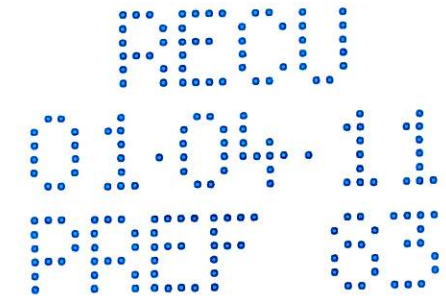
WBA

1-40-10

25 5M

Commune de Bormes-les-Mimosas

RD 559, section de la Verrerie à la Baou  
Projet urbain de l'entrée de ville



**Rapport final**

janvier 2008 / actualisé mai 2010

# SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>PARTIE I DIAGNOSTIC, ENJEUX ET ORIENTATIONS</b>        | <b>5</b>  |
| <i>CHAPITRE I : LES ESPACES TRAVERSEES</i>                | 6         |
| 1 – Le diagnostic environnemental                         | 7         |
| 2 – L'itinéraire et ses séquences                         | 12        |
| <i>CHAPITRE II : DIAGNOSTIC FONCTIONNEL</i>               | 20        |
| 1 – Trafics pratiqués et destination des usagers          | 21        |
| 2 – Accidentologie  | 22        |
| 3 – Description fonctionnelle des sections                | 24        |
| <i>CHAPITRE III : SYNTHESE DES ENJEUX ET ORIENTATIONS</i> | 28        |
| Définition des grands principes d'aménagement             | 29        |
| <b>PARTIE II PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT</b>               | <b>32</b> |
| <i>CHAPITRE I : LE SECTEUR DE LA VERRERIE</i>             | 34        |
| <i>CHAPITRE II : LE SECTEUR DE MAUDROUME</i>              | 38        |
| <i>CHAPITRE III : LE SECTEUR DES IMPATIENCES</i>          | 42        |
| <i>CHAPITRE IV : LE SECTEUR URBAIN, DU NIEL A LA BAOU</i> | 46        |

## Préambule

### 1.1 - Rappel des objectifs

La commune de BORMES LES MIMOSAS, en accord avec la Direction des Routes (DRTPF) du Département, entend définir un parti d'aménagement de la RD 559 et de ses abords entre le carrefour de la Verrerie et le carrefour de la Baou.

L'étude vise à donner à l'axe routier les meilleures conditions de circulation (sécurité, confort et capacités du trafic) tout en valorisant les potentiels du territoire traversé et en maîtrisant les enjeux liés au développement urbain prévisible.

A partir d'un diagnostic et d'un programme fonctionnel partagés par la Commune et les services de la DRTPF du Conseil Général du Var, la Commune propose dans la partie urbaine de l'itinéraire un projet urbain répondant aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme (entrée de ville), permettant de se soustraire aux marges de recul existantes.

### 1.2 - Intégration des résultats de l'étude

Sur la base du parti d'aménagement élaboré par l'équipe d'étude, et après sa validation, le projet est intégré dans le PLU en cours d'élaboration, dans le PADD, dans le règlement (plan de zonage et texte) ainsi que dans la liste des emplacements réservés.

### 1.3 - Une démarche participative

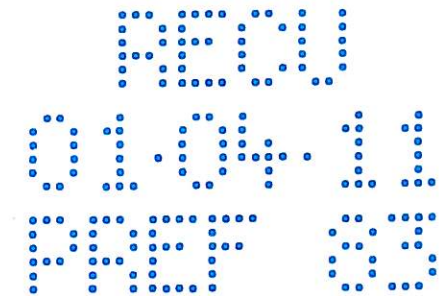
Cette démarche rassemble de nombreux acteurs dont il convient d'articuler les différentes préoccupations.

Un groupe de pilotage suit l'étude à ses différentes étapes. Il comprend des élus et des techniciens de Bormes-les-mimosas, un représentant de la DRTPF, de la subdivision de l'équipement d'Hyères.

#### Concertation avec les borméens :

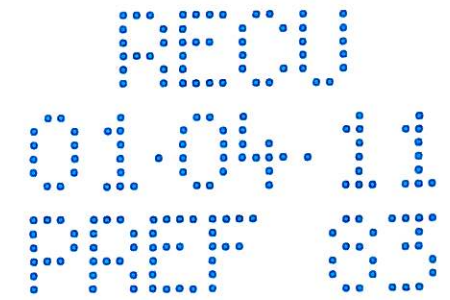
Les habitants, les associations locales, ont été consultés par la commune pour prendre en compte leur positionnement vis-à-vis du projet.

La concertation publique prévue dans le cadre de la procédure d'élaboration du PLU de Bormes viendra compléter la concertation spécifique à l'élaboration du projet.



## **PARTIE I**

# **DIAGNOSTIC, ENJEUX ET ORIENTATIONS**

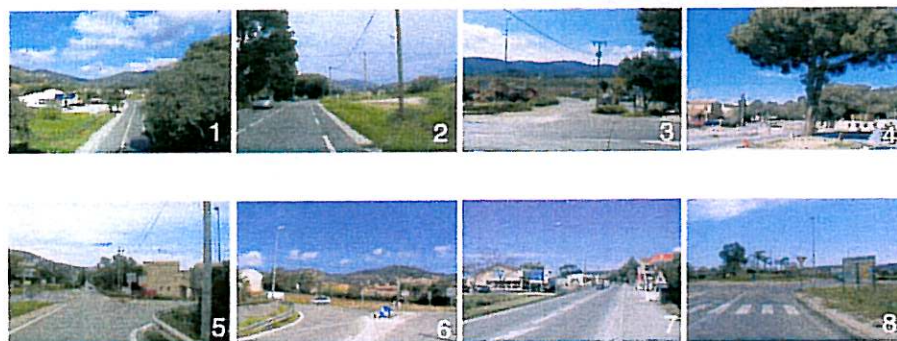


## CHAPITRE I : LES ESPACES TRAVERSES

# 1 – Le diagnostic environnemental

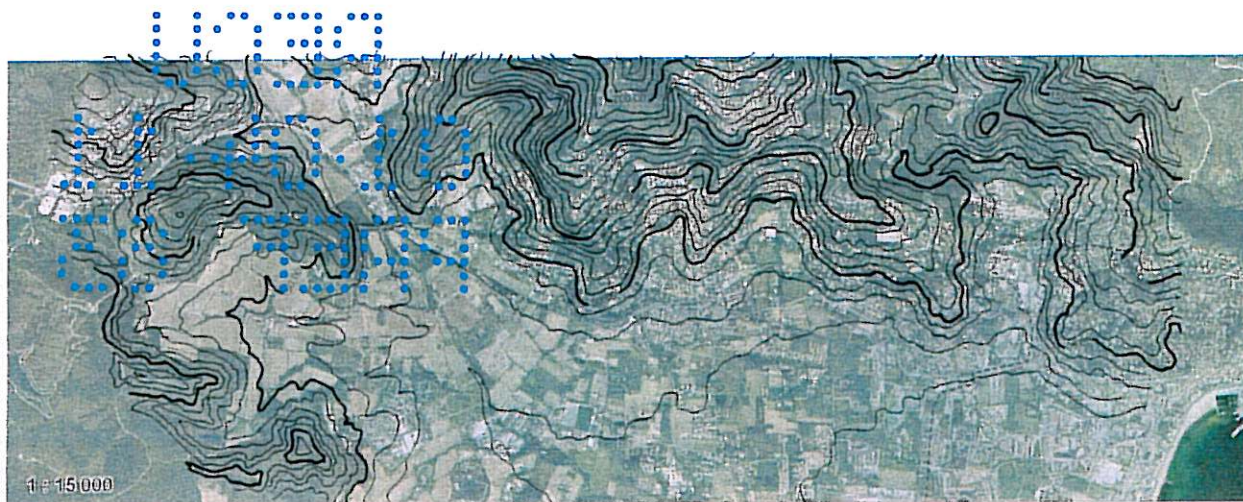
## LE TERRITOIRE DE LA ROUTE

Il se traduit par des espaces de contrastes entre campagne et ville et une diversité de lieux et de perceptions qui donnent l'image d'une route dont l'identité est encore mal définie.



Ce constat est la résultante de plusieurs éléments :

- La position de la route en limite de rupture du relief, entre la plaine et les collines. Cette situation permet de percevoir les espaces dégagés situés en contre bas malgré les obstacles de premier plan.
- La prédominance d'espaces naturels variés dans la forme et la texture, alternant les vues lointaines et les vues proches.
- La correspondance entre les vues lointaines (dominantes dans la partie Ouest du parcours) et les dégagements que forment les vallons et plaines agricoles qui bordent la route.
- Une présence urbaine (plus forte en partie centrale ou sur la partie Est) organisée en poches relativement homogènes qui offre une forte perception d'espaces verts liée au type de bâti ou dominant celui-ci.



Equidistance des courbes : 10 m



Photo prise en 2004, avant la réalisation du rond-point

## LE RELIEF

Nous sommes dans un espace de rupture entre plaine et colline.

La représentation graphique ci-contre par les courbes de niveau met en évidence l'opposition qui existe entre les reliefs périphériques et la partie centrale.

Située en partie méridionale du massif cristallin des Maures, cette plaine, ancienne baie marine peu à peu comblée par les alluvions de la rivière du Batailler, s'évase progressivement vers l'Est et la mer et forme la partie terrestre de la rade de Bormes.

Seuls les cônes de déjection des vallons secondaires ont formé de légers dénivelés qui fractionnent l'uniformité de la plaine.

De manière régulière, l'altitude de celle-ci s'étage entre 0 et 40 m, cette dernière courbe marquant la limite des reliefs qui s'accroissent ensuite brusquement.

A l'Ouest, suivant une ligne Nord-Ouest / Sud-Est, la chaîne qui forme le Cap Bénat est d'une altitude moyenne proche des 150 mètres.

Au Nord de la plaine, on trouve le relief côtier de la Corniche des Maures, orienté Est / Ouest, avec des sommets qui culminent à plus de 480 mètres.

L'ancien site d'implantation de Bormes étant à plus de 100 mètre au-dessus de la plaine (château à 154 m).

Dans ce contexte, la route a naturellement trouvé son chemin en passant par les cols (Halte de la Verrerie, 79 m) et le vallon du Batailler. Elle suit la ligne de rupture de pente entre plaine et collines à une altitude moyenne d'une trentaine de mètres.

Les dénivelés ressentis en empruntant la route étant liés au franchissement des cônes de déjections des vallons secondaires.

Il est à noter par ailleurs que la couverture des espaces par la végétation (naturelle ou issue des aménagements) est essentiellement boisée sur les reliefs alors que la marque des exploitations agricoles situées dans la plaine accentue l'impact visuel des deux principales composantes du relief.



# EAU

## L'HYDROGRAPHIE

### Un marquage du territoire

Les reliefs du massif des Maures sont profondément marqués par l'érosion hydraulique qui a formé l'ensemble des vallons, qu'ils soient principaux comme celui du lit de la rivière du Batailler, ou secondaires comme ceux des ruisseaux du Niel ou de l'Angueiroun.

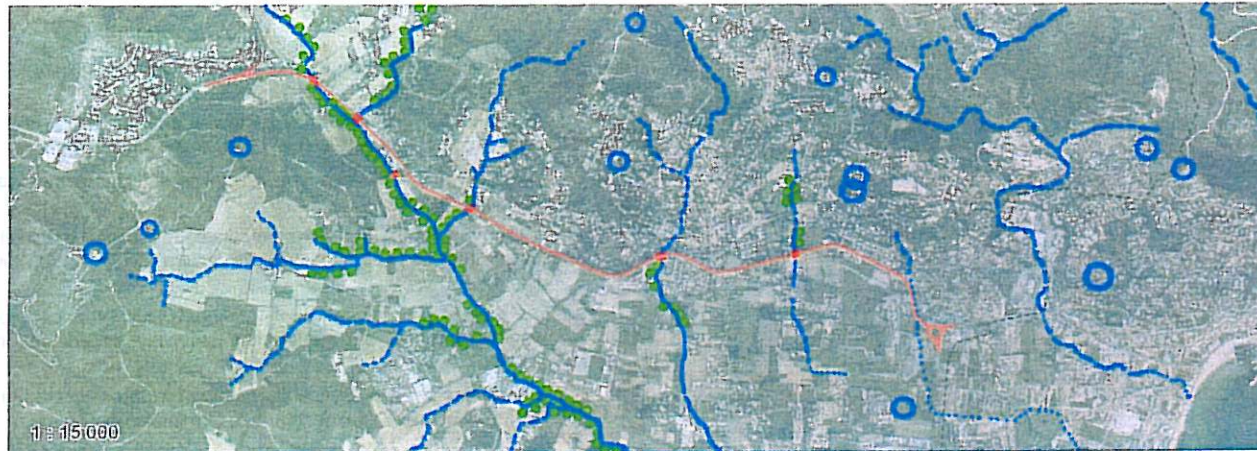
Ces cours d'eau, à l'exception de la rivière du Batailler, sont de faible importance et surtout temporaires en été. Ils marquent pourtant le relief en créant des vallons dans les collines et en comblant la plaine.

Cette action est toutefois peu perceptible en raison d'un manque de recul pour percevoir dans leur ensemble les différentes phases d'évolution. De plus, la présence d'une végétation naturelle sur les reliefs contribue aussi à l'atténuation de ces impacts.

Tandis que dans la plaine agricole et particulièrement dans la partie Ouest du trajet, la présence de la ripisylve est très marquée à la fois par sa densité et sa continuité, elle disparaît soit physiquement soit par masquage dans la partie Est.

La route parallèle à la rivière dans la partie la plus étroite franchit perpendiculairement les différents ruisseaux qui proviennent des reliefs de Bormes. Ces ruisseaux, de faible importance et peu visible, sont seulement repérables par les petits ouvrages d'art qui bordent la route et qu'accompagne une végétation typique des milieux plus humides

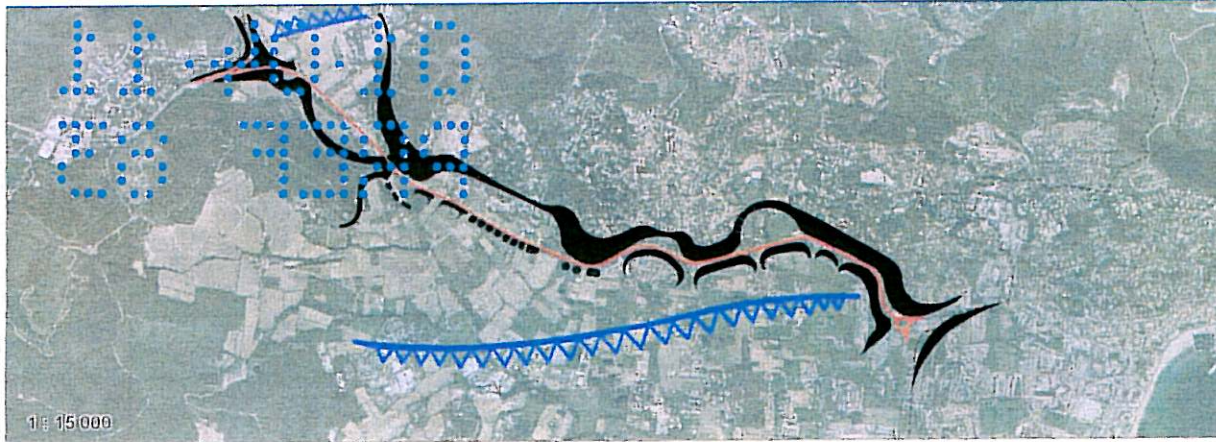
Dans un contexte de collines plutôt sèches, les cartes et photographies aériennes mettent en avant un système important de retenues d'eau (réservoirs, barrages) mais dont la perception depuis la route reste faible voire marginale.



— Cours d'eau (temporaire - permanent)    ○ Réservoirs    — Ouvrage routier sur cours d'eau    ●●● Ripisylves



U333



Perception fermée et délimitation de l'espace par le relief ou les masques topogés (La densité du trait est liée à l'impact du masque)



Perception sur le contexte environnant tamisée par les obstacles de premier plan



Perception de l'espace d'arrière plan au-delà des obstacles de premier plan



Espace ouvert



Espace ouvert à gauche et tamisé à droite



Espace fermé



Diaphragme

## L'ESPACE PERÇU

### Espace réel, espace visible et espace ressenti

Comme les constructions, le relief et la végétation sont autant de masques qui limitent les vues depuis la route.

Pourtant et en fonction du déplacement de l'automobiliste, il s'agit de perceptions qui varient avec la position de l'observateur.

Ainsi, suivant la position dans le parcours, l'espace perçu depuis la route pourra être :

- **ouvert** avec une forte présence des espaces lointains. Ces ouvertures pouvant être soit de chaque côté de la route, soit latéralisées ;
- **fermé** et encadré, sans ouverture sur l'espace proche. La végétation ou la succession des bâtiments créant des masques continus ;
- **tamisé** par la présence d'alignement d'arbres qui laissent deviner le territoire arrière sans pour autant être totalement ouvert.

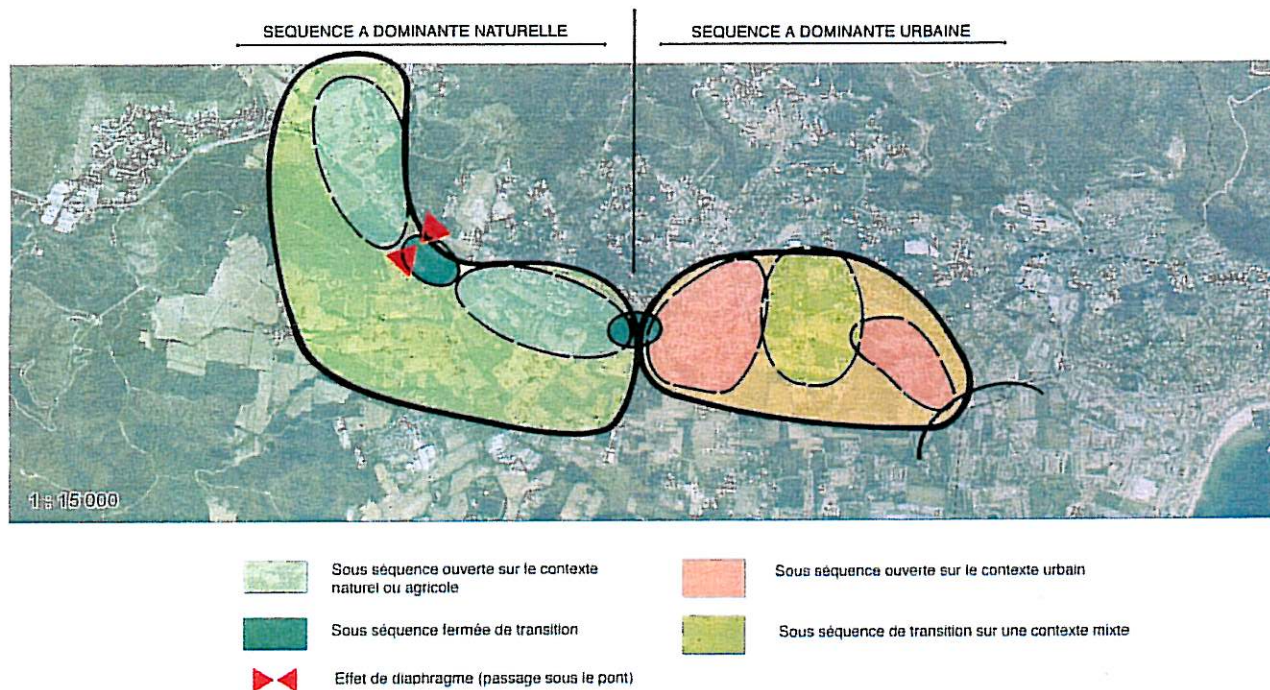
Cette succession de possibilités se mariant entre elles pour former un ensemble de perceptions extrêmement variées dont la résultante reste du domaine du sensible.

La carte ci-contre synthétise ces ambiances ressenties en tenant compte du sens de circulation. Schématiquement, le trait noir, plus ou moins gras, représente la densité et l'impact de l'ensemble des masques qui ferment l'espace.

L'essentiel de ces masques est situé côté Nord de la voie, là où le relief prend de l'ampleur. La densité du masque atteint son optimum au niveau du pont de l'ancienne voie ferrée, à la rencontre des talus en remblais, de la voie et de la colline.

L'ouverture visuelle en tunnel formant un diaphragme plus ou moins ouvert suivant la position de l'observateur.

La position des masques ainsi que le profil de la voie créent des cônes de vue. Dans le site étudié, ces axes de vue ne se focalisent pas sur des points remarquables et restent ponctuellement d'un intérêt mineur.



## L'ESPACE PAYSAGER DE LA ROUTE

### Les séquences et ambiances paysagères

Les différentes analyses séquentielles (relief, hydrogéologie, boisements) ont permis de dégager, dans la perception des espaces traversés, des séquences dont les critères déterminants sont liés aux ambiances paysagères.

De la Verrerie au giratoire de la Baou, deux séquences principales se dégagent.

Chaque section comporte des sous-séquences ou des espaces de transition aux caractéristiques paysagères particulières, mais qui ne remettent pas en cause la nature de la séquence pour autant.

Indépendamment de ces sous-unités apparaissent ponctuellement des événements paysagers comme le pont de l'ancienne voie de chemin de fer déjà évoqué ou de micro sites qui participent de la qualité générale du territoire de la route, mais restent des exceptions dans le contexte général.

#### Une séquence à dominante naturelle avec :

- en partie Ouest, la petite plaine amont de la rivière du Batailler, bordée au Sud par la rizišlyve de la rivière et les boisements ayant colonisé le talus SNOF,
- en partie centrale l'effet de diaphragme lié au pont de l'ancienne voie ferrée,
- en partie aval un espace assez dégagé côté Nord de la voie mais partiellement fractionné et tamisé par le grand alignement de pins qui borde la route au Sud.

#### Une séquence à dominante urbaine avec :

- à l'Ouest et autour du carrefour du Pin, une zone urbanisée, prolongement naturel du vieux village vers la plaine et dont un masque homogène est situé de part et d'autre de la route.
- au centre, une zone mixte peu urbanisée, correspondant à un plan de fond de vallon largement ouvert.
- à l'Est une séquence plus étroite et fermée, bordée de chaque côté de la route par des constructions qui apparaissent comme un continuum bâti.

Ces deux séquences principales sont séparées par un court espace de transition situé sur une portion de route qui épouse le relief boisé.

## 2 – L'itinéraire et ses séquences

### 1. Présentation générale

La RD 559 traverse des zones de campagne, péri-urbaines et urbaines qui se sont développées de manière quasi-linéaire.

Elle assure la majorité des échanges de proximité (déplacements domicile/travail, desserte d'activités, accès privatif de zones d'habitat diffus). Les nombreux accès de voies communales et privées qui desservent les habitations compliquent la circulation et la sécurité.

La chaussée possède un profil relativement homogène avec 1 x 2 voies d'une largeur d'environ 3 mètres pour chaque voie.

Les infrastructures de la RD 559 apparaissent inadaptées aux développements urbains récents et à venir. Il paraît donc essentiel d'adapter la voie à ces nouvelles contraintes fonctionnelles et paysagères.

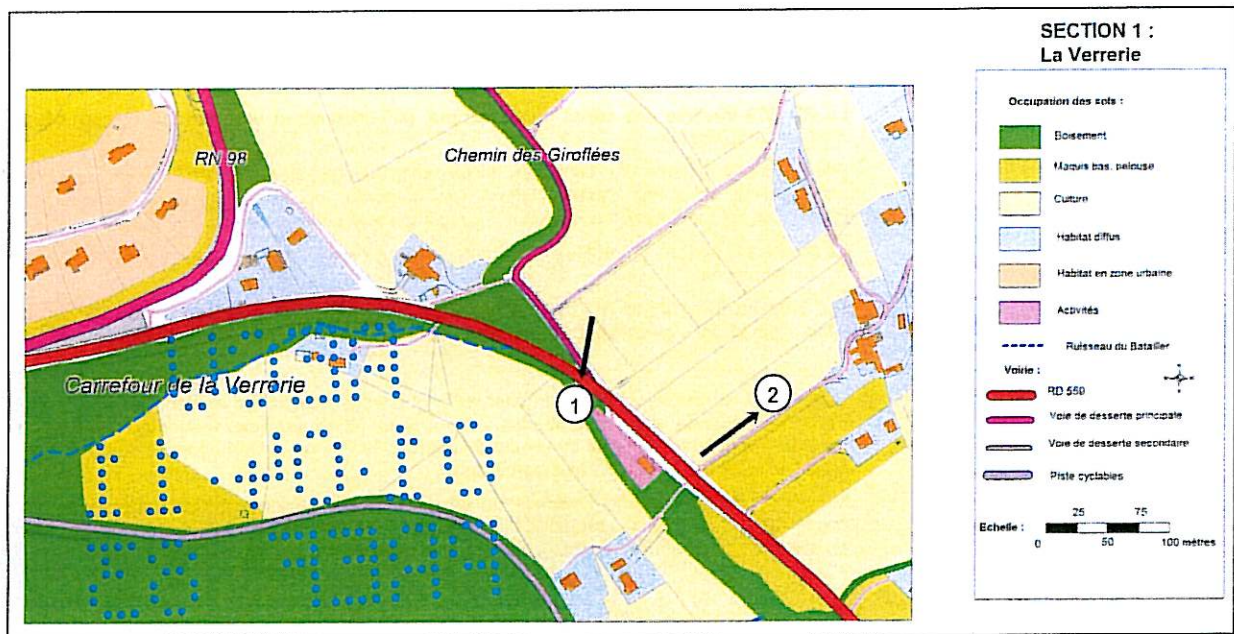
Concernant les modes de transport alternatifs, une piste cyclable est présente en arrière de la RD 559. En effet, l'ancienne voie ferrée littorale a été aménagée en piste cyclable depuis la ville d'Hyères. Elle traverse la partie agglomérée au niveau du quartier du Pin où, comme dans les quartiers pavillonnaires Ouest, elle est à usage mixte (voiture/cycles).

Malgré cet équipement, la présence de secteurs habités le long de l'itinéraire, peut - comme il est commun de le faire dans la requalification des voies départementales - nous permettre d'imaginer la mise en place d'équipements cyclables latéraux sur la RD 559.

### 2. Analyse par section

Le fonctionnement de la RD 559 a été analysé selon sept unités de fonctionnement. Il s'agit des sections suivantes :

- 1- La Verrerie,
- 2- Chemin de Maudroume,
- 3- Chemin des Impatiences
- 4- Chemin du Niel,
- 5- Carrefour du Pin,
- 6- Chemin de Cabasson,
- 7- Chemin de Bénat-La Baou.



### 1. LA VERRERIE

Localisée en zone de campagne, la section de la Verrerie est occupée par de l'habitat individuel diffus inséré dans des terroirs agricoles cultivés et des espaces naturels composés de boisements, maquis bas et pelouses.

Les accès des maisons individuelles se font directement sur la RD 559. Ce qui pose des problèmes en terme d'insertion dans le trafic, ainsi que des difficultés de gestion des tourne-à-gauche. Par ailleurs, la signalétique est quasi absente.

Quatre villas situées à proximité de la RD 98 disposent d'un « by-pass ». Cependant ce « by-pass » étant à double sens et mal signalé, les sorties et les insertions à partir de la RD 559 ne s'effectuent pas dans les meilleures conditions de sécurité.

Par ailleurs, un snack-bar saisonnier est implanté à proximité de l'arrêt de bus Sud. Celui-ci est connecté directement à la RD 559. Là encore, il n'existe aucun dispositif particulier pour les entrées et sorties sur la voie principale.

Dans le cadre du réaménagement du carrefour avec la RD 98, il serait opportun de prévoir des aménagements complémentaires afin de mettre en sécurité ces sorties et entrées directes sur la RD 559.





## 2. CHEMIN DE MAUDROUME

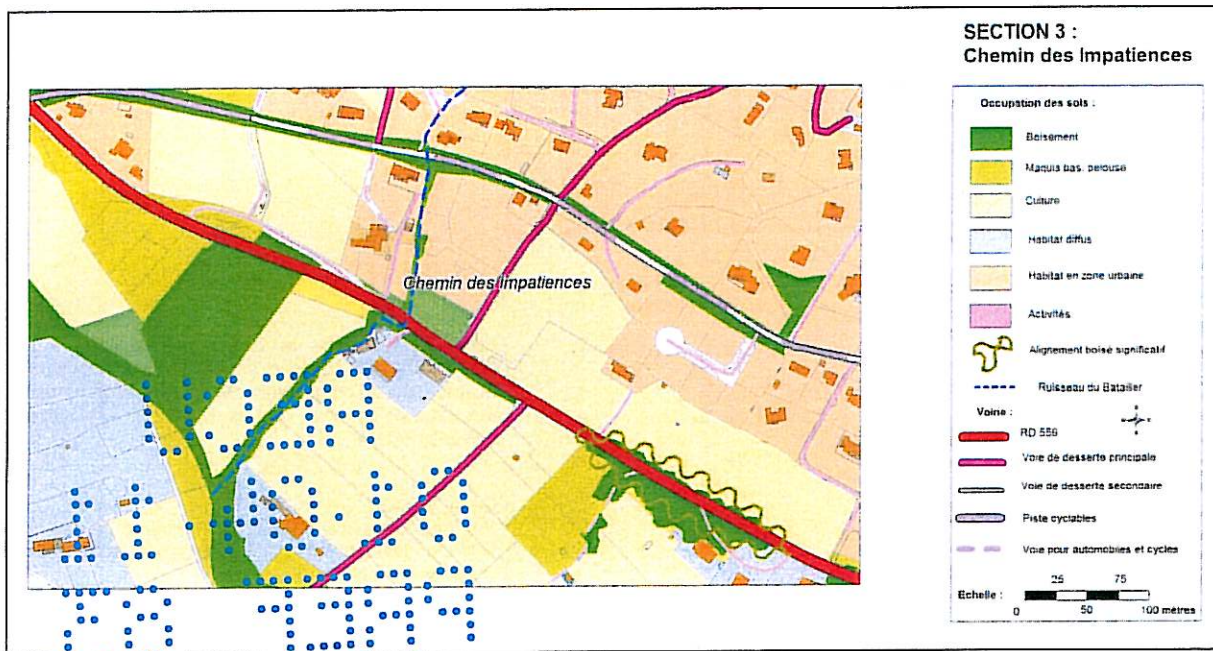
Localisée en zone de campagne, la section du Chemin de Maudroume est occupée par de l'habitat individuel diffus et des activités, qui se présentent sous la forme d'un hameau, inséré dans des espaces agricoles cultivés et des zones de boisements, maquis bas et pelouses.

Cette section est desservie par le chemin de Maudroume. Perpendiculaire à la route départementale, ce chemin constitue une voie de desserte secondaire vers une zone d'habitat individuel située plus au Nord.

On note la présence d'activités au Sud de la RD 559 et d'habitat individuel au Nord qui se connectent directement sur la voie principale.

Là encore, des problèmes se posent en terme d'insertion dans le trafic, de gestion des tourne-à-gauche et de signalétique que ce soit à partir des accès individuels (habitat diffus) ou collectifs (Chemin de Maudroume et activités). Ce phénomène est accentué par le défaut de visibilité à proximité du pont de l'ancienne voie ferrée.





### 3. CHEMIN DES IMPATIENCES

Localisée en zone péri-urbaine, la section du Chemin des Impatiences s'insère dans un tissu urbain pavillonnaire inachevé au Nord et un espace naturel et agricole au Sud où sont implantées quelques maisons individuelles.

#### Nord de la RD 559 :

La zone pavillonnaire est desservie principalement par le Chemin des Impatiences. Il est à noter la présence, au Nord de la route, de la piste cyclable départementale Hyères Le Lavandou, à usage mixte (voiture/cycles) depuis ce secteur jusqu'au Lavandou qui permet de rabattre les automobilistes vers le Ch. des Impatiences.

Un petit ensemble de maisons individuelles se connecte directement sur la RD en amont du Ch. des Impatiences, ainsi qu'une villa en aval du chemin. Des solutions seront à rechercher pour limiter le nombre d'accès sur la RD.

Un peu plus en amont, une contre allée dessert une zone destinée à l'urbanisation dans le POS et actuellement en friche.

#### Sud de la RD 559 :

Quelques maisons individuelles se connectent directement sur la RD 559. On note la présence d'un alignement significatif de pins parasols masquant quelques maisons individuelles et activités, localisées en contrebas.

Par ailleurs, un chemin de desserte secondaire (chemin des Lavandes) permettant l'accès à un centre de vacances et au site urbanisé de Beau Regard se connecte perpendiculairement à la RD 559.

Les deux accès principaux que constituent les chemins des Impatiences et des Lavandes méritent une amélioration de leur fonctionnement en terme de gestion de tourne-à-gauche, d'insertion sur la RD et de signalétique. En effet, ces chemins supportent un trafic relativement important lié aux récents développements de pôles d'habitat résidentiel ou touristique (Ch ; des Lavandes) qu'ils desservent.

En outre, des solutions de desserte interne sont à rechercher pour rabattre les accès individuels directs sur la RD vers les chemins des Impatiences et des Lavandes.



#### 4. CHEMIN DU NIEL

Localisée en zone péri-urbaine, la section du Chemin du Niel s'insère dans un environnement proche de celui du Chemin des Impatiences. Le Nord est occupé par une zone pavillonnaire plus dense, tandis que le Sud est essentiellement constitué d'espaces agricoles en mutation où les friches se développent et où le PLU envisage la mise en place de deux secteurs de développement urbain : une extension pour l'habitat d'une part et une zone artisanale et d'équipement, confortant celle existante en bordure du Batailler. Il faut donc voir à partir du carrefour cette section comme une zone urbaine et d'activités en devenir.

##### Nord de la RD 559 :

Les accès sur la RD 559 s'effectuent principalement par le quartier du Pin via la piste cyclable mixte, du côté de Bormes et depuis le Chemin des Impatiences du côté Ouest.

Il faut noter deux accès privés directs sur la RD 559 permettant de desservir des maisons individuelles.

##### Sud de la RD 559 :

Il regroupe une trame de voies de desserte secondaire orientées Nord/Sud constituée d'anciens chemins agricoles et se connectant directement sur la RD. La plus significative est représentée par le Chemin du Niel qui dessert la zone artisanale ainsi qu'une zone d'habitat et de loisirs située plus au Sud.

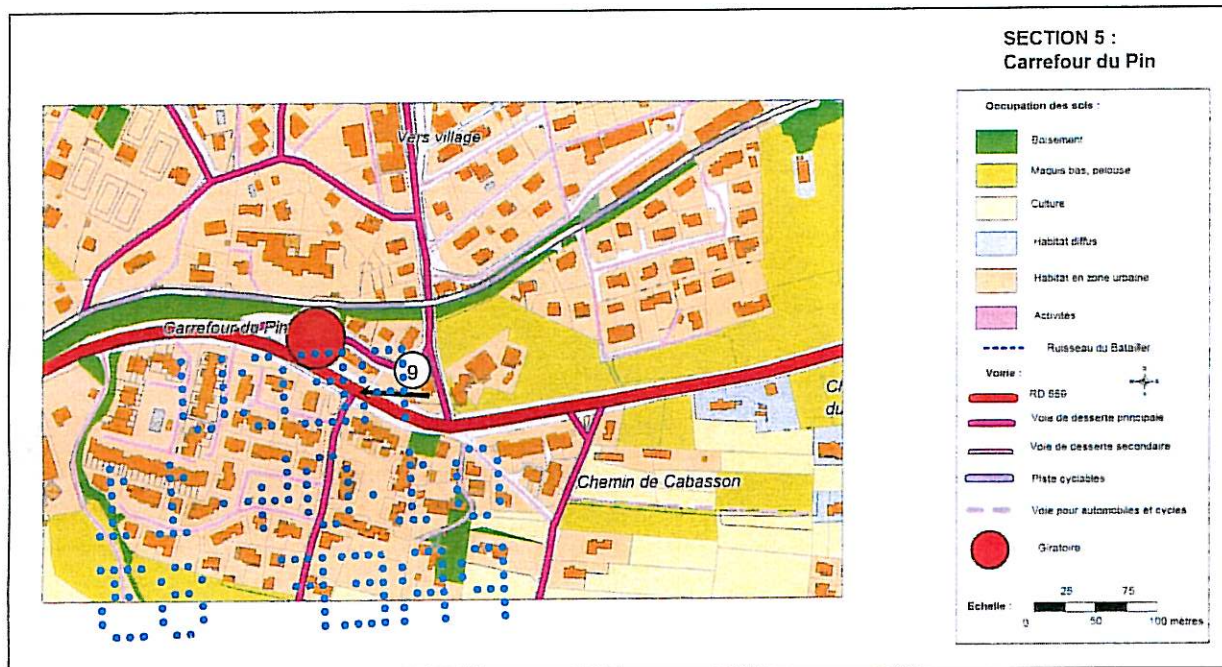
Le carrefour du Niel est géré par un système de tourne-à-gauche à partir d'un terre-plein central interrompu. Il serait opportun de compléter cet aménagement peu adapté à l'augmentation du trafic supporté par le Chemin du Niel du fait de développements récents et à venir d'activités et d'habitat desservis par cette voie.

Par ailleurs, la recherche d'itinéraires de rabattement intérieurs permettrait de supprimer les accès directs sur la route départementale.

Au niveau du carrefour du Niel, la proximité de la piste cyclable départementale côté Nord et du chemin du Content côté Sud, est une opportunité pour une liaison entre ces deux itinéraires.







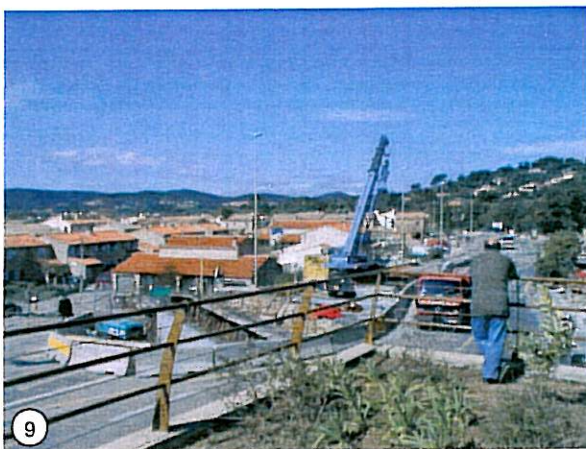
## 5. CARREFOUR DU PIN

Localisée en zone urbaine, la section du carrefour du Pin marque le début du territoire urbain de Bormes qui s'étire du Pin à la Baou. Composée d'habitat collectif et individuel, d'activités et d'équipements, cette section possède un fonctionnement quasi-urbain : les vitesses sont quelque peu réduites du fait de la présence du giratoire du Pin et du bâti dense environnant.

A ce niveau, trois voies de dessertes secondaires permettent un accès à la RD 559 : la RD 41 en direction du village, le chemin de Cabasson qui relie la RD 559 à la frange littorale Ouest et ses grands domaines viticoles, ainsi que la voie de desserte de la zone d'habitat collectif des Fontètes.

Situé en sortie du giratoire du Pin, le carrefour, avec la voie de desserte des Fontètes est géré par un système de tourne-à-gauche à partir d'un terre-plein central interrompu.

Si la montée vers le village est bien gérée grâce au giratoire du Pin, les mouvements vers le chemin de Cabasson le sont moins du fait de l'absence d'aménagements spécifiques. Ainsi coexistent des mouvements de tourne-à-gauche et traversants entre la route du village et le chemin de Cabasson. L'importance du trafic supporté par le Chemin de Cabasson implique d'agir rapidement afin de mettre en sécurité ce carrefour.



RD 559 Projet urbain de l'entrée de ville de Bormes les Mimosas



## 6. CHEMIN DE CABASSON

Localisée en zone urbaine, la section du chemin de Cabasson constitue une zone de transition (habitat, espaces en friche et certains encore cultivés) entre la zone dense du Pin et la section suivante à caractère urbain du Chemin de Bénat-La Baou.

Logiquement classée en zone AU, côté Sud de la voie dans le PLU du fait de sa position d'interface, cette section est amenée à se développer dans les prochaines années et ainsi faire le lien entre le Pin et la section urbaine suivante qui débute au chemin de Bénat.

Elle se compose aujourd'hui principalement :

Au Sud, de l'ensemble d'habitat collectif du Grand Plantier et d'activités s'insérant dans un terroir agricole en friche et cultivé.

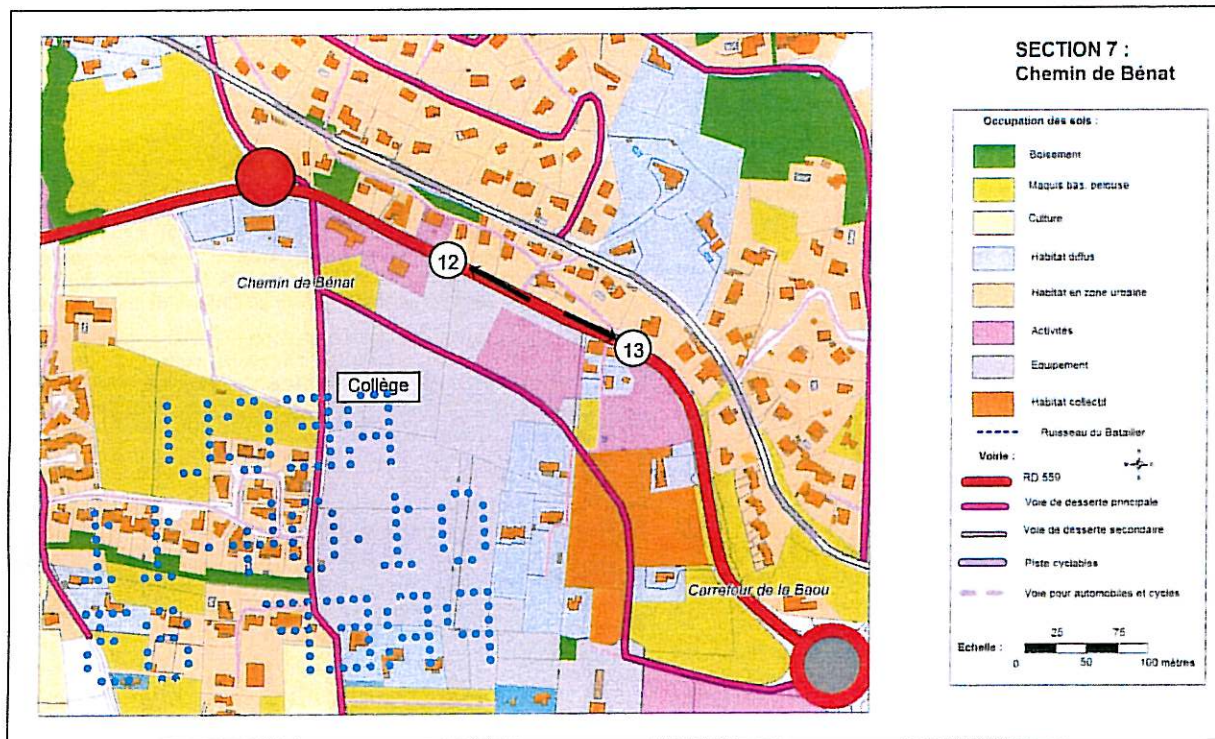
Au Nord, d'habitat individuel pavillonnaire et d'activités dont un hôtel qui se connecte directement à la RD 559 face au chemin du Plantier, le tout inséré dans un paysage constitué de maquis bas, de boisements et de cultures agricoles résiduelles.

Le chemin du Plantier se connecte directement à la RD 559 sans aménagements spécifiques pour favoriser les mouvements de tourne-à-gauche. Il dessert une zone d'habitat collectif et individuel relativement importante.

Enfin, la faible densité du bâti et le tracé rectiligne de la voie sont favorables à une augmentation des vitesses de la circulation automobile.

La RD 559 a gardé un profil de type rase campagne (large chaussée, accotements, ...) peu en rapport avec son environnement urbain. Or, il est primordial de faire sentir à l'automobiliste qu'il se trouve en ville afin qu'il modifie son comportement (baisse de la vitesse, meilleure attention aux mouvements latéraux d'automobilistes et de piétons, ...).





## 7. CHEMIN DE BENAT

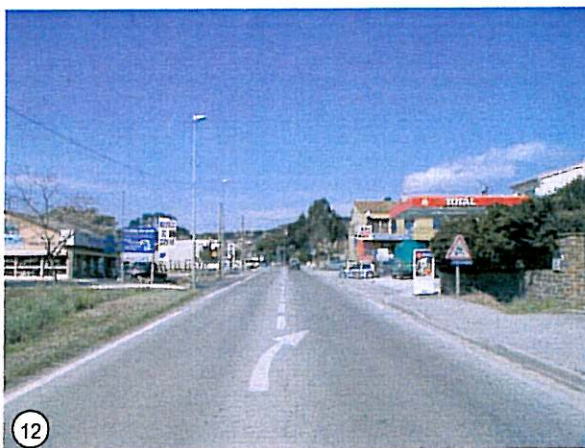
Localisée en zone urbaine, la section du Chemin de Bénat-La Baou constitue une zone urbaine dense. Elle est le lieu de développement d'équipements structurants (nouveau collège, crèche et gendarmerie, EHPAD...) insérés dans une trame pavillonnaire au Nord et d'habitat collectif/individuel et d'activités au Sud.

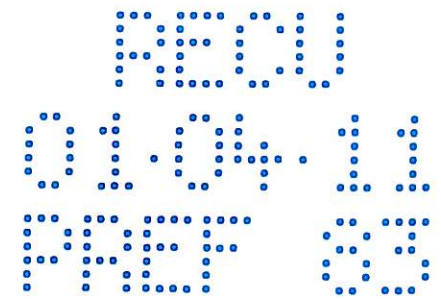
Le chemin de Bénat fait face à la voie d'accès principal à la RD 41 qui mène au village. Un giratoire (Frédéric Mistral), réalisé en 2006, permet d'améliorer la gestion des mouvements en direction du village, via le boulevard du Levant (RD41). Il constitue une nouvelle entrée de ville en venant du Lavandou ou des quartiers de la Favière et du Cap Bénat.

Au Nord de la route départementale, il existe deux voies de desserte secondaire qui se connectent directement à la RD 559, localisées entre la RD et la piste cyclable. Il paraît primordial de gérer ces accès en supprimant les tourne-à-gauche par des demitours effectués à partir du nouveau giratoire.

Certaines constructions ne respectent pas les marges de recul obligatoires aux abords directs de la RD, notamment des activités localisées dans la ligne droite en aval du carrefour du Pin et une construction située dans le premier virage en direction de la Baou (photo 13).

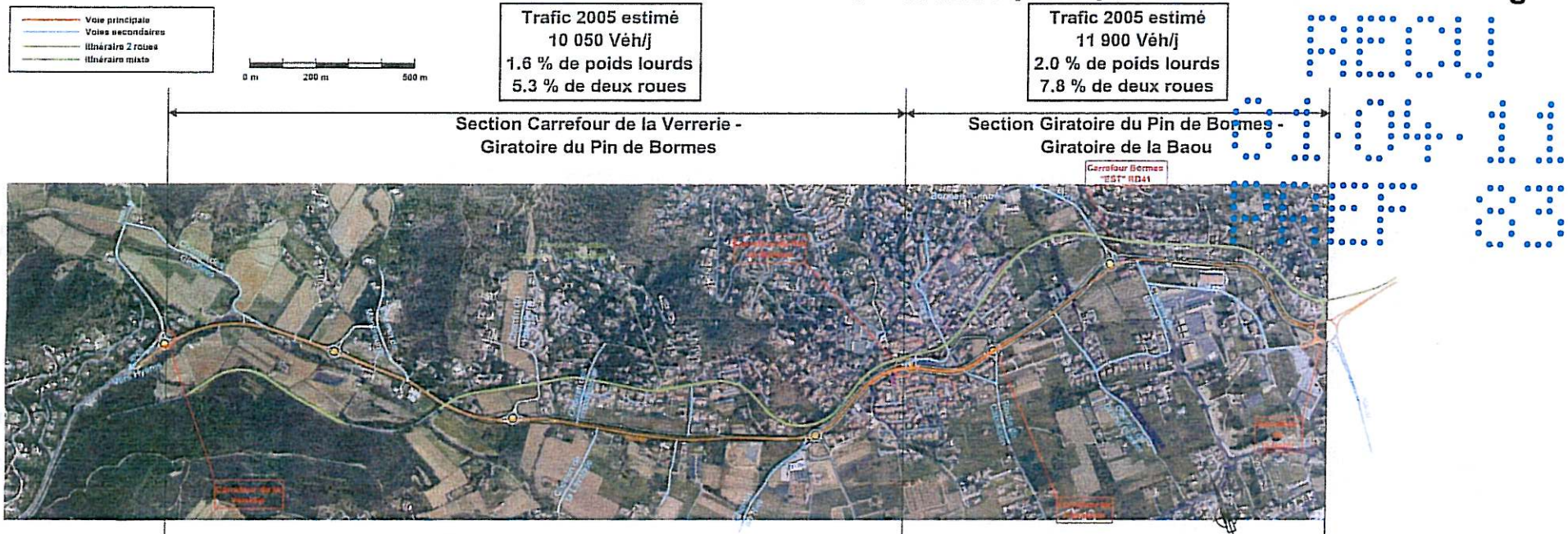
Enfin, la RD possède un profil de voie à grande circulation (chaussée large et accotements) peu adapté au nouveau visage de ce quartier. Ici encore, comme pour la section précédente, Il paraît nécessaire de donner une image plus urbaine à cette section grâce à un traitement de la voie de type boulevard urbain.





## CHAPITRE II : DIAGNOSTIC FONCTIONNEL

# 1 – Trafics pratiqués et destination des usagers



Lors de l'étude de trafic de 1999 ayant servi de données d'entrée à l'étude préalable réalisée par ATT en 2001, des comptages ont été effectués au mois d'Août.

## Trafic Août 1999 :

- 13 500 véhicules par jour et par sens de circulation sur la section carrefour de la Verrerie – giratoire du Pin de Bormes avec des pointes horaires de 900 à 950 véhicules en fin de matinée et en fin d'après-midi,
- 16 000 véhicules par jour et par sens de circulation sur la section giratoire du Pin de Bormes – giratoire de la Baou avec des pointes horaires de 1 000 à 1 100 véhicules en fin de matinée et en fin d'après-midi.

Il a par ailleurs été constaté que le trafic au mois d'Août était globalement supérieur de 40 % environ au TMJA. D'autre part, l'étude prévoyait une augmentation de trafic de 8 % entre 1999 et 2005.

Les trafics actuels 2005 estimés en TMJA sont donc égaux au trafic du mois d'août 1999 x 1.08 / 1.40.

## Trafic TMJA 2005 :

- 10 050 véhicules par jour et par sens sur la section carrefour de la Verrerie – giratoire du Pin de Bormes,
- 11 900 véhicules par jour et par sens sur la section giratoire du Pin de Bormes – giratoire de la Baou.

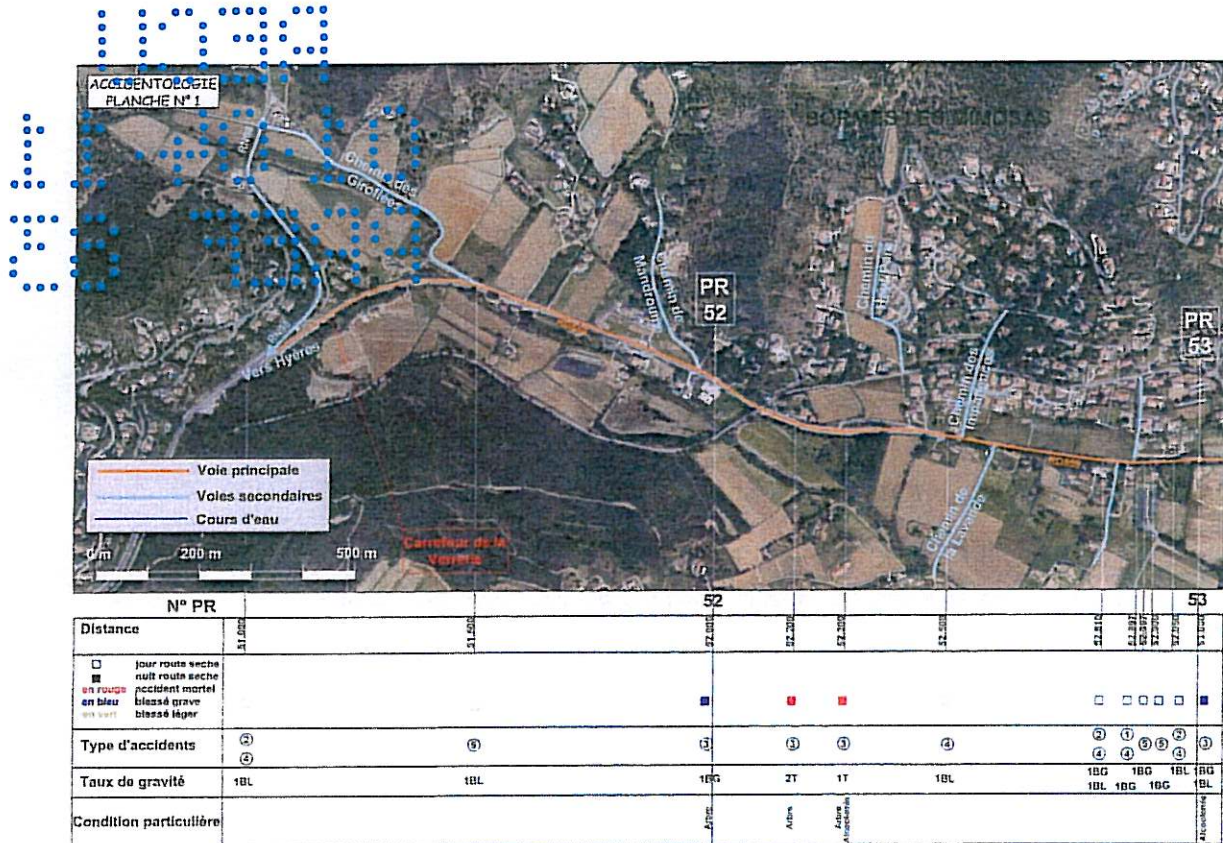
L'enquête Origine Destination réalisée en 1999 a permis d'appréhender la nature des trafics pendant la pointe estivale :

- près de 80 % des usagers ont soit pour origine soit pour destination le secteur « Bormes/Lavandou »,
  - près de 20 % des déplacements représentent du trafic de transit.
- La répartition du trafic entre les différents types d'usagers est la suivante :
- le pourcentage de poids lourds est égal à 1,6 % sur la section Ouest de la RD559 et à 2 % sur la section Est soit des valeurs faibles,
  - la part des deux roues est plus importante avec 5.3 % sur la section Ouest et 7.8 % sur la section Est,
  - sur la section Ouest la part des deux roues non motorisés est très faible en raison de l'utilisation de l'ancienne voie ferrée en piste cyclable. Par contre, au niveau du giratoire de la Baou, elle monte à 2 % sur les 7.8 % de deux roues constatés.

Au final, on constate un trafic important en TMJA sur une route à 2 x 1voies. Ce niveau de trafic important crée comme on le verra ci-dessous dans le détail de l'analyse fonctionnelle section par section des problèmes de sécurité pour l'insertion des véhicules en provenance des voies secondaires et des nombreux accès directs sur la RD559. L'aménagement de la voie devra proposer des solutions pour limiter les manœuvres de tourne-à-gauche ou les sécuriser quand on ne peut les supprimer.

Pour le trafic estival, supérieur en moyenne de 40 % au TMJA, les voies seront à la limite de la saturation voir à saturation. Cependant, l'augmentation du nombre de voies pour pallier à cette saturation estivale ne ferait que reporter le problème de saturation sur l'Est du secteur Bormes/Lavandou en augmentant la capacité de la RD559 en amont. Par ailleurs, en dehors des périodes estivales, le nombre de voies seraient trop important ce qui rendrait la RD559 propice à une augmentation des vitesses pratiquées allant à l'encontre de la volonté de la mise en sécurité de la voie.

## 2 – Accidentologie



Les PV des accidents corporels survenus sur la RD559 à Bormes les Mimosas entre les PR51 et 55 au cours de la période 1999-2004 ont été récupérés auprès de la CDES de la DDE du Var. Un dépouillement des fiches signalétiques a été réalisé pour analyser les causes et les conditions les plus fréquentes d'accidents.

Sur la période 1999-2004, 20 accidents corporels ont été recensés alors que sur la période précédente 1994-1998, on dénombrait 41 accidents soit une diminution très sensible de près de 50 %.

Parmi ces accidents, un tiers (35%) se sont produits en agglomération, soit dans la partie Est de la section d'étude, et 65% hors agglomération (partie Ouest).

### Gravité des accidents

Parmi ces 20 accidents de la circulation, il a été enregistré :

- 9 blessés graves (26 sur la période 1994-1998),
- 12 blessés légers (29 sur la période 1994-1998),
- 4 accidents mortels ayant fait 5 tués (1 tué pour 1 accident sur la période 1994-1998).

On constate donc que le nombre de tués a fortement augmenté bien que le nombre total des victimes d'accidents corporels diminue. Parmi ces 4 accidents mortels, 2 correspondent à des collisions sur des arbres (3 tués), 1 à un piéton fauché et 1 une collision latérale à une intersection hors agglomération.

### Mode de transports des victimes

Les accidents mettent en cause les modes suivants :

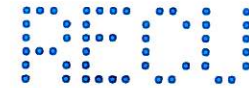
- deux roues, 27% du total constaté parmi lesquels 9% de vélos, 45 % de petites cylindrées (scooters, cyclos,...) et 45% de motocyclettes,
- piétons, 8% (3 accidents).

Sur la période 1994-1998, le pourcentage de 2 roues impliqués dans des accidents était deux fois plus important, soit 50 %. La baisse du pourcentage des 2 roues ayant eu un accident découle vraisemblablement de la mise en service de la piste cyclable du "Train des Pignes" et peut expliquer en partie la baisse globale du nombre d'accident.

On constate également que les poids lourds ne sont pas impliqués ce qui paraît assez logique compte tenu de la faible part (2%), dans le trafic global, que constitue ce mode de transport.

### Nombre de véhicules impliqués par accident

40% des accidents ont mis en cause un seul véhicule, 50 % deux véhicules et 10 % trois véhicules ou plus.



| Distance   | N° PR 53   |            |           |        | 54     |        |           |            |
|--|------------|------------|-----------|--------|--------|--------|-----------|------------|
|  | 53,100     | 53,200     | 53,300    | 53,400 | 53,500 | 54,000 | 54,100    | 54,200     |
| □ jour route sèche<br>■ nuit route sèche<br>■ en rouge accident mortel<br>■ en bleu blessé grave<br>■ en vert blessé léger |            |            |           |        |        |        |           |            |
| Type d'accidents   | ①          | ②          | ④         | ③      | ①      | ①      | ①         | ②          |
| Taux de gravité  | 1BG<br>1BL | 1BG<br>1BL | 1T<br>1BL | 1DL    | 1BL    | 1BL    | 1T<br>1BL | 2BL<br>1BG |
| Condition particulière   | Zonage     |            |           |        | Autre  |        |           |            |

### Type de collisions

La majorité des accidents (60%) concerne des chocs entre plusieurs véhicules. Ces accidents entre plusieurs véhicules ont pour cause :

- 5 collisions liées à des manœuvres de tourne-à-gauche dont trois hors intersection c'est-à-dire depuis ou vers des accès,
- 4 collisions liées à des traversées de chaussées en intersection,
- 3 collisions frontales ou par derrière.

Pour les accidents n'impliquant qu'un véhicule, les causes sont :

- 5 sorties de route donc 4 heurtant un arbre,
- 3 collisions avec des piétons, toutes hors agglomération.

On constate donc que :

- presque la moitié des accidents est liée aux carrefours et à la desserte des accès,
- les sorties de route suivies de collisions avec des arbres représentent 20 % des accidents et surtout 60% des tués,
- les trois accidents impliquant des piétons (1 tué, 1 blessé grave et un blessé léger) se situent hors agglomération.

Afin de renforcer la sécurité de la voie, il est donc nécessaire :

- de réaménager les accès directs sur la RD ainsi que les carrefours,
- de protéger les alignements d'arbres conservés et situés dans la zone de sécurité (bande de 4 m bordant la chaussée circulée) ou d'écarter la chaussée en dehors de cette zone de sécurité,
- d'améliorer les accotements afin d'offrir un espace propre aux piétons, deux roues de petites cylindrées et vélos. Cette dernière orientation permettra d'accentuer la tendance à la baisse des accidents constatée dernièrement, notamment celle des deux roues.

### 3 – Description fonctionnelle des sections

#### Section de La Verrière

Le profil en travers est composé d'une chaussée de largeur variant entre 6.50 et 7.00 m. L'accotement côté Sud est stabilisé sur 1.00 m à 1.50 m de large par un bi-couche assez dégradé. Côté Nord, l'accotement est soit en bi-couche soit directement enherbé après une sur largeur enrobée d'environ 0.30 m ; un fossé enherbé est présent en bordure Nord de la voie dans la partie en alignement droit. Au delà l'accotement est enherbé sur une largeur variable. La plate-forme est soit au niveau du terrain naturel soit en léger remblai côté Sud et en léger déblais côté Nord.

L'accotement a une largeur insuffisante pour assurer une zone de rattrapage. De plus, la circulation des 2 roues non motorisés y est difficile en raison de l'état dégradé du bi-couche.

La vitesse pratiquée est de l'ordre de 90 à 100 km/h parcouru en quatrième ou cinquième vitesse sauf dans le virage d'origine où elle est un peu plus faible.

L'ensemble des accès se fait directement sur la RD559 sans aménagement particulier, notamment pour sécuriser les mouvements de tourne-à-gauche. Comme indiqué dans l'analyse de l'accidentologie, cette absence d'aménagement conduit à des accidents lors des manœuvres de tourne-à-gauche vers ou depuis les accès.

Le seul carrefour de la section se situe donc en sortie d'un grand virage sur la droite en venant de Hyères. Il permet de raccorder sur le côté Nord de la chaussée le chemin des Giroflées. La visibilité est de 150 m vers Hyères ce qui assure un temps minimal de 6 secondes, soit le délai minimal préconisé dans le guide d'aménagement des carrefours interurbains pour effectuer une manœuvre de tourne-à-gauche vers Le Lavandou, en considérant une vitesse de 90 km/h sur la RD559.

#### Section du chemin de Maudroume

Le profil en travers est sensiblement le même que celui de la section précédente de la Verrière :

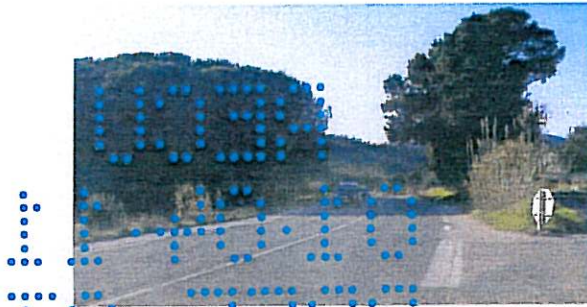
- chaussée de 6.40 à 7.00 m de large,
- accotement stabilisé de 0.50 à 1.00 m de large en bi-couche,
- plate-forme à niveau côté Nord et en léger déblais ou remblais côté Sud selon la position.

Des fossés enherbés sont présents côté Nord et Sud.

En terme de tracé en plan, la route est relativement rectiligne et la vitesse pratiquée en conséquence est également d'environ 90 à 100km/h. Cette vitesse relativement élevée est pénalisante pour la sécurité des manœuvres vers ou depuis les accès directs sur la RD559, surtout en tourne-à-gauche.

Les accès directs et la présence d'activités branchées directement au sud Est de la section nécessiterait la création d'aménagements spécifiques : soit la mise en place d'une contre-allée, soit la création d'un TPC de largeur suffisante pour y insérer des encoches de tourne-à-gauche spécialisés.

La création d'une contre-allée avec dispositifs de retournement dans le sens Hyères vers le Lavandou, bien que consommatrice d'emprise, semble la plus satisfaisante étant donné la proximité des différents accès au Sud de la section et le manque de visibilité lié à la présence du pont supportant l'ancienne voie ferrée, dans un virage.



Carrefour route de Manjastre



Activités existantes en bord de voie



Carrefour de Maudroume et pont ancienne voie ferrée



Pont de l'ancienne voie ferrée





Carrefour du chemin des Impatiences



Carrefour du chemin des Lavandes



Section du Niel



Carrefour du Niel

### Section des Impatiences

La première partie de la section présente un profil en travers identique aux deux précédentes.

Par contre, en fin de section, un alignement de pins se situe à proximité du bord de la chaussée circulée à 1,00m voire 1,50 m. Les arbres sont implantés soit en crête de talus soit directement sur le talus de remblais. L'accotement est soit en GNT entre le bord de la chaussée et les arbres, soit enherbé pour les arbres les plus proches en bordure, avec une surlargeur de chaussée derrière le marquage d'environ 0,30 m.

Sur l'accotement Nord, la surlargeur revêtue en enrobés est proche de 1,00 m. Une cunette béton fait l'interface entre les enrobés et le pied de talus de déblais.

Curieusement, les accidents sur la période 2000 - 2005 ayant entraîné des tués après collision sur des arbres se situent avant cette section où les arbres sont les plus proches de la chaussée pour deux d'entre eux et juste en aval pour le dernier.

Pour sécuriser cette section, il faut néanmoins prévoir l'isolement de ces arbres ou leur éloignement du bord de chaussée en dehors de la zone de sécurité de 4.00 m (pour un aménagement de route existante suivant l'ARP), associé à une réduction des largeurs de voie.

Deux carrefours existent sur la section : l'un dessert coté Nord le chemin des Impatiences et l'autre côté Sud le chemin des Lavandes.

Pour le chemin des Impatiences, un giratoire est envisageable sur l'emprise du délaissé de la RD559 situé en rive Nord de la voie un peu en amont du débouché de ce chemin des Impatiences. Le chemin des Impatiences pourrait être rabattu sur ce nouveau carrefour giratoire via une nouvelle voie se raccordant au Nord sur la voie mixte parallèle à la RD559 en contre-haut. Une autre solution consisterait à créer une contre-allée le long de l'accotement Nord qui viendrait se raccorder à la branche Nord du futur giratoire.

Pour le carrefour Sud avec le chemin des Lavandes, la visibilité est assez bonne, cependant des solutions de mise en sécurité seront à proposer.

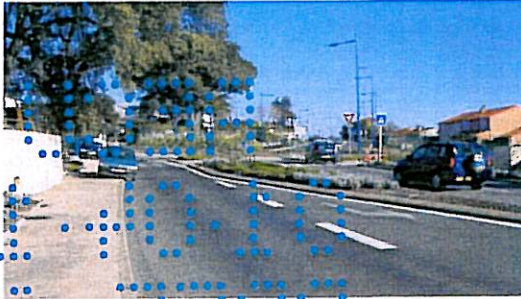
### Section du Chemin du Niel

Le profil en travers est constitué d'une chaussée de 6,50 à 7,00 m en dehors des secteurs de tourne-à-gauche aménagés. Sur la première partie de la section jusqu'à l'origine du virage, les accotements sont enherbés après une surlargeur d'environ 25 cm pour le marquage au sol des bandes de rive. Dans le virage, l'accotement est fermé côté Sud après une surlargeur enrobée de 0.50 m environ soit par une bordure soit par un séparateur béton bas. Côté Nord, l'accotement est revêtu sur environ 0.75 m bordé par un caniveau puis un muret retient le pied de talus de déblais.

Les vitesses pratiquées sont de 90 – 100 km/h avant le virage puis 60 – 70 km/h dans ce dernier à l'annonce du giratoire.

Les accès directs sont peu nombreux sur cette section.

Par contre, l'accès au chemin du Niel géré par une voie de tourne-à-gauche spécialisé en entrée de virage est peu satisfaisant étant donné le trafic important sur cette voie et sur la RD559. Les sorties de ce chemin notamment en tourne-à-gauche vers Hyères sont de ce fait rendues difficiles. Un aménagement de ce carrefour en giratoire serait souhaitable. Il permettrait en outre de prévoir des accès directs sur la RD559 uniquement en tourne à droite pour la section précédente des Impatiences et pour cette section puisqu'il existe un giratoire en aval au carrefour du Pin à environ 500 m.



Arrivée sur le carrefour du Pin



Sortie du carrefour du Pin



Carrefour du chemin de Cabasson



Section courante

#### Section du carrefour du Pin

A l'Ouest du giratoire avec la RD41, l'aménagement est plus urbain : trottoir côté Nord et Sud, terre plein planté et borduré côté Nord avant un talus de déblais, le côté Sud étant en remblais. A l'est du giratoire, le trottoir côté Sud est isolé de la chaussée par un séparateur béton bas implanté directement en bord extérieur de la chaussée. Côté Nord un terre-plein latéral planté d'environ 1,50 m borde la voie avant un grand mur de déblais d'aspect maçonné.

Les vitesses pratiquées sont assez faibles de part et d'autre du giratoire (50 – 60 km/h) en raison précisément du fait de la présence du giratoire et des carrefours avec tourne-à-gauche aménagés de part et d'autre.

Cette section est déjà aménagée de façon urbaine mais en amont comme en aval de la section, il existe des carrefours pour des voies se dirigeant vers le Sud et déjà aménagés avec des voies de tourne-à-gauche spécialisés.

Comme pour le chemin des Lavandes dans la section des Impatiences, un principe d'entrée sortie vers ces voies et notamment le chemin de Cabasson en manœuvres de tourne-à-droite uniquement est souhaitable avec mise en place d'un TPC infranchissable dans la mesure où un giratoire avec la RD41 est en phase opérationnelle et sera bientôt réalisé. L'ensemble des accès directs sur cette section seraient alors géré de la même façon uniquement avec des manœuvres d'entrées-sorties en tourne-à-droite.

#### Section Chemin de Cabasson

Au delà de la section précédente réaménagée en accompagnement du giratoire, la RD 559 a gardé un profil de type rase campagne :

- chaussées d'environ 7.00 m de large,
- surlargeurs enrobées d'environ 0.30 m,
- accotements enherbés non stabilisés,
- fossés en limite de légers talus de déblais côté Nord.

Aujourd'hui la faible densité de bâti est favorable à une augmentation des vitesses de circulation automobile. La vitesse constatée est d'ailleurs comme pour les premières sections de 90 à 100 km/h.

Ce profil est peu en rapport avec l'environnement urbain qui va se renforcer par l'ouverture à l'urbanisation des terrains riverains. Afin de faire sentir à l'automobiliste qu'il se trouve en ville et l'inciter à modifier son comportement (baisse de la vitesse, meilleure attention aux mouvements latéraux d'automobilistes et de piétons, ...) le projet devra renforcer le caractère urbain du tracé et de ses abords.



Sortie du carrefour avec la RD 41



Section courante



Profil contraint par une maison



Sortie du carrefour de la Baou (sens Lavandou → Bormes)

Section Chemin de Bénat-La Baou

Cette section a un caractère plus urbain qui se traduit par un profil un peu adapté côté Nord mais qui reste à connotation interurbaine côté Sud :

- chaussée de 6.50 à 7.00 m de large,
- trottoir revêtu en enrobés sur 1.50 à 2.00m de large côté Nord en limite de la franche bâtie,
- accotement enherbé côté Sud après une surlargeur enrobée d'environ 0.30 m.

La vitesse pratiquée constatée sur site est de l'ordre de 70 - 80 km/h sauf en fin de section où elle diminue en raison d'un virage marqué à droite sans visibilité car masqué côté intérieur par un angle de construction. Cette construction pose de ce fait un problème. Etant donné une largeur actuelle d'emprises d'environ une dizaine de mètres, le maintien de cette construction en l'état semble compromis.

Il paraît nécessaire ici encore de donner une image plus urbaine à cette section grâce à un traitement de la voie de type boulevard urbain.

On dénombre de nombreux accès directs côté Nord à traiter comme dans les sections précédentes par des manœuvres uniquement en tourne-à-droite en utilisant le giratoire existant du carrefour de la Baou côté Est et le giratoire projeté avec la RD41 côté Ouest. L'accès à la station Total située côté Nord à l'origine juste en aval du débouché de la RD41 et les commerces et activités situées en face pourraient ainsi bénéficier de cet aménagement.

RD 559  
01/04/11  
PREF 83

## CHAPITRE III : SYNTHÈSE DES ENJEUX ET ORIENTATIONS

## Définition des grands principes d'aménagement

| Section                 | Configuration | Profil à terme   | Orientations spécifiques  |
|-------------------------|---------------|--|---|
| La Verrerie             | Rase campagne | 2X1 voie +<br>TPC avec interruptions pour tourne-à-gauche                  | - Aménagement d'un giratoire en cours au droit de la RD 98.<br>- Sécurisation des tourne-à-gauche conservés par l'aménagement d'une voie de stockage au niveau du terre-plein central<br>- Création, à terme, d'un giratoire en amont de la future zone d'activités<br>- Abaissement des vitesses par l'aménagement d'un TPC et la réduction de la largeur de la chaussée<br>- Amélioration de la signalétique      |
| Chemin de Maudroume     |               |  |   |
| Chemin des Impatiences  | Péri-urbain   | 2X1 voie +<br>TPC sans tourne-à-gauche avec demi-tour aux giratoires       | - Aménagement d'une contre-allée desservant le quartier des Impatiences et ses abords réaménagés<br>- Création d'un giratoire à proximité du chemin des Impatiences<br>- Création d'une voie de contournement Sud de la commune en vue du délestage du trafic de transit<br>- Giratoire programmé au droit du chemin du Niel<br>- Solutions de dessertes internes par le développement de rabattements transversaux |
| Chemin du Niel          |               |  |   |
| Carrefour du Pin        | Urbain        | 2X1 voie +<br>large TPC sans tourne-à-gauche avec demi-tour aux giratoires | - Giratoire programmé au droit du chemin de Bénat<br>- Traitement de la voie de type boulevard urbain<br>- Suppression des mouvements de tourne-à-gauche traversants par la création, à terme, d'un giratoire au droit du chemin de Cabasson<br>- Développement d'itinéraires de rabattement transversaux<br>- Préserver le cône de vue existant sur le village   |
| Chemin de Cabasson      |               |  |   |
| Chemin de Bénat-La Baou |               |  |   |
|                         |               |  |   |

La RD 559, entre la Verrerie et le carrefour de la Baou, est devenue une voie structurante dont les caractéristiques géométriques ne sont plus adaptées pour desservir convenablement et en toute sécurité les zones d'urbanisation (dense et diffuse), ainsi que les secteurs d'activités situés à ses abords.

Les multiples fonctions de la RD 559 ne doivent pas limiter l'aménagement et le traitement paysager de sa plate-forme vers des caractéristiques plus urbaines, mais doit s'accompagner d'aménagements complémentaires qui valorisent les éléments majeurs du paysage traversé.

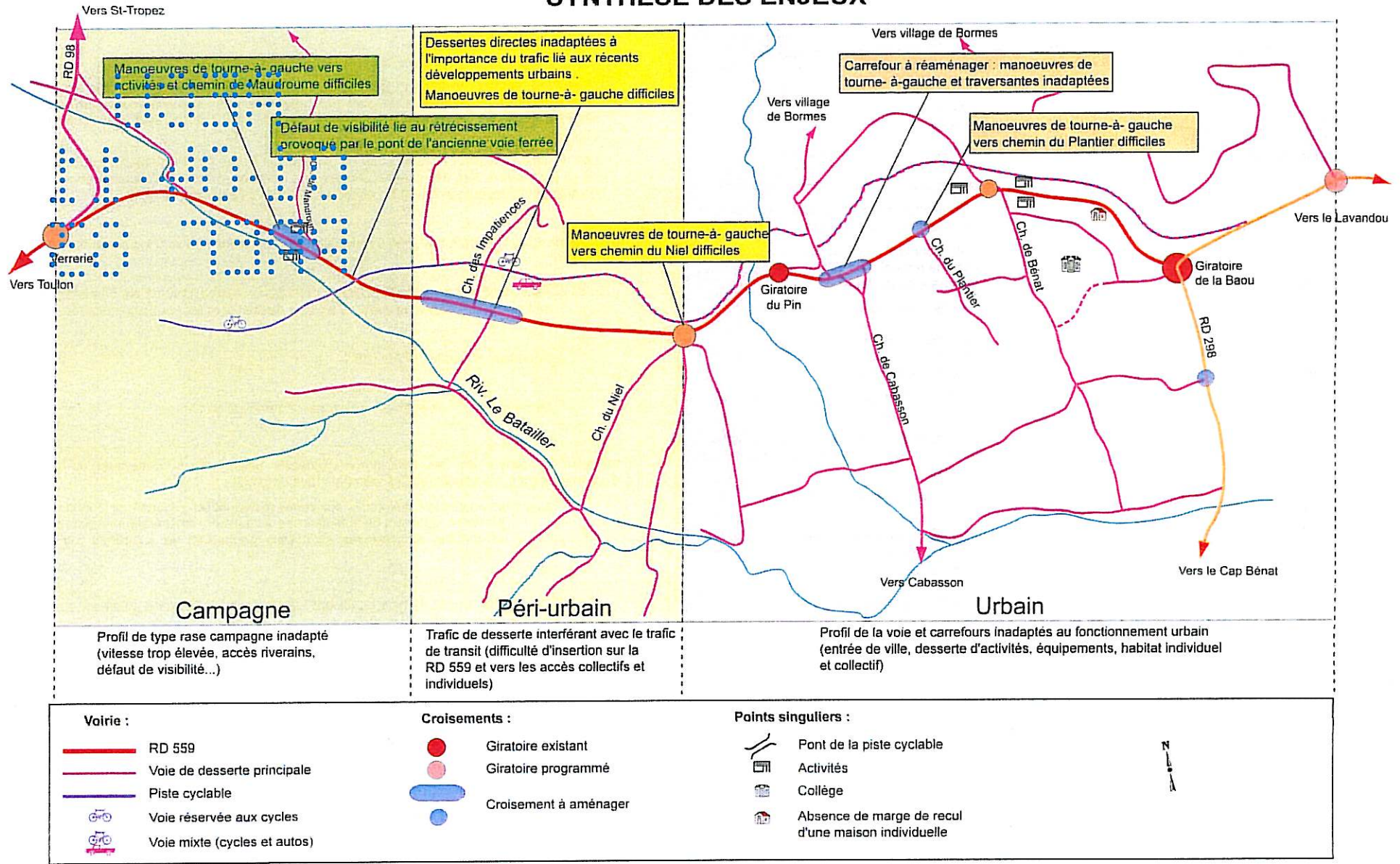
Les principaux objectifs assignés à l'aménagement de la RD 559 sont les suivants :

- Affirmer et préserver les spécificités de chaque espace traversé par l'aménagement d'un profil en travers en cohérence avec les terrains desservis et les espaces traversés.
- Sécuriser et fluidifier la RD 559.
- Organiser le développement des zones d'urbanisation future.

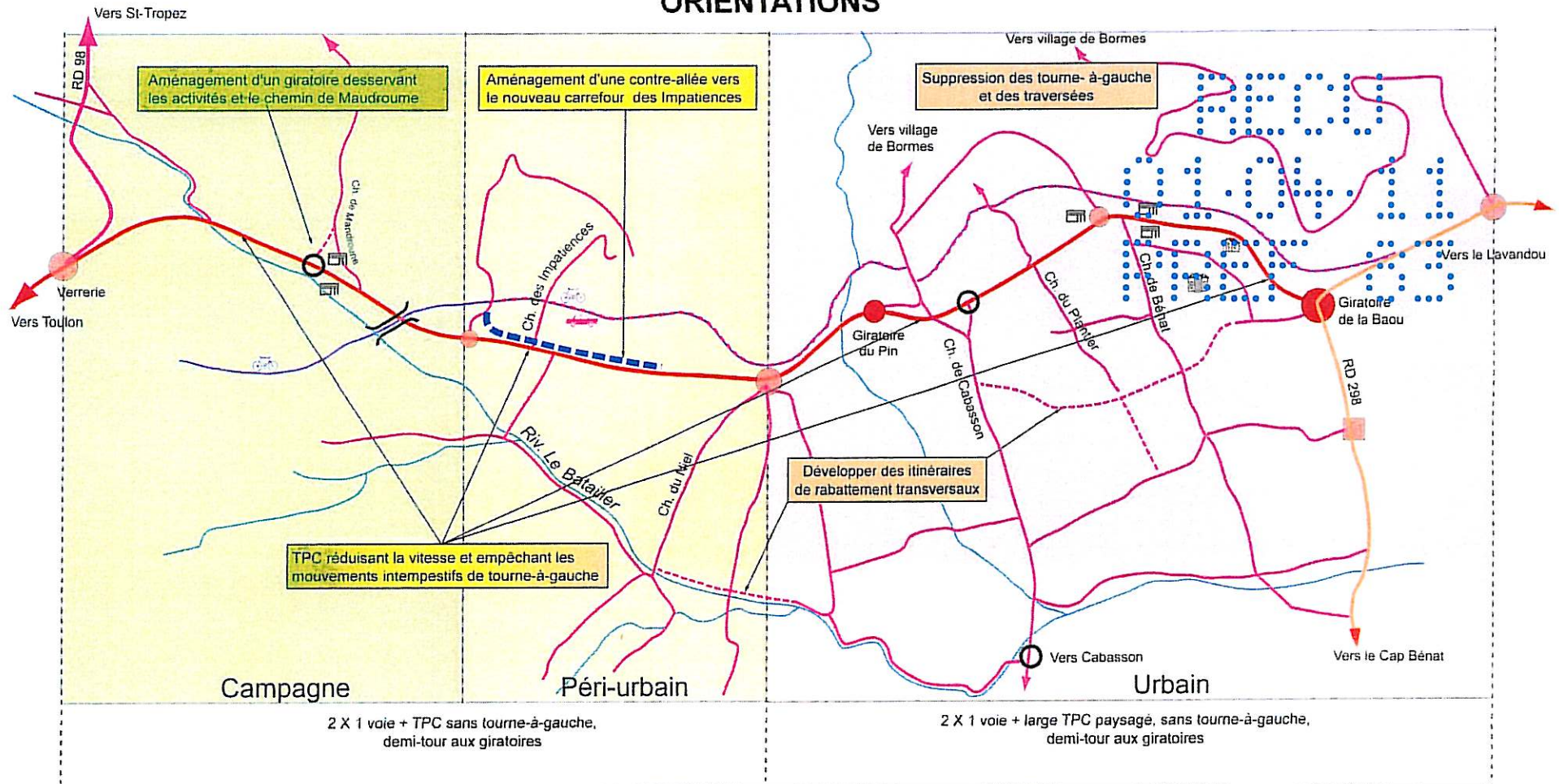
La mise en œuvre de ces trois grands objectifs passe par la réalisation de grands principes d'aménagements, qui constituent les éléments forts du projet :

- Une mise en sécurité des accès aux zones résidentielles situées tout le long du parcours :
  - le réaménagement de la plateforme actuelle et l'amélioration visuelle des accès,
  - la création de giratoires successifs permettant de supprimer les tourne-à-gauche dangereux.
- Un aménagement de type boulevard urbain dans les sections urbaines, entre les carrefours du Pin (voire du Niel) et de la Baou :
  - le traitement des accotements de façon homogène et cohérente (plantations, larges trottoirs)
  - la sécurisation des traversées d'agglomération grâce à des caractéristiques géométriques adaptées (type voirie urbaine).
- Une revalorisation des zones mitées par un développement de l'urbanisation cohérent, mais aussi une mise en perspective des éléments majeurs du paysage traversé.

# SYNTHESE DES ENJEUX



# ORIENTATIONS



| Voirie :                     | Croisements :                  | Points singuliers :                                 |
|------------------------------|--------------------------------|---|
| RD 559                       | Giratoire existant             | Pont de la piste cyclable                           |
| Voie de desserte principale  | Giratoire programmé            | Activités   |
| Piste cyclable               | Giratoire à terme              | Collège   |
| Voie réservée aux cycles     | Carrefour à réaménager         | Absence de marge de recul d'une maison individuelle |
| Voie mixte (cycles et autos) | Aménagement d'une contre-allée |   |

REU  
0104 11  
PRE 03

## **PARTIE II**

# **PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT**



## PRINCIPES GENERAUX

L'originalité de la route réside principalement dans la succession des contrastes perçus et qui mettent en valeur les différentes composantes paysagères qui constituent le territoire de la commune.

Le projet de l'entrée de ville au sens large du terme, focalisé autour de la route, pour préserver cette spécificité et échapper à la banalisation, se doit de mettre en valeur cette diversité, représentation des richesses d'un terroir.

La légitime préservation des entités spécifiques et de leurs mise en valeur s'accompagne par d'une définition qualitative de principes d'aménagement de ces entités et des espaces traversés tout en s'adaptant à l'évolution normale de la commune, à son projet de territoire (PLU, PADD).

Tout autant la liaison visuelle entre ses paysages (paysages agricoles, naturels, urbains) doit s'appuyer sur des transitions douces mais significatives pour conserver au territoire son originalité et ses centres d'intérêts.

La nécessité d'un projet qui assure la cohérence dans la liaison et la perception des espaces que la route traverse s'applique tout particulièrement ici sur deux critères principaux que sont les marges de recul et les largeurs de la voie.

### MARGES DE REcul

Pour cette route d'entrée de territoire paysagère longeant le Batailler, située à l'interface d'une zone agricole, côté aval, et d'une zone de piémont, dont la densité d'urbanisation va croissant, le principe directeur est de préserver les ouvertures visuelles les plus significatives vers la plaine et au-delà sur Bénat et ses masses collinaires boisées et plus généralement sur les entités constitutives du territoire qu'elles soient agricoles, naturelles ou urbaines. Cela se traduit dans le maintien d'une marge de recul significative du côté Sud de la voie dans les espaces non urbanisables.

Toutefois des nuances seront à apporter dans chaque entité et se substitueront aux marges de recul réglementaires édictées par l'article L.111-1-4 pour tenir compte des particularismes géographiques des secteurs initialement repérés.

#### Section en rase campagne du carrefour de la Verrerie au hameau de Maudroume

Section homogène à vocation naturelle et agricole.

Cette préservation passe globalement par la conservation d'ouvertures visuelles sur la plaine et au-delà sur Bénat et ses masses collinaires boisées et dans le respect des marges de recul instituées.

#### Section péri-urbaine

Le contexte moins homogène est en évolution. Deux secteurs sont repérés :

##### Secteur Maudroume -- Impatiences :

Ouverture au Sud se traduisant par un maintien de la marge de recul du côté Sud de la voie dans les espaces non urbanisables et comme défini à l'article L.111-1-4 par une bande de 75 m, permettant de conserver une vision forte à la fois sur les espaces des premiers plans et de ceux plus lointains des arrières plans.

##### Secteur Impatiences -- Niel :

Côté Sud l'alignement de pins qui tamisent l'espace perçu en arrière plan doit être conservé comme identité remarquable de cette portion de route. Cette préservation passe par un recul de

la route à 4 m du pied des arbres, dans le but de favoriser les conditions de développement de ces arbres et d'améliorer de la sécurité des usagers de la route.

Côté Nord :

- la marge de recul de 5 m classique du PLU depuis le bord de la voie en arrière du merlon de terre (avec plantations) est suffisant, le merlon assurant une protection visuelle et phonique de la partie amont.
- marge de recul spécifique de 25 m environ (Cf. plan) depuis l'axe de la RD au droit du carrefour giratoire (champ de vignes actuellement) avec renforcement de l'image péri-urbaine avec un ordonnancement des constructions rappelant les développements linéaires des sorties de ville et favorisant un alignement des façades principales parallèlement aux voies existantes (RD pour la partie basse et à la piste cyclable pour la partie haute).

Section urbaine :

##### Secteur Niel -- carrefour du Pin :

Côté Sud : passage progressif d'un recul de 75 m en début du secteur A à 40 m devant l'office du tourisme. Mesure qui 'colle' aux réalités du terrain et respecte globalement les implantations bâties existantes.

Côté Nord : dans le même esprit, préservation des alignements existants correspondant à une marge de recul de 25 m qui s'appliquera sur deux parcelles non bâties.

##### Secteur carrefour du Pin, au giratoire de la Baou

Section urbaine. Traité en boulevard urbain avec une partie centrale dans la continuité des aménagements existants et transformation des accotements avec un traitement de type urbain et non plus routier.

Abord Ouest du carrefour Frédéric Mistral

Zone particulière où le vieux village est visible depuis la route. Le territoire urbain proche de la route dans ce secteur est aujourd'hui peu représentatif de l'image de Bormes-les-Mimosas. A ce titre le maintien de la vue sur le vieux village devient une exigence qualitative majeure. Seule la mise en place d'un cône de vue permettra de préserver cette perception qui affirme les origines fondatrices du développement urbain et de son paysage particulier.

Les marges de recul retenues dominantes selon les différentes sections

- rase-campagne : 75 m de largeur
- péri-urbain : 25 m (17 m dans le hameau de Maudroume, 40 m en entrée Est)
- urbain : 25 m

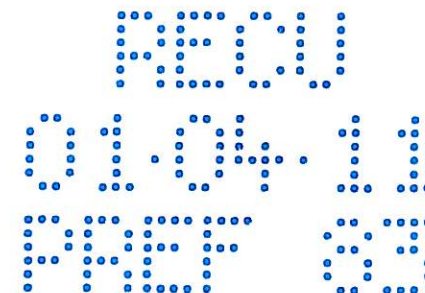
### LARGEURS DE VOIE ET EMBLEMENS RESERVES CORRESPONDANT

Aujourd'hui l'emplacement réservé au P.O.S. pour les aménagements de la RD 559, sur tout son itinéraire borméen est de 23,50 m de largeur.

Cette bande utile, préservée depuis longtemps est une opportunité, mais elle s'avère surabondante dans les sections rurales pour une voie dont le profil général est de 2 X 1 voie avec bandes latérales multifonctionnelles.

Les solutions retenues pour le profil de la voie selon les sections fonctionnelles retenues sont au nombre de trois :

- rase-campagne : 15 m de largeur
- péri-urbain : 14 m (avec ou sans contre-allée de 9,5 m d'emprise, merlon compris)
- urbain : 23,50 m



## CHAPITRE I : LE SECTEUR DE LA VERRERIE

## Principes de fonctionnement de la RD 559 sur le secteur de la Verrerie



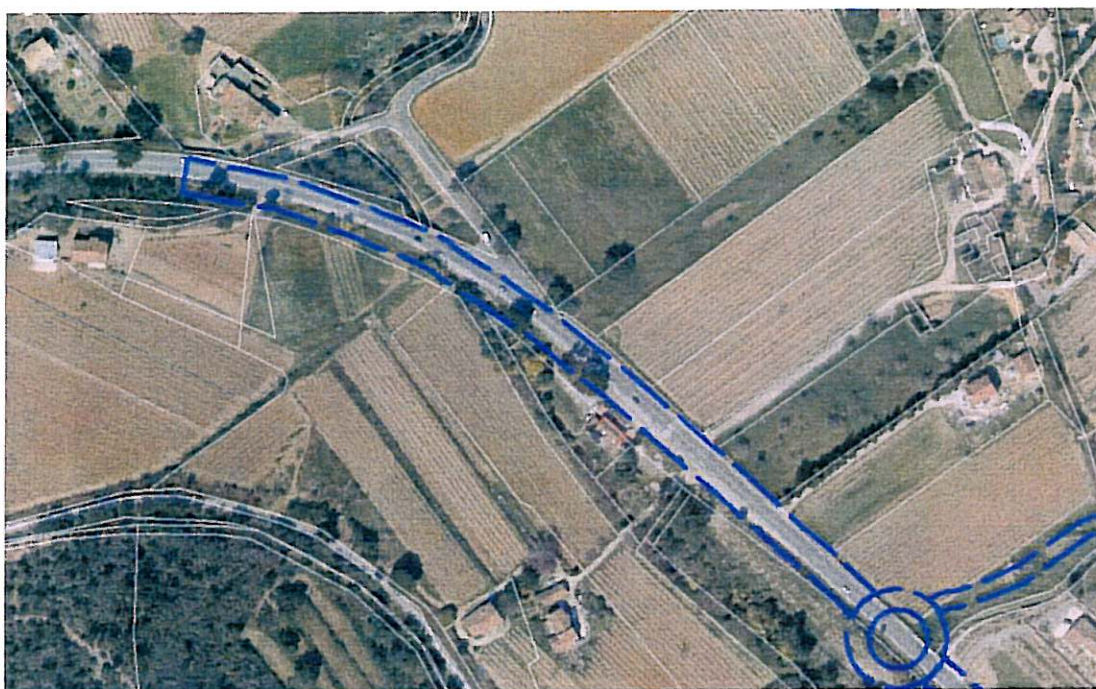
- Zone A : agricole.  
 Zone NI : naturelle, faisant l'objet d'une protection particulière en raison de la qualité des sites, de l'environnement et des paysages.

## PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

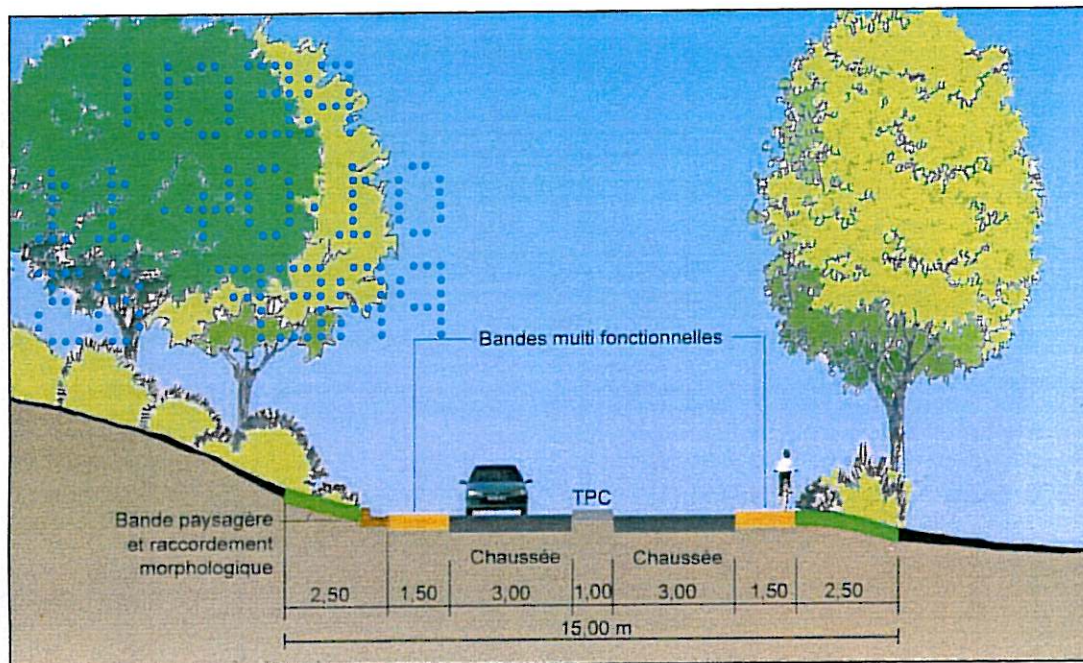
L'emplacement réservé départemental initialement prévu pour le passage de la route à 2x2 voies, aujourd'hui dans le P.O.S., est de 23,50 m. Dans le projet de P.L.U., la route est maintenue à 2 x 1 voie avec une emprise de 15 mètres, l'emplacement réservé est donc réduit de 8,5 m.

Le secteur de la Verrerie, entièrement viticole, constitue une partie rurale caractéristique de la RD 559. Afin de fluidifier le trafic et de limiter la vitesse, les tourne-à-gauche seront supprimés à terme par la mise en place d'un terre-plein central infranchissable.

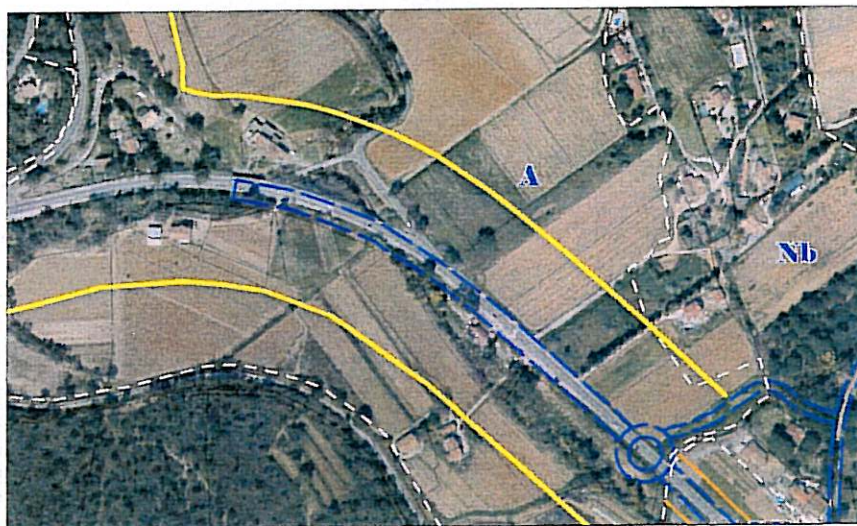
La réalisation programmée d'un giratoire à l'intersection de la RD 98 et de la RD 559, au niveau du carrefour de la Verrerie, 400m en amont du carrefour envisagé à Maudroume permet de gérer tous les mouvements depuis les accès et chemins existants dans ce secteur, aujourd'hui longs et dangereux.



L'emplacement réservé de la RD 559 de 15 m dans le secteur de la Verrerie et son insertion dans le parcellaire



Profil en travers de la voie dans le secteur de rase campagne de la Verrerie



La marge de recul issue de l'article L111-1-4, de 75 m, est conservée dans le secteur agricole de la Verrerie

## LE PROFIL DE LA VOIRIE ET LES MARGES DE REcul

Sur ce secteur de campagne, un terre-plein central d'un mètre séparera les deux sens de circulation. Le TPC permet de supprimer les mouvements de tourne-à-gauche, de réduire la vitesse et ainsi de sécuriser les déplacements et insertion dans la voie.

Les deux voies de circulation de 3 mètres de largeur sont bordées de bandes multifonctionnelles de 1,5 mètres. Ce profil conjugué avec un terre-plein devrait inciter à limiter la prise de vitesse observée aujourd'hui et favorisée par la ligne droite existante dans ce secteur.

La bande multifonctionnelle (piétons et cycles essentiellement) d'1,50 m de largeur permettra de développer des modes doux de déplacement. Ces bandes multifonctionnelles permettent également, en cas de panne d'un véhicule sur la chaussée, d'assurer l'écoulement du trafic même à vitesse réduite.

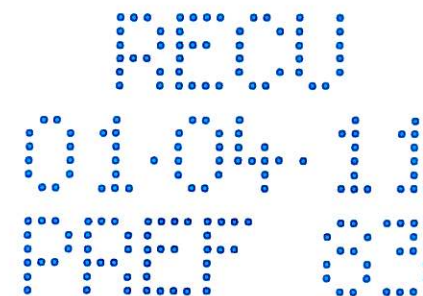
Enfin, une bande paysagère de 2,50 m de chaque côté de la voie viendra remplacer les fossés enherbés que l'on observe aujourd'hui.

### Marges de recul :

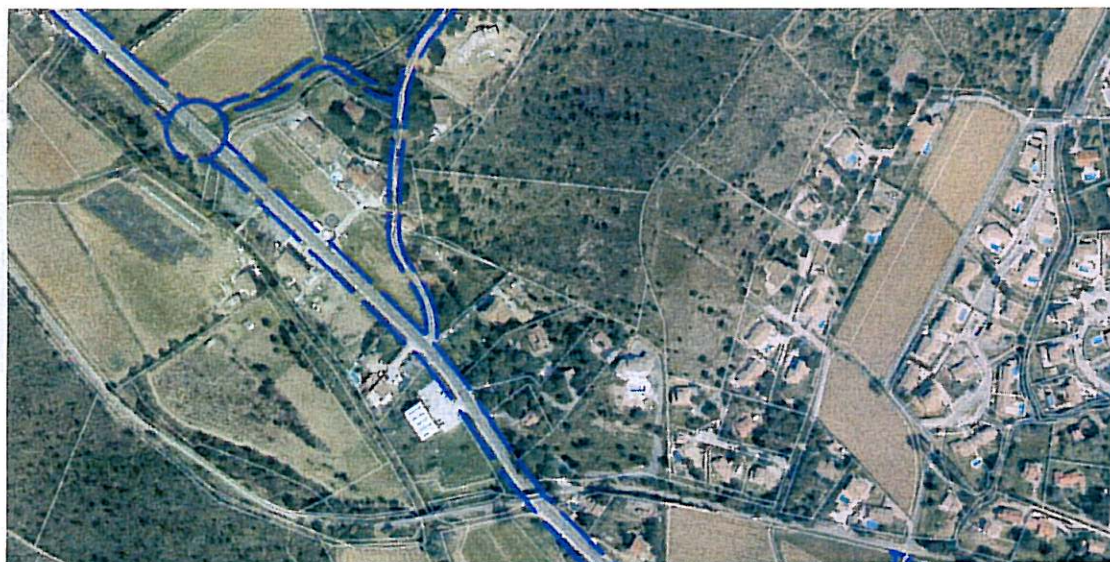
La préservation de la zone agricole de part et d'autre de la Verrerie dans le projet de P.L.U. implique le maintien de la marge de recul issue de l'article L111-1-4 qui est de 75 m.



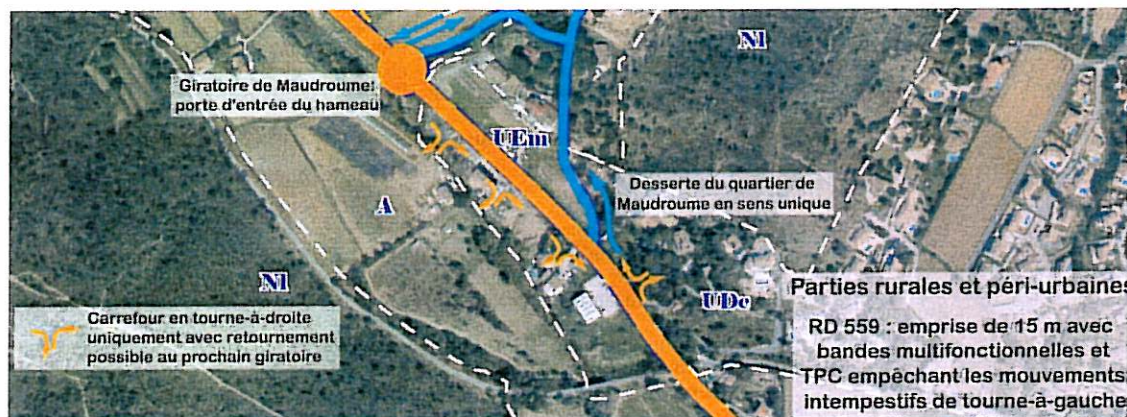
RD 559 Projet urbain de l'entrée de ville de Bormes les Mimosas



## CHAPITRE II : LE SECTEUR DE MAUDROUME



L'E.R. de la RD 559 et son insertion dans le parcellaire dans le hameau de Maudroume



Principes de fonctionnement de la RD 559 sur le secteur de Maudroume

- Zone A : agricole.
- Zone NI : naturelle, faisant l'objet d'une protection particulière en raison de la qualité des sites, de l'environnement et des paysages.
- Zone Nb : résidentielle, d'habitat à faible densité, d'aspect général de parc habité dans un paysage essentiellement végétal.
- Zone UEm : activités artisanales et commerciales.
- Zone UDe : habitat à dominante pavillonnaire.

## PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

L'emprise de l'E.R. est, comme dans la section précédente, de 15 m de largeur, venant en limite de parcelles en intégrant les acquisitions foncières situées à proximité de la voie. Cette situation du parcellaire facilitera d'autant la faisabilité du projet.

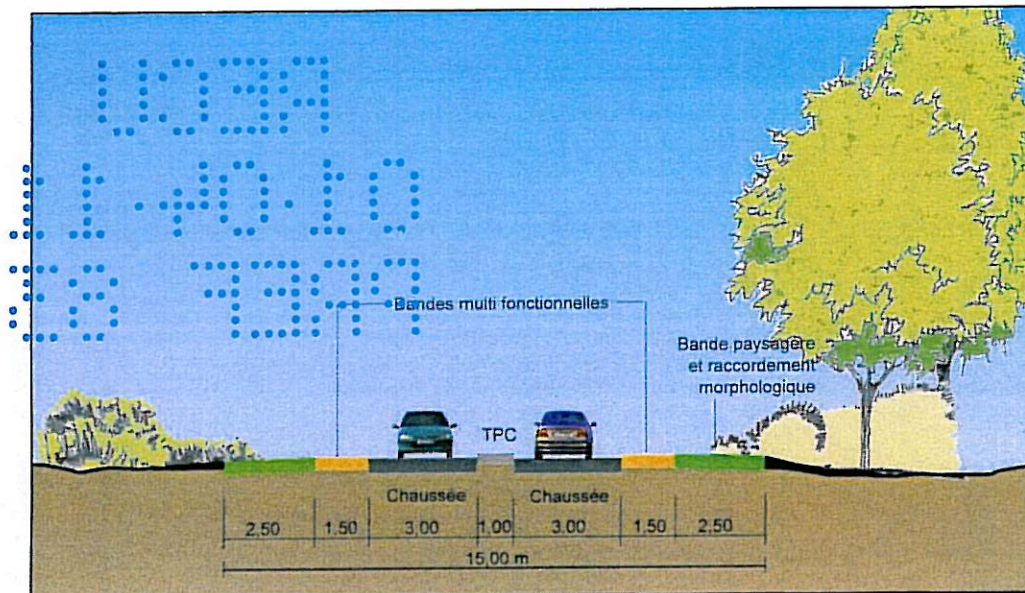
En amont du carrefour du chemin de Maudroume, la solution d'un giratoire avec rabattement du chemin de Maudroume permet de sécuriser l'accès et la sortie du quartier résidentiel de Maudroume, et de desservir dans de bonnes conditions la zone d'activités existante de part et d'autre de la RD 559 et confortée dans le P.L.U. (zone UEm sur la carte).

En effet, 3 éléments :

- l'importance du trafic (plus de 10 000 véhicules/jour/sens de circulation sur cette section en 2005),
- la vitesse de circulation sur le secteur (90 à 100 km/h),
- ainsi que l'importance du nombre d'habitations desservies par le chemin de Maudroume,

motivent le choix du giratoire qui, implanté en amont du hameau constitué, marque l'entrée de l'agglomération au-delà de laquelle la vitesse sera alors limitée à 50km/h.

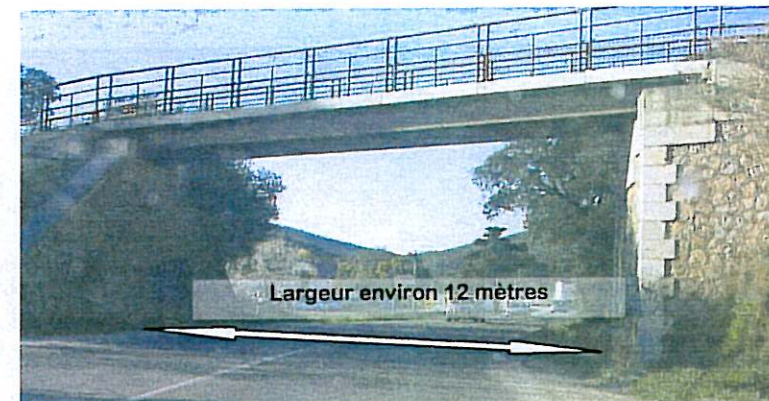
Ces aménagements ont pour but de mettre en cohérence la RD 559 avec son environnement, rural et urbanisé dans ce secteur, les paysages traversés, tout en améliorant sa fonctionnalité et ses conditions de circulation (sécurité, fluidité...).



Profil en travers de la voie dans le secteur de Maudroume



Une marge de recul de 17 m est appliquée dans le hameau de Maudroume



Largeur du pont de l'ancienne voie ferrée

### LE PROFIL DE LA VOIRIE ET LES MARGES DE REcul

Au centre d'une section de campagne, le secteur de Maudroume conserve le profil de voie présenté dans le secteur de la Verrerie avec une route en 2x1 voie séparée par un terre-plein central d'un mètre et des bandes multifonctionnelles d'1,50 m de part et d'autre.

Ce profil en travers de la route réaménagée est compatible avec la largeur du pont de l'ancienne voie ferrée. La largeur du pont, d'environ 12 mètres, permet aisément le passage de la chaussée ainsi que celui des bandes multifonctionnelles, qui totalisent une largeur de 10 mètres.

Dans la section du hameau des trottoirs seront mis en place avec un éclairage latéral

#### Marges de recul :

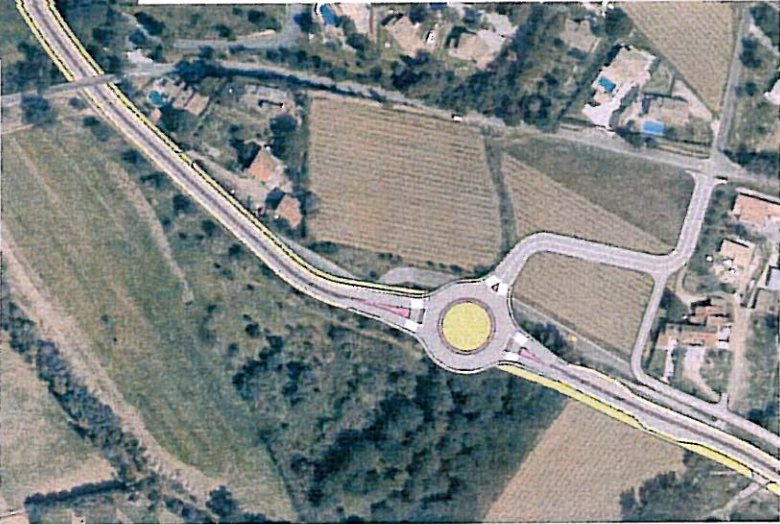
Dans le hameau elles s'inscrivent à partir du bâti existant principal, soit à 17 m de l'axe de la RD 559. Au Nord de la RD 559, dans la zone UDc, l'inconstructibilité est portée à 25 m.

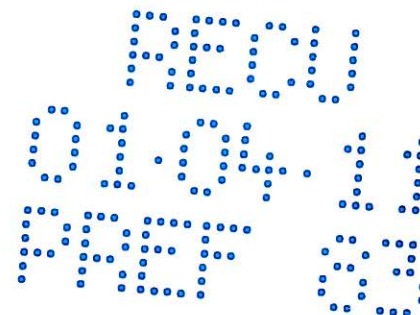
Le règlement du P.L.U prévoit une densité mesurée pour garantir une perméabilité visuelle latérale afin éviter l'effet "tunnel". L'emprise au sol est limitée à 15%, le COS à 0,30 et la hauteur des bâtiments à 7 m.





RD 59  
0104 11  
RD 59 23

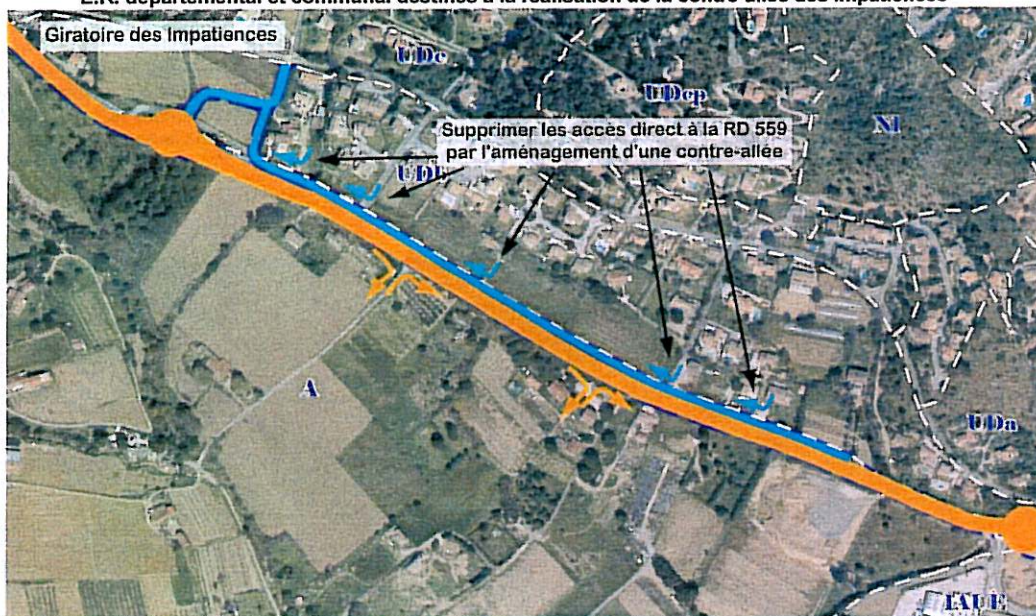




## CHAPITRE III : LE SECTEUR DES IMPATIENCES



E.R. départemental et communal destinés à la réalisation de la contre-allée des Impatiences



Principe de fonctionnement de la RD 559 sur le secteur des Impatiences

- Zone A : agricole.
- Zone 1AUE : urbanisation future à dominante activité, en prolongement de la zone d'activité existante (UE).
- Zone UDa : habitat à dominante pavillonnaire, avec une densité plus forte.
- Zone UDb : habitat à dominante pavillonnaire.

## PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

La multiplicité des dessertes directes sur la RD 559 accroît les problèmes de sécurité de la voie, notamment des sorties depuis le chemin des Impatiences. Face à ce constat, la solution choisie est la création d'un giratoire en amont du chemin des Impatiences, sur l'emprise du délaissé actuel situé en rive Nord.

De manière complémentaire, une contre-allée est aménagée le long de l'accotement Nord de la voie, sur laquelle vient se raccorder le chemin des Impatiences notamment. Cette contre-allée se rattache au futur giratoire en se rabattant sur l'embranchement Nord qui lui-même rejoint l'actuelle voie mixte (voiture/ deux roues) plus au Nord. D'une longueur de 670m, elle permet de sécuriser les accès directs Nord à la RD 559. Ainsi, les riverains s'intégreront de manière plus sûre et plus facile dans le trafic de la départementale au niveau du giratoire, ce qui devrait réduire l'important temps d'attente aujourd'hui observé avant de pouvoir s'insérer sur la voie, et que doivent subir les riverains, notamment en période estivale.

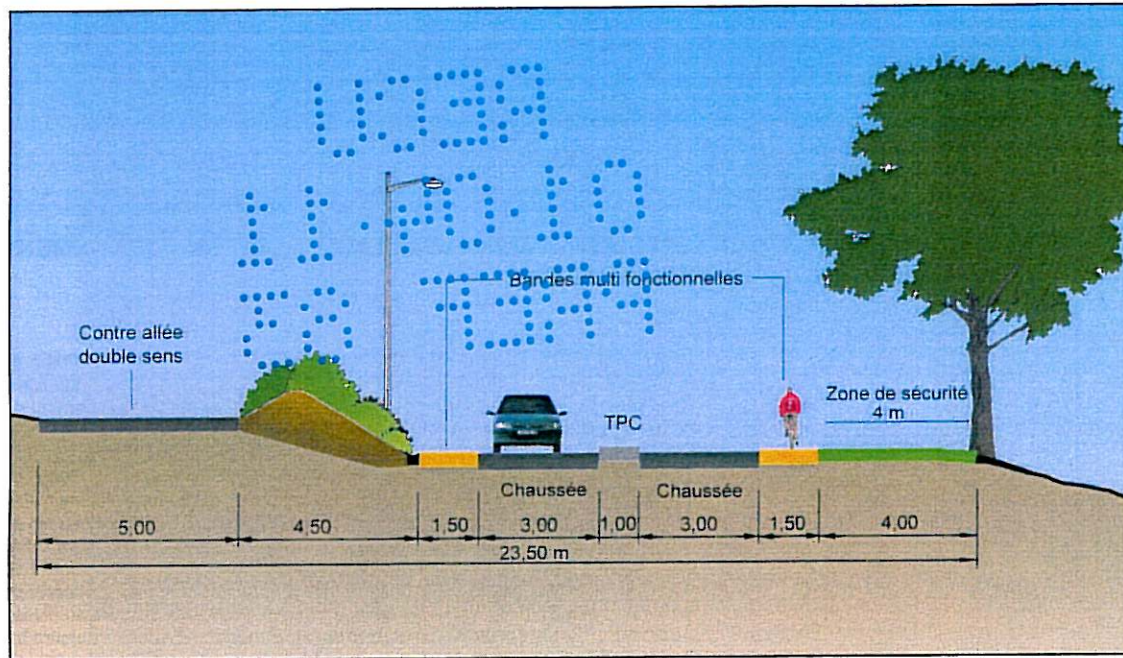
L'autre objectif de cette contre-allée est d'éviter une surcharge de trafic sur la voie mixte parallèle à la D 559 et située en contre-haut. Le rabattement des riverains sur cette route provoquent des conflits d'usage avec les cycles.

La création du giratoire des Impatiences, et la mise en place d'un terre-plein central pour la RD permettent la suppression des tourne-à-gauche entraînant une meilleure fluidité et sécurité du trafic qui ne sera dès lors plus interrompu par des carrefours dangereux et vecteurs de ralentissement comme c'est le cas actuellement.

Les accès directs au Sud de la D 559 deviennent de simples tourne-à-droite avec un retournement possible au futur giratoire du Niel, situé à environ 400m en aval.

Enfin, au giratoire du Niel très proche de la piste cyclable il est aisé de réaliser un raccordement entre la RD 559 et les voies cyclables existant dans la plaine.

**LE PROFIL DE LA VOIRIE ET LES MARGES DE REcul**



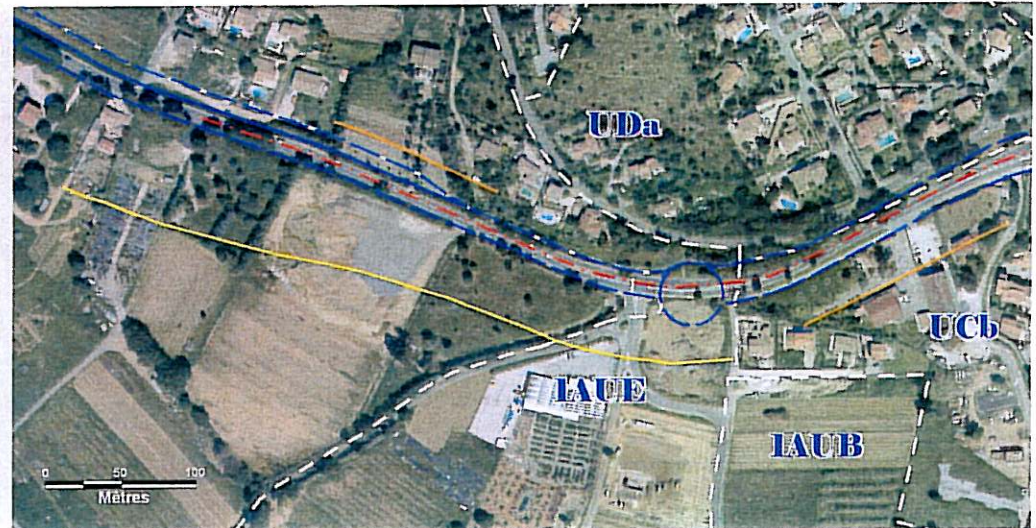
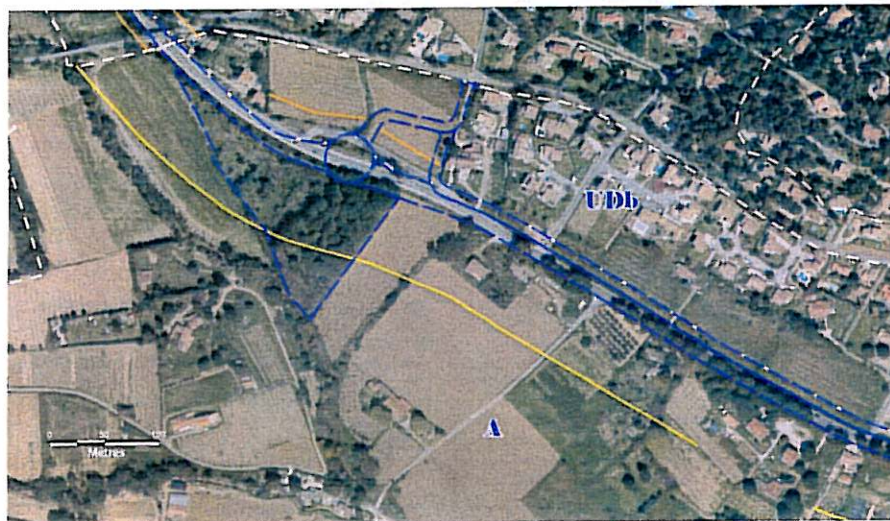
Profil en travers de la voie dans le secteur des Impatiences

L'emplacement réservé au P.O.S. a ici encore une largeur de 23,50 mètres. Dans cette portion, entre le futur giratoire et la fin de l'alignement des pins parasols, la voie départementale est associée à une contre-allée constituant un ensemble dont l'emprise totale n'excède pas 23,50 mètres.

Le profil de la voie départementale est le même que dans la section précédente. Côté Sud, le choix a été fait de préserver l'alignement de pins. Néanmoins, la voie étant actuellement trop proche des arbres, ce qui pose des problèmes de sécurité (racines émergentes, manque de visibilité des véhicules venant des embranchements Sud, branchages gênant pour les camions...) une zone de sécurité de 4 m devrait permettre de résoudre ces problèmes. La voie aménagée et ses abords nécessitant une largeur de 14 mètres, l'emplacement réservé de la RD 559 au profit du Département est donc réduit à 14 mètres tandis qu'il est doublé par un emplacement réservé communal d'une largeur de 9,50 m suffisante pour la mise en place d'une contre-allée associée à un talus paysagé protecteur. Cette contre-allée, à double sens de circulation, ira du giratoire des Impatiences jusqu'à une contre-allée déjà existante, située à environ 250 mètres du carrefour du Niel.

Au Nord, l'actuel talus est renforcé. D'une largeur de 4 à 5 mètres suivant les sections, il permet d'installer des candélabres. Derrière le talus s'insère la contre-allée, voie à double sens de circulation, d'une largeur de 5 mètres.

Marges de recul :

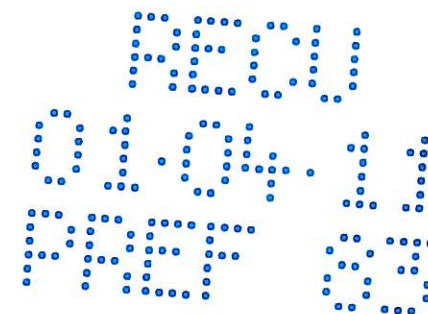


Les marges de recul, du pont de l'ancienne voie ferré jusqu'au giratoire du Niel

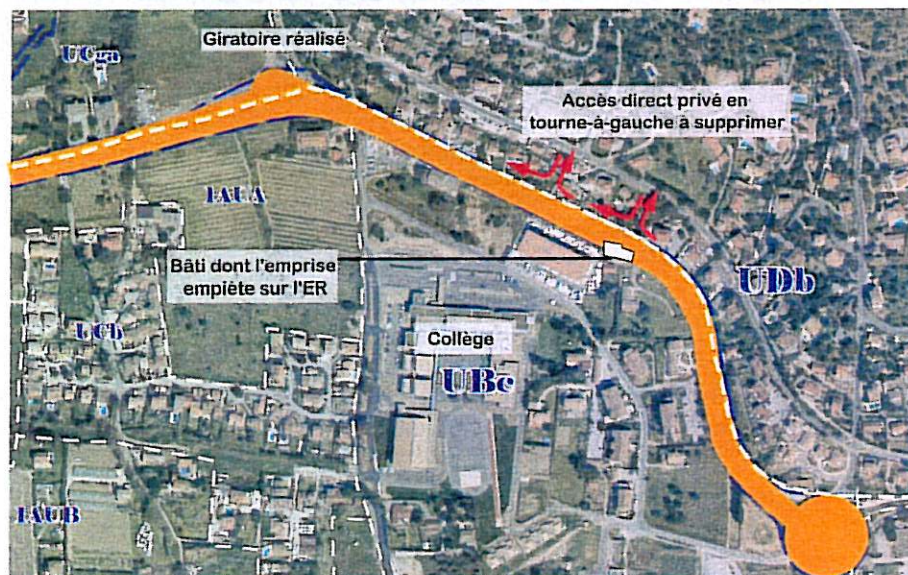
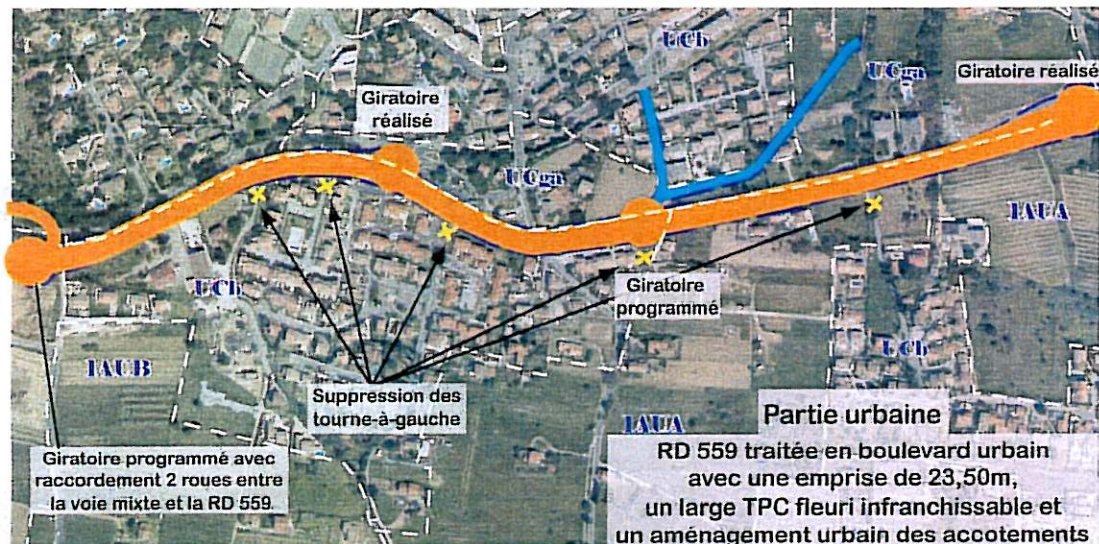
IMPATIENCE



RD 559 Projet urbain de l'entrée de ville de Bormes les Mimosas



## **CHAPITRE IV : LE SECTEUR URBAIN, DU NIEL A LA BAOU**



Zone UCb et UCga (quartier de la Gare): habitat pavillonnaire dense et mixte.  
 Zones 1AUA, 1AUB : urbanisation future à dominante habitat.  
 Zone UBb : zone agglomérée du village dont l'objectif est d'en faire un véritable centre communal secondaire.  
 Zone UCb : secteur d'équipements publics.

## PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET DE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

Dans cette partie urbaine, à partir du chemin du Niel, les 23,50m de l'ER départemental actuel sont conservés permettant ainsi de traiter la voie en boulevard urbain. Cette emprise, relativement confortable impacte les parcelles tantôt au Nord et tantôt au Sud de la voie.

### Du chemin du Niel au chemin de Bénat

Sur l'itinéraire étudié de la RD 559, le carrefour du Pin marque clairement l'entrée dans le secteur urbain de Bormes, l'entrée dans la ville. A partir de ce carrefour, la voie est donc aménagée en boulevard afin d'affirmer le caractère urbain de l'entrée de ville et parallèlement d'apaiser les conditions de circulation en réduisant la vitesse.

En ce qui concerne le carrefour du Niel, un giratoire est programmé et, de fait, les tourne-à-gauche sont supprimés.

L'accès au chemin de Cabasson se fait aujourd'hui par un mouvement de tourne-à-gauche assez dangereux, en sortie de virage, malgré une voie de stockage des véhicules. Pour sécuriser ce carrefour, la mise en place d'un giratoire est la solution la plus adaptée. Elle permettrait de supprimer les tourne-à-gauche desservant la zone pavillonnaire dense (UCb) située au Sud de la voie, desservie notamment par le chemin des Fontètes. Pour ce chemin, le choix d'un tourne-à-droite avec demi-tour au futur giratoire étant plus sûr mais également plus rapide et permettra de fluidifier le trafic sur cette section dont le terre-plein central, fleuri, sera devenu infranchissable.

Le chemin du Plantier, qui dessert une zone d'habitat collectif relativement importante, ne dispose d'aucun dispositif de tourne-à-gauche. Un giratoire récemment construit (rond-point Frédéric Mistral), au droit du boulevard du Lavant, en direction du Lavandou, permet de réaliser un retournement un peu plus loin et de s'insérer uniquement en tourne-à-droite depuis le chemin. Les abords de ce giratoire, en direction du vieux village sont notés dans le P.A.D.D. du P.L.U. de Bormes comme devant participer de la préservation d'un cône de vue sur le village. Cette vue depuis ce point constituant une des images emblématiques de la commune.

### Du chemin de Bénat au giratoire de la Baou

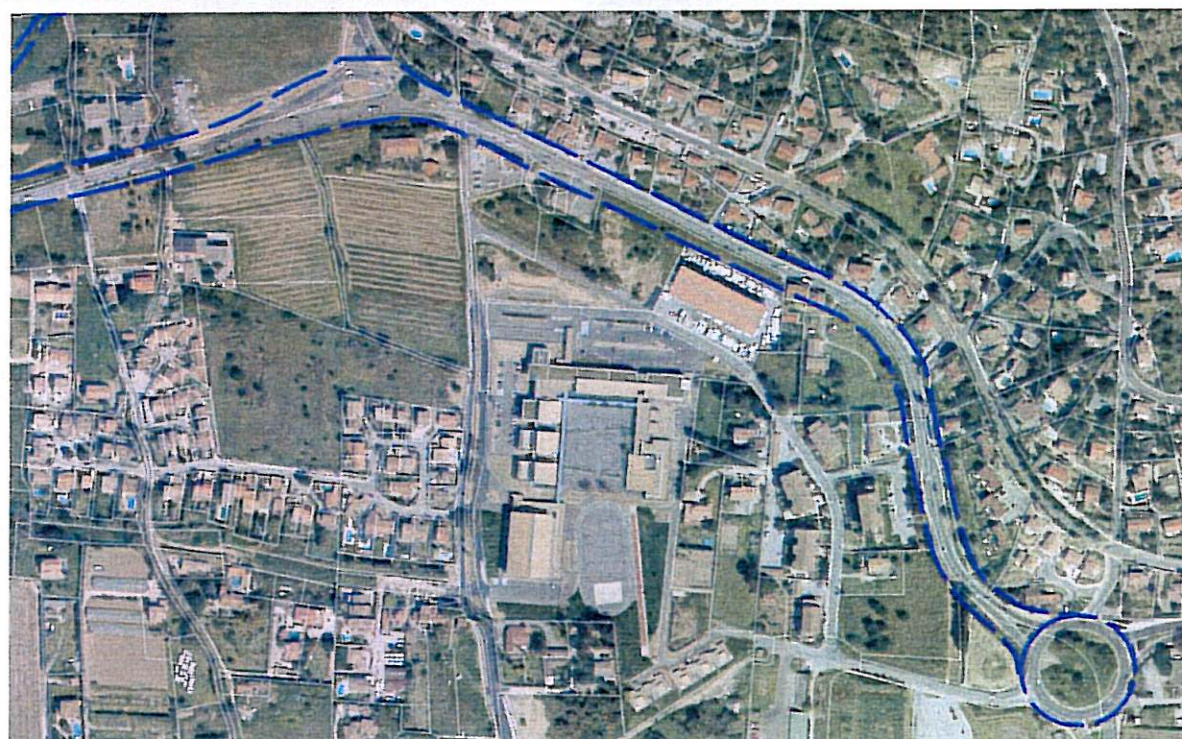
Ce quartier a connu récemment un développement important avec la construction du collège, et bientôt une crèche et une gendarmerie. Afin d'accompagner cette mutation, la voie devra présenter un caractère clairement urbain, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Les 23,50m d'emprise sont utilisés afin de réaliser des aménagements urbains de part et d'autre de la chaussée. De fait, une construction (voir carte ci-contre) empiète sur l'emprise de l'emplacement réservé départemental. Elle est à terme condamnée par l'élargissement de la voirie.

Deux voies de desserte secondaires se connectent directement à la RD 559, il est indispensable de supprimer ces tourne-à-gauche qui n'ont pas leur place en connexion directe sur un boulevard urbain.



L'E.R. de la RD 559 et son insertion dans le parcellaire entre le rond point du Niel et celui de Bénat

L'E.R. de la RD 559 et son insertion dans le parcellaire entre le rond point du Bénat et celui du Baou

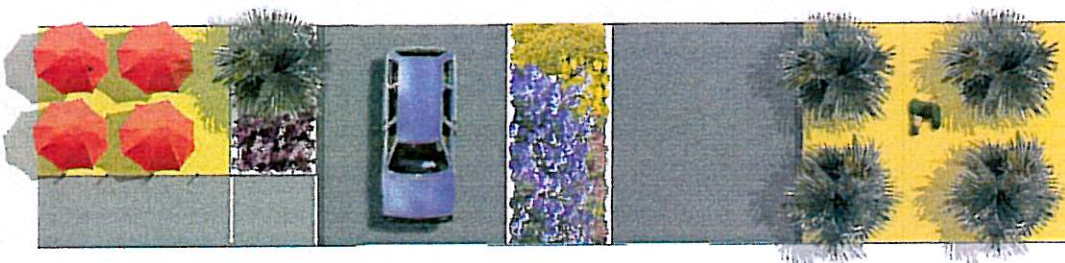
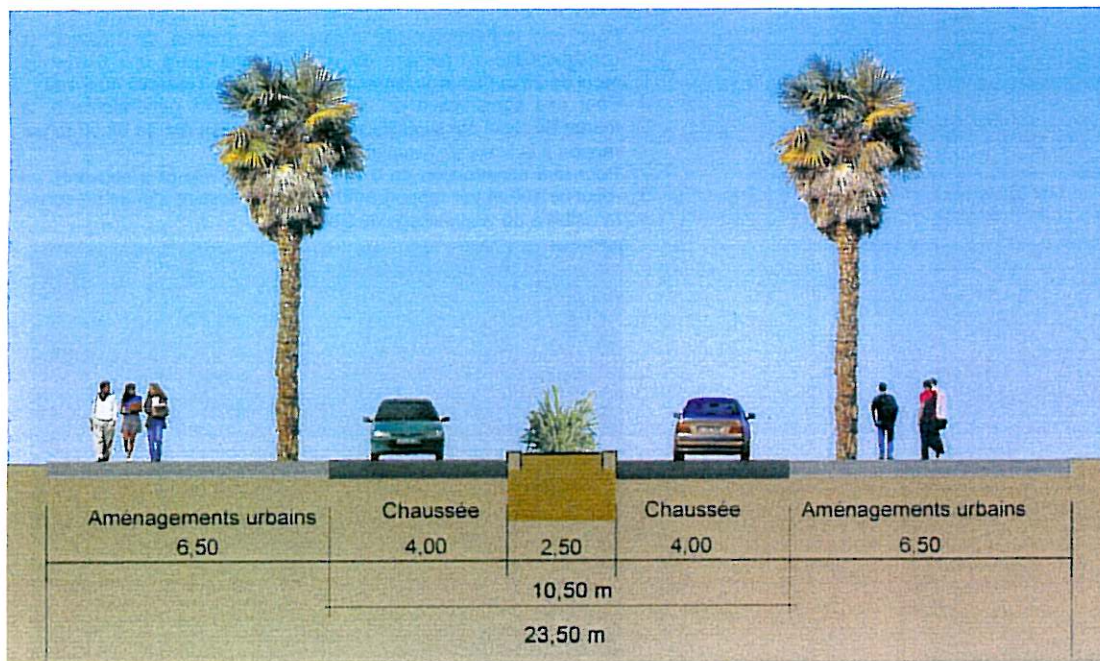




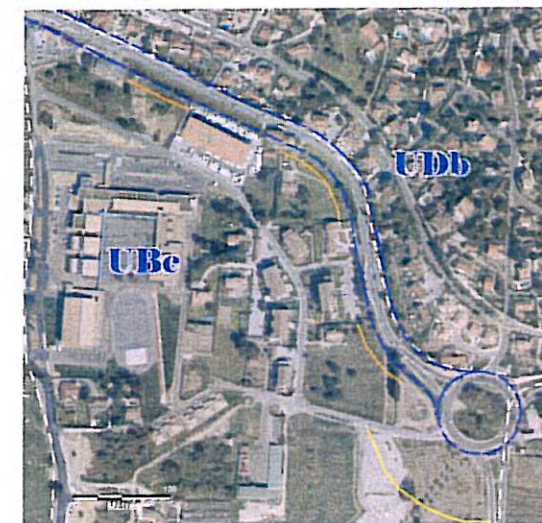
## LE PROFIL DE LA VOIRIE ET LES MARGES DE REcul

Afin d'inscrire pleinement la RD 559 dans son paysage urbain actuel et/ou à venir (cf secteur de Cabasson), la voie est traitée en boulevard urbain.

Ainsi, le TPC est fleuri avec une largeur d'environ 2,50 m. L'emprise de la route passe ainsi de 7 à 10,50 m et chaque voie est élargie à 4 m en l'absence de bande latérale multifonctionnelle. De part et d'autre de la voie, les 6,50 m d'emprise foncière disponibles sont aménagés pour les piétons, les deux roues et les espaces plantés. L'aménagement de terrasses de café, la création d'alignements paysagers, sont autant d'éléments qui permettront de traiter les accotements de manière homogène et qui participeront de la qualité urbaine souhaitée pour ce secteur de Bormes.



Profil en travers présentant le traitement en boulevard urbain de la RD 559



### Marges de recul :

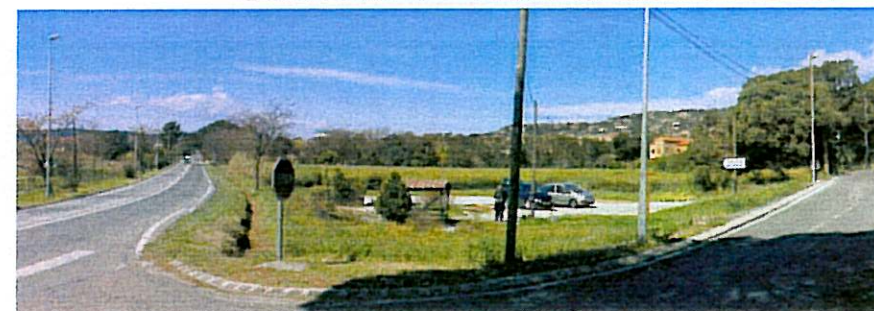
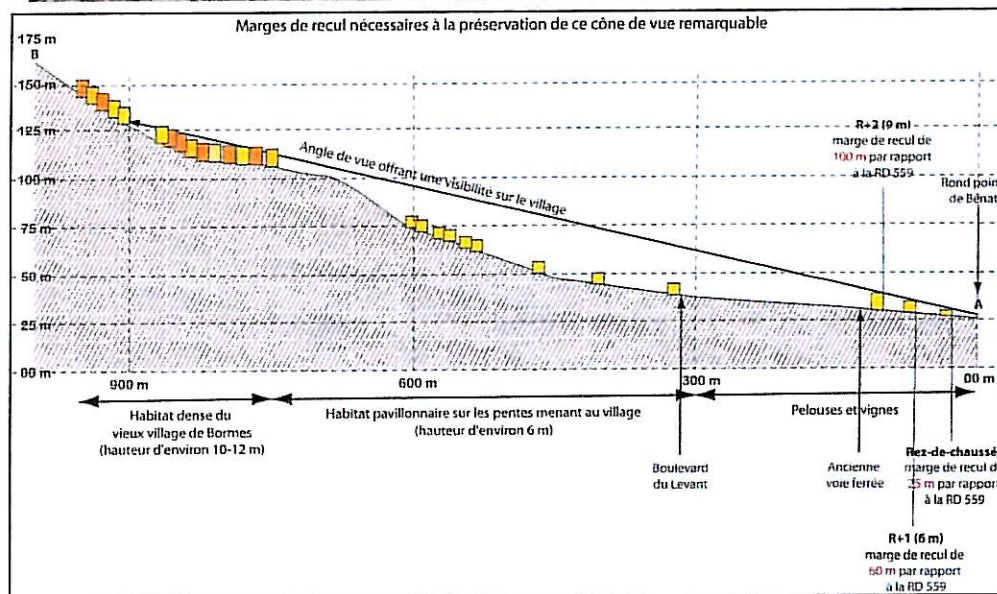
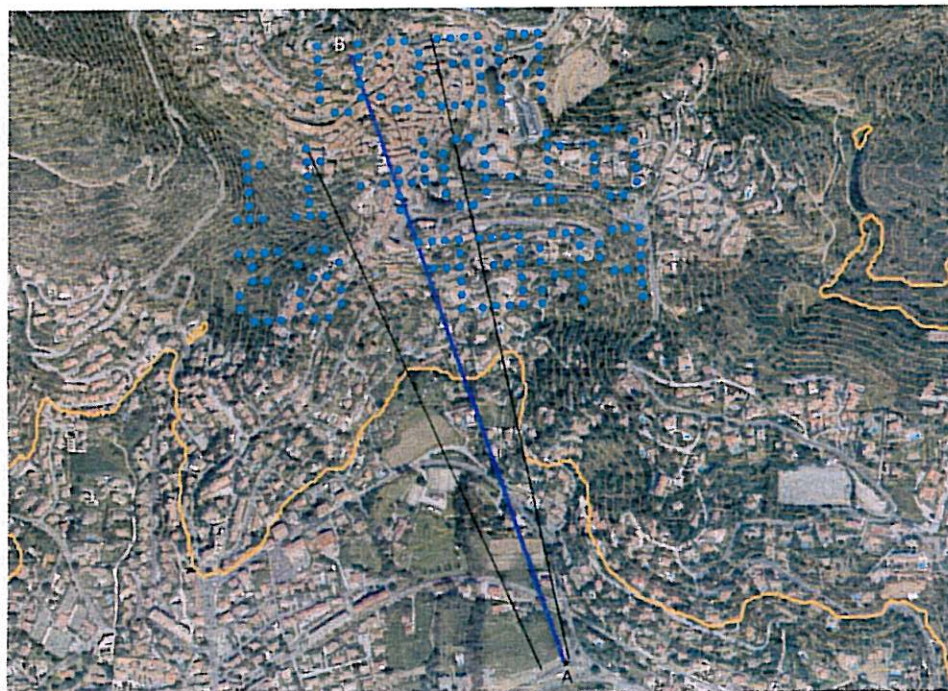
Dans les zones 1AUA et UCga, de part et d'autre de la RD 559, l'alignement bâti est respecté lorsque cela est nécessaire au maintien de la qualité architecturale et urbanistique des abords de la voie. Dans les secteurs déjà urbanisés, aucune marge de recul n'est imposée. Ailleurs, le principe de 25 m d'inconstructibilité s'applique de manière générale. Au droit du boulevard du Levant, afin de préserver le cône de vue du village, la marge de recul est de 25 m pour une construction en rez-de-chaussée, 60 m pour un R+1 et 100 m pour un R+2. Au niveau de la zone UBc où s'est construit le collège, les interstices non urbanisés sont soumis à une marge de recul de 25 m, en alignement du bâti existant. A proximité du rond-point de la Baou, les 75 m de l'article L 111-1-4 s'appliquent.

## LA PRESERVATION DU CÔNE DE VUE DU VILLAGE DEPUIS LE CARREFOUR FREDERIC MISTRAL

Dans cette partie urbaine, la qualité paysagère autour de la RD 559 est marquée tout particulièrement par la présence d'un cône de vue du village de Bormes depuis le rond-point Frédéric Mistral.

Ce cône de vue impose des mesures de protection particulières en terme de perception paysagère. Ainsi, sur une largeur d'environ 65 mètres à partir du boulevard du Levant, les marges de recul au Nord de la RD 559 sont plus importantes et s'échelonnent suivant la hauteur du bâti.

- Pour une construction de moins de 3 mètres de hauteur, la constructibilité en bordure de voie est soumise à une marge de recul de 25 m depuis la limite de l'emplacement réservé du P.L.U.
- Pour une construction de 3 à 6 mètres (R+1 généralement), la marge de recul qui s'applique sur cette section est de 62,50 m par rapport à la limite de l'emplacement réservé.
- Pour une construction de 6 à 9 mètres (R+2 le plus souvent), un recul de 100 m par rapport à l'E.R. est nécessaire afin de préserver la visibilité du vieux-village de Bormes.



Le cône de vue depuis le rond-point Frédéric Mistral





RD 559 Projet urbain de l'entrée de ville de Bormes les Mimosas