

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE CARNOULES



DOSSIER DE CONCERTATION AU TITRE DU L103-2 DU CODE DE L'URBANISME

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR





LE PROJET DES PHASES 1 & 2

DOSSIER DE CONCERTATION - MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CARNOULES

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

SOMMAIRE

1	OBJET DU PRÉSENT DOSSIER	4
2	PRÉSENTATION DU PROJET.....	5
2.1	LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX	5
2.1.1	Augmenter l'offre ferroviaire.....	5
2.1.2	Améliorer les temps de parcours	5
2.1.3	Offrir Un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité.....	5
2.1.4	Préserver le Développement du fret ferroviaire.....	6
2.1.5	Améliorer la desserte des territoires grace à de nouvelles gares intermodales	7
2.1.6	Créer une synergie avec les projets urbains structurants	7
2.2	LES OBJECTIFS PAR DÉPARTEMENT.....	7
2.2.1	Les objectifs sur l'étoile ferroviaire marseillaise	7
2.2.2	Les objectifs sur la zone toulonnaise	8
2.2.3	Les objectifs sur le nœud ferroviaire azuréen	8
2.3	PRÉSENTATION DU PROJET TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL OU INTERCOMMUNAL.....	9
2.3.1	Rappel du contexte administratif local dans lequel s'insère le projet	9
2.3.2	Présentation générale de l'opération.....	10
2.3.3	gare et installations ferroviaires	10
3	ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	18
3.1	PRINCIPAUX GÉNÉRAUX ET MÉTHODE D'ANALYSE.....	18
3.1.1	Préambule	18
3.1.2	Méthode d'analyse retenue.....	18
3.2	PRÉSENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE CARNOULES & ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ.....	19
3.2.1	Présentation du PLU en vigueur	19
3.2.2	Analyse de la compatibilité	19
3.3	SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ ET EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHOIX	23
4	PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE CARNOULES	24
4.1	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU ZONAGE.....	24

4.2	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT .	28
4.3	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)	28
4.4	PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES À LA LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER)	29
5	COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR	31
5.1	COMPATIBILITÉ AVEC LE SRADDET	31
5.2	COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT	33

TABLE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DES OPERATIONS DU PROJET.....	5	FIGURE 14 : VUE DU PONT-RAIL DEPUIS LE CHEMIN LES MAISONS-NEUVES (SYSTRA, 2021).....	12	FIGURE 27 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	24
FIGURE 22 : LE POLE MULTIMODAL DE NICE AEROPORT (SOURCE EPA PLAINES DU VAR).....	6	FIGURE 15 : CARNOULES - PASSERELLE (AREP, 2021).....	12	FIGURE 28 : EVOLUTIONS INDUITES DES AUTRES ZONES.....	25
FIGURE 3 : COHERENCE INTERMODALE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS SUR LE SECTEUR MARSEILLAIS.....	6	FIGURE 16 : EXEMPLE DE NOUES (AREP).....	13	FIGURE 29 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	25
FIGURE 23 : VERS UN RER METROPOLITAIN - SCHEMA DES DESSERTES ET DES FREQUENCES A L'ECHELLE DE MARSEILLE.....	7	FIGURE 17 : CARNOULES - AMENAGEMENT PAYSAGER DU PARKING (AREP, 2021).....	13	FIGURE 30 : SYNTHESE DES EVOLUTIONS OPEREES A L'EXTREMITÉ EST.....	25
FIGURE 5 : STRUCTURE DES SERVICES TER AUTOUR DE TOULON ET NOMBRE DE TRAINS PAR HEURE DANS CHAQUE SENS PAR SECTION.....	8	FIGURE 18 : CARNOULES - SITUATION PROJETEE (AREP, 2021).....	14	FIGURE 31 : EVOLUTIONS INDUITES DES AUTRES ZONES.....	26
FIGURE 6 : LOCALISATION DE CARNOULES (SOURCE : OPENSTREETMAP).....	9	FIGURE 19 : CARNOULES - COUPE SUR SITE - VUE DE LA PASSERELLE (AREP, 2021).....	15	FIGURE 32 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	26
FIGURE 7 : CARNOULES - SITUATION EXISTANTE (AREP, 2021).....	10	FIGURE 20 : CARNOULES - PAN D'AMENAGEMENT DU SITE (AREP, 2021).....	15	FIGURE 33 : TYPES DE ZONE EN VIGUEUR ET EVOLUTIONS PROPOSEES.....	27
FIGURE 8 : CARNOULES - SITUATION PROJET (AREP, 2021).....	10	FIGURE 21 : PADD – SCHEMA ORIENTATION 5 (PLU CARNOULES).....	19	FIGURE 34 : ER 25 FAISANT L'OBJET D'UNE REDUCTION.....	29
FIGURE 9 : OUVRAGE HYDRAULIQUE AU PK 102+073 (SOURCE GOOGLE MAPS)...	11	FIGURE 22 : PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION ET INTERCEPTION DES OAP QUARTIER DE LA GARE ET MAISONS NEUVES.....	19	FIGURE 35 : ER 25 / EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	29
FIGURE 10 : COUPE VOIE 4 TIROIR CARNOULES AVEC COLLECTEUR DRAINANT (SYSTRA, 2021).....	11	FIGURE 23 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CARNOULES (ER N°8A, 25 & 39).....	20	FIGURE 36 : ER 23 ET 61 FAISANT L'OBJET D'UNE REDUCTION.....	29
FIGURE 11 : COUPE VOIE 4 TIROIR CARNOULES AVEC LE CANIVEAU BORDURE (SYSTRA, 2021).....	11	FIGURE 24 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CARNOULES (ER N°2, 23, 59A, 59C & 61).....	20	FIGURE 37 : ER 23 ET 61/ EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR.....	29
FIGURE 12 : CANIVEAU BORDURE (KERBDRAIN).....	11	FIGURE 25 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE CARNOULES.....	21	FIGURE 38 : PROPOSITION DE CREATION DE L'ER 23B.....	30
FIGURE 13 : LOCALISATION DU PONT-RAIL SUR LE CHEMIN LES MAISONS NEUVES (GOOGLE MAPS).....	12	FIGURE 26 : PERIMETRE DE DECLASSEMENT DES ZONES A ET N & PERIMETRE DE TRAVAUX FERROVIAIRES POTENTIELS.....	24		

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier correspond à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Carnoules.

Il précise les évolutions apportées sur les pièces réglementaires suivantes du PLU au regard du projet retenu faisant l'objet de l'utilité publique :

- le règlement ;
- le plan de zonage ;
- la liste des Emplacements Réservés ;

Il se compose :

- d'une présentation du projet d'utilité publique à l'échelle de la région et de sa déclinaison opérationnelle à l'échelle du territoire du PLU ;
- d'une analyse du document d'urbanisme en vigueur ;
- de la présentation des pièces du PLU mises en compatibilité et de leur compatibilité avec les plans et programmes supra-communaux ;

NOTA BENE // CONCERTATION

Le présent dossier soumis à concertation porte uniquement sur la procédure de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme et non sur le projet technique en lui-même (ayant déjà fait l'objet d'une concertation précédemment).

Dans un souci de clarté, des rappels concernant le projet sont effectués afin de montrer les liens avec les adaptations nécessaires sur le plan local d'urbanisme. La concertation propre au projet est accessible sur le site internet suivant : <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/>

La concertation mise en œuvre dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité est instaurée au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, actualisé par la loi ASAP du 07/12/2020, qui dispose que :

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° Les procédures suivantes :

- a) L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ;*
- b) La modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
- c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
- d) L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;*

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;

4° Les projets de renouvellement urbain.

La mise en compatibilité nécessitant une évaluation environnementale, cette concertation est donc obligatoire.

2 PRESENTATION DU PROJET

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement, à travers ses 25 opérations situées dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et Alpes-Maritimes, aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, ce qui conduira à un report modal significatif.

Il a l'ambition de créer trois réseaux express métropolitains sur les agglomérations d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur, d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Enfin, il doit, dans la durée, quelle que soit l'offre, garantir un système robuste et résilient aux changements.

2.1 LES OBJECTIFS GENERAUX

2.1.1 AUGMENTER L'OFFRE FERROVIAIRE

Le projet améliorera l'offre de service ferroviaire (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER, en les cadencant pour les rendre plus attractifs, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance, telles que Miramas-Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais-Carnoules autour de Toulon ou Cannes-Menton autour de Nice.

L'offre de TER passera, avec le projet, de 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.

Avec cette offre, à l'horizon du projet (2035), la fréquentation annuelle augmentera de 23 millions de voyageurs (+ 36 %) par rapport à aujourd'hui : le déploiement de la navette azurienne et la traversée souterraine de Marseille permettront de renforcer la desserte interrégionale et surtout de stimuler le trafic régional (+ 34 %).

2.1.2 AMELIORER LES TEMPS DE PARCOURS

La suppression du rebroussement à Marseille permettra de diminuer les temps de parcours de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains traversant chaque année Marseille (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

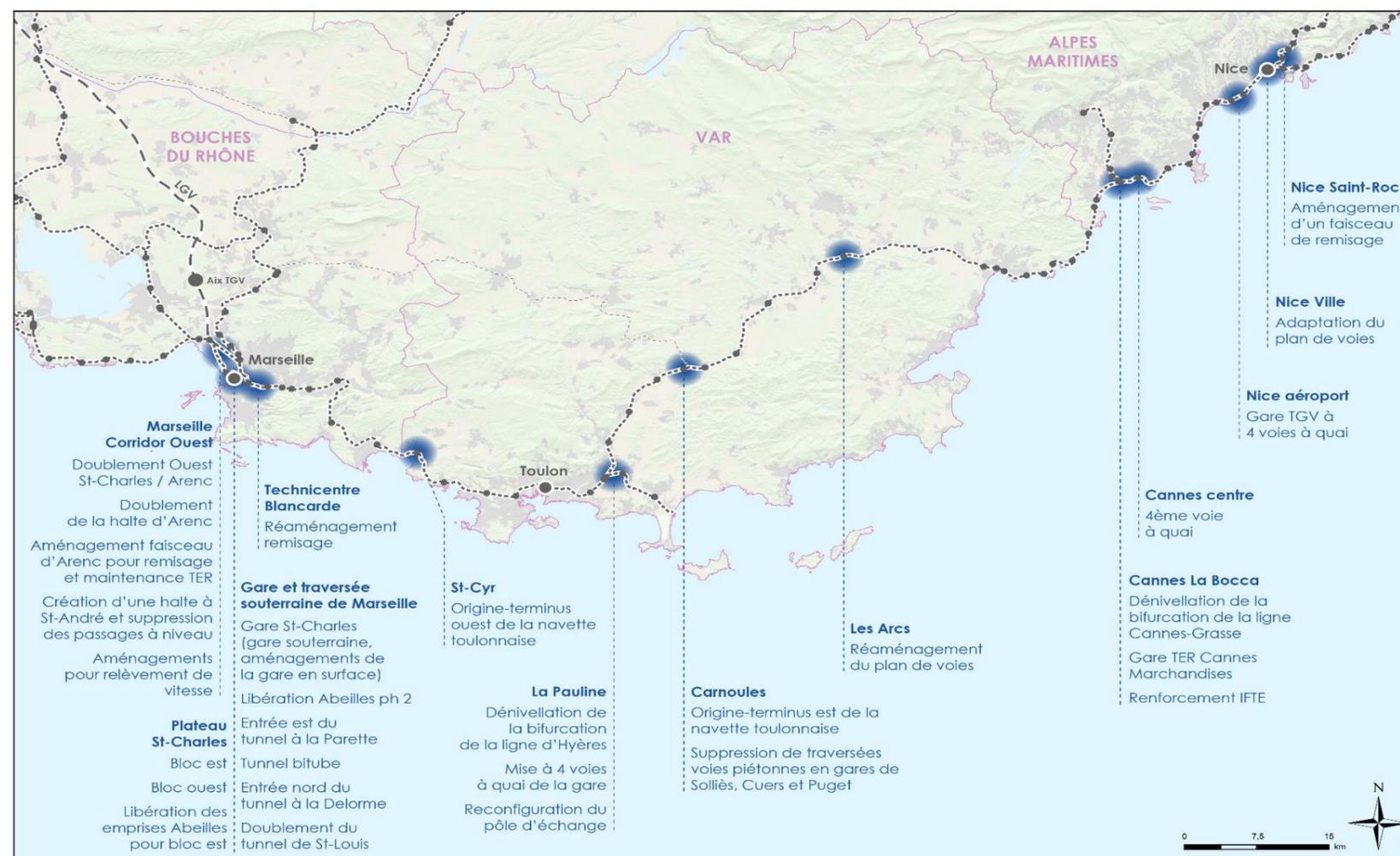


Figure 1 : localisation des opérations du projet

2.1.3 OFFRIR UN SERVICE PLUS FIABLE EN AMELIORANT LA ROBUSTESSE ET LA REGULARITE

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais, grâce à la suppression des conflits de circulation en surface, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille grâce à une meilleure gestion des rattrapages entre les trains lents et les trains rapides et la suppression des conflits de circulation liés aux voies uniques, le projet améliorera la qualité du service ferroviaire.

Le système étant plus à même d'absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »), la fiabilité du service sera accrue.

Dans le nœud ferroviaire marseillais, à l'horizon de la mise en service du projet, les minutes perdues par les trains devraient diminuer d'environ 70 000 par an, soit environ 40%.

2.1.4 PRESERVER LE DEVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

La coexistence de trains de vitesses différentes sur un axe unique a été une problématique centrale dans la conception du projet.

Le projet dégagera donc de la capacité et apportera de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret. En heures de pointe, la capacité

dégagée sera en effet utilisée par le TER et en heures creuses, de nouveaux sillons fret pourront être proposés.

Ainsi à l'issue de la phase 2 du projet, avec la libération des voies du raccordement des Chartreux par les trains de voyageurs au bénéfice du fret, la capacité supplémentaire dégagée pour l'insertion des trains de fret serait de :

- 1 à 2 sillons fret Miramas-Vintimille selon le sens ;
- 2 à 3 sillons fret Miramas-La Seyne selon le sens

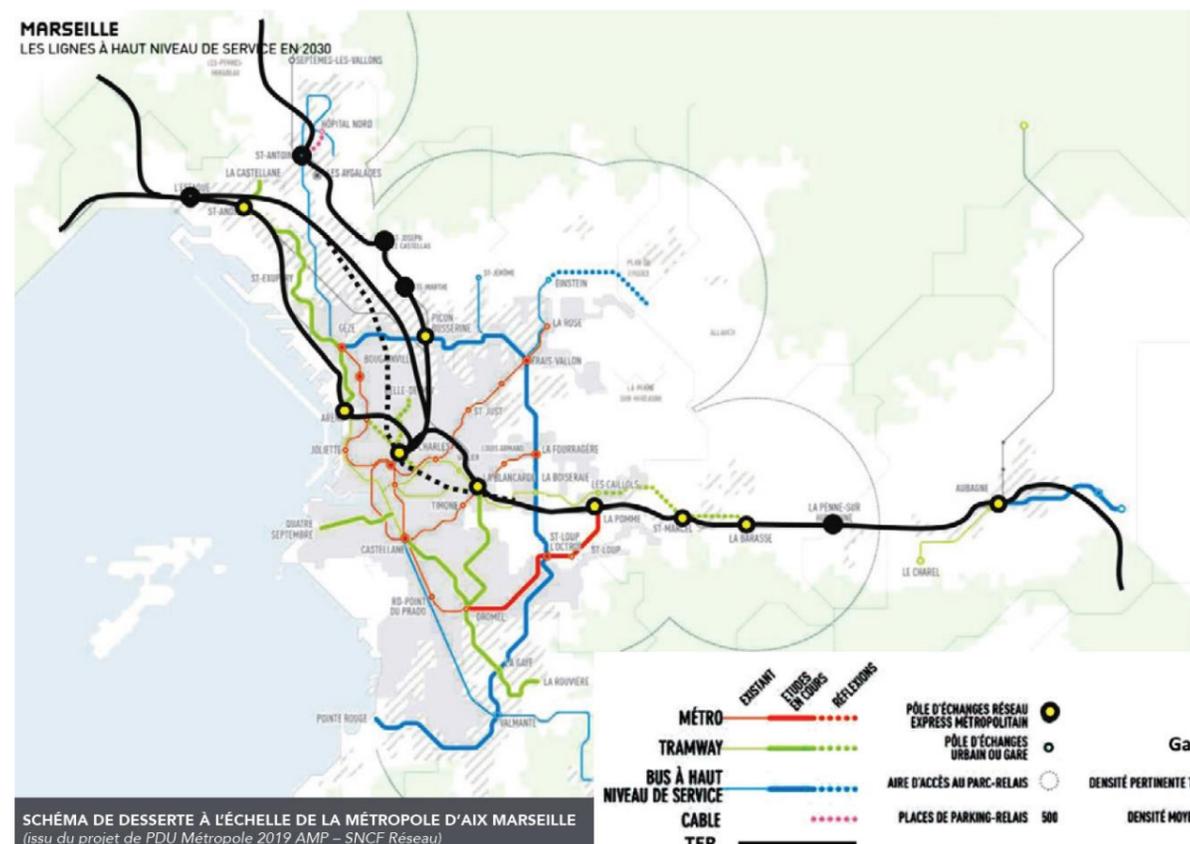


Figure 3 : Cohérence intermodale des différents modes de transports sur le secteur marseillais



Figure 2 : le pôle multimodal de Nice Aéroport (source EPA Plaine du Var)

2.1.5 AMELIORER LA DESSERTE DES TERRITOIRES GRACE A DE NOUVELLES GARES INTERMODALES

Le projet améliorera la desserte des aires métropolitaines grâce à création de gares nouvelles intermodales et éco-conçues.

Les partenaires du projet ont accompagné la définition de ces gares de manière à les faire bénéficier d'une intermodalité efficace : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo), parkings relais, etc.

Cela a concerné particulièrement les pôles d'échanges multimodaux de Nice Aéroport, Cannes Marchandises, La Pauline, Saint-Cyr-sur-Mer, Saint-André et bien sûr Marseille Saint-Charles.

2.1.6 CREER UNE SYNERGIE AVEC LES PROJETS URBAINS STRUCTURANTS

La conception des gares nouvelles s'est faite en étroite coordination avec les projets urbains structurants envisagés sur leur périmètre :

- à Marseille, le projet Quartiers libres autour de la gare Saint-Charles et l'Opération d'intérêt national Euroméditerranée sur le Corridor Ouest ;
- à Nice, l'Opération d'intérêt national de la Basse Vallée du Var autour de la gare de Nice aéroport ;
- à Cannes, le projet Cannes Bocca Grand Ouest autour de la nouvelle gare de Cannes Marchandises ;
- d'autres projets plus locaux lorsqu'ils étaient initiés (projet Pradeaux Gare à St-Cyr-sur-Mer).

2.2 LES OBJECTIFS PAR DEPARTEMENT

2.2.1 LES OBJECTIFS SUR L'ETOILE FERROVIAIRE MARSEILLAISE

Le projet permettra, dès sa mise en service, un saut majeur en termes de **régularité et de capacité** grâce à :

- La reconfiguration des plans de voies de la gare de surface de Marseille Saint-Charles pour créer des tubes indépendants, avec les remisages associés en phase 1 ;
- La gare traversante souterraine pour supprimer les cisaillements de surface.

Ainsi, le nombre de minutes perdues dans le nœud ferroviaire marseillais sera réduit d'un tiers, passant d'environ 210 000 minutes / an vers 2028, avant la mise en service de la phase 1, à 140 000 minutes / an à la mise en service de la phase 2, alors même que le nombre de circulations aura augmenté.

En effet, le projet permettra de :

- Doubler l'offre TER sur le corridor ouest ;
- Passer de 2 à 3 TER/h omnibus entre Marseille et Aubagne ;
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, ...) et l'est (Aubagne et Toulon) de l'agglomération ;
- Réduire de 15 minutes le temps de parcours pour 20 000 trains par an.

Le projet dégagera en outre la capacité indispensable pour le fonctionnement des projets complémentaires que sont :

- La 3^{ème} phase de l'aménagement de la ligne Aix- Marseille ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille ;
- Le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

Sans le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles en phase 1 et la gare souterraine en phase 2, les services prévus par ces projets ne pourraient pas accéder à la gare St-Charles, saturée.

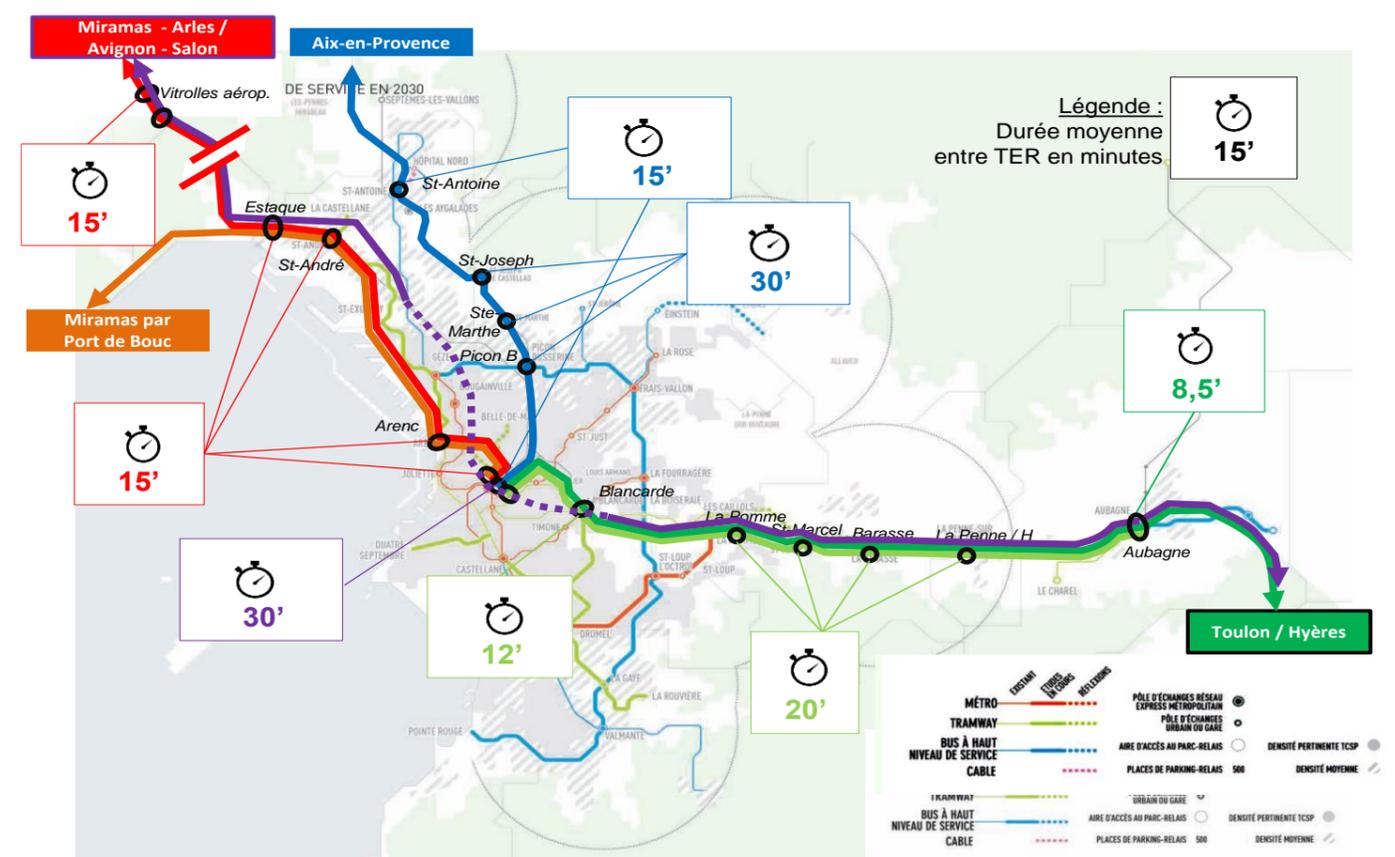


Figure 4 : Vers un RER métropolitain - schéma des dessertes et des fréquences à l'échelle de Marseille

Ainsi, le projet rendra possible :

- 6 TER / heure entre Marseille, Gardanne et Aix avec la 3^{ème} phase de l'aménagement de la ligne Marseille-Aix ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille (avec 2 TER/h entre Aix et l'étang de Berre, et 6 TER/h entre Rognac et l'Estaque) ;
- 4 TER/h jusqu'à Port-de-Bouc avec le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement de TER d'Avignon jusqu'à Aubagne, ce qui portera à 4 TER/h les liaisons diamétralisées entre le nord-ouest et l'est de Marseille.

- 2 TER Toulon-Carnoules (dont la moitié est prolongée jusqu'aux Arcs), en prolongeant ces derniers jusqu'à la gare de Saint-Cyr :

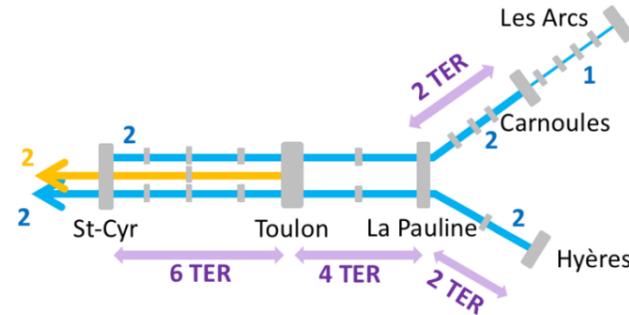


Figure 5 : Structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section

Zone toulonnaise Indicateurs synthétiques de performance	
Régularité	Capacité / Services (heure de pointe)
Amélioration de la robustesse du système sur tout l'axe Marseille - Vintimille par : <ul style="list-style-type: none"> • La suppression de croisements de voies à la bifurcation de La Pauline vers Hyères La création d'un alternat en gare de la Pauline	4 TER omnibus (1 tous les 1/4 d'heure) par heure et sens en heure de pointe en navettes traversant Toulon entre La Pauline et St-Cyr-sur-Mer. Au-delà des gares origine-terminus, chaque branche bénéficie de 2 TER par heure 2 TER semi-directs par heure et par sens entre Toulon et la gare de Vitrolles aéroport - Marseille Provence 2 à 3 sillons directs par sens entre Marseille et Nice (2 aujourd'hui)

2.2.3 LES OBJECTIFS SUR LE NŒUD FERROVIAIRE AZUREEN

Le projet renforcera fortement la robustesse du réseau azuréen, le plus fréquenté de France hors Ile-de-France en :

- en supprimant les interférences avec les lignes latérales (suppression du cisaillement de la ligne Cannes – Grasse, meilleur isolement de ligne Nice – Breil en gare de Nice Ville) ;
- en créant des alternats dans les gares de Nice ville, Nice aéroport, Cannes centre et Cannes La Bocca ;
- en améliorant les conditions de remisage et de maintenance.

La phase 1 assurera une desserte TGV du pôle multimodal de Nice Aéroport, au cœur de l'opération d'intérêt national de la basse vallée du Var.

La phase 2 permettra le renforcement de la navette azurée sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton.

Zone azurée Indicateurs synthétiques de performance	
Régularité	Capacité / Services (heure de pointe)
Amélioration de la fiabilité des circulations grâce à la suppression du croisement des voies : bifurcation de Cannes vers Grasse Possibilité de trains simultanément à quai et pouvant se dépasser en gares de Nice Ville, Nice Aéroport, Cannes Ville et Cannes La Bocca. Réorganisation de la gare de Nice Ville permettant de fluidifier le passage des trains Amélioration du remisage des trains sur les sites de Nice Saint-Roch et Cannes Marchandises	TER : 6 par heure et par sens entre Cannes et Menton en période de pointe (3,5 aujourd'hui) Tous les TER directs de Cannes à Menton TGV : 3 TGV ou TER intervalles possibles par heure et par sens (1,5 aujourd'hui) Arrêt de tous les TGV et TER intervalles de Nice Aéroport

Coordination avec le projet HPMV

Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit un déploiement du système de signalisation ERTMS N2 ou 3 hybride entre 2027 et 2030, en 3 étapes : Mandelieu-Vintimille en 2027, La Pauline – Mandelieu en 2028 et Saint-Marcel – La Pauline en 2030.

Le projet HPMV a pour objectif de régénérer les installations de signalisation actuellement constituées d'un système de cantonnement de block automatique lumineux (BAL) avec contrôle de vitesse par balise. Le nouveau système supprime la signalisation latérale grâce à des informations présentées en cabine émises par radio ou par des systèmes au sol.

Parallèlement à cet objectif de régénération, ce nouveau système permet l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes et une meilleure performance de robustesse, voire de capacité, des plans de transport.

Le projet HPMV est pris en référence du projet des phases 1 & 2, en termes d'évaluation socio-économique, de planning et de conception technique.

Les calendriers des deux projets sont étroitement coordonnés.

A la mise en service du projet, la signalisation ERTMS N2 ou N3 hybride sera ainsi déployée du nord de Marseille à Vintimille, y compris dans la traversée souterraine de Marseille.

Nœud ferroviaire marseillais Indicateurs synthétiques de performance	
Régularité	Capacité / Services permis (heure de pointe)
Séparation des flux en surface à Marseille Saint-Charles : suppression des itinéraires en conflits entre tubes (soit 15% en moyenne de la totalité des flux). Garage des TER par axe pour libérer les voies pour les trains voyageurs : Marseille - Miramas Marseille - Aix TGV Marseille - Aix Marseille - Aubagne Itinéraire alternatif en cas d'incident	Augmentation du nombre de trains circulant en libérant de la capacité sur les voies de surface à Saint-Charles : capacité permise 23 TER par heure et par sens (16 aujourd'hui) Permet un passage à une logique de RER métropolitain Création de nouveaux services trans-métropole entre Miramas - Vitrolles aéroport - Aubagne - Toulon Gain de 15 minutes pour 20 000 trains par an traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice

2.2.2 LES OBJECTIFS SUR LA ZONE TOULONNAISE

La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille - Vintimille et de la Pauline – Hyères, et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettra d'améliorer la robustesse du réseau régional.

Ces gains contribueront à la robustesse globale du réseau régional, sans pouvoir être individualisés.

En outre, le projet permettra d'offrir des services TER omnibus au ¼ h entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels, qui comprend en période de pointe dans chaque sens :

- 2 TER Marseille-Toulon,
- 2 TER Marseille-Hyères,

2.3 PRESENTATION DU PROJET TRAVERSANT LE TERRITOIRE COMMUNAL OU INTERCOMMUNAL

2.3.1 RAPPEL DU CONTEXTE ADMINISTRATIF LOCAL DANS LEQUEL S'INSERE LE PROJET

Carnoules est une commune de 3490 habitants en 2018 (INSEE) située dans le Var. Ses communes limitrophes sont les suivantes : Puget-Ville, Pignans et Besse-sur-Issole. Elle fait partie de la communauté de communes Cœur du Var.

Le train a une place importante dans l'histoire de la commune. De 1874 jusqu'à la Première Guerre Mondiale, la commune s'est vu installer un relais permanent de locomotives sur la nouvelle ligne de la compagnie PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). Tous les trains en provenance de Marseille ou de Nice s'arrêtaient à Carnoules pour changer de locomotive (Source : Rapport de présentation, SCoT du Cœur du Var).

Carnoules
Localisation générale des opérations

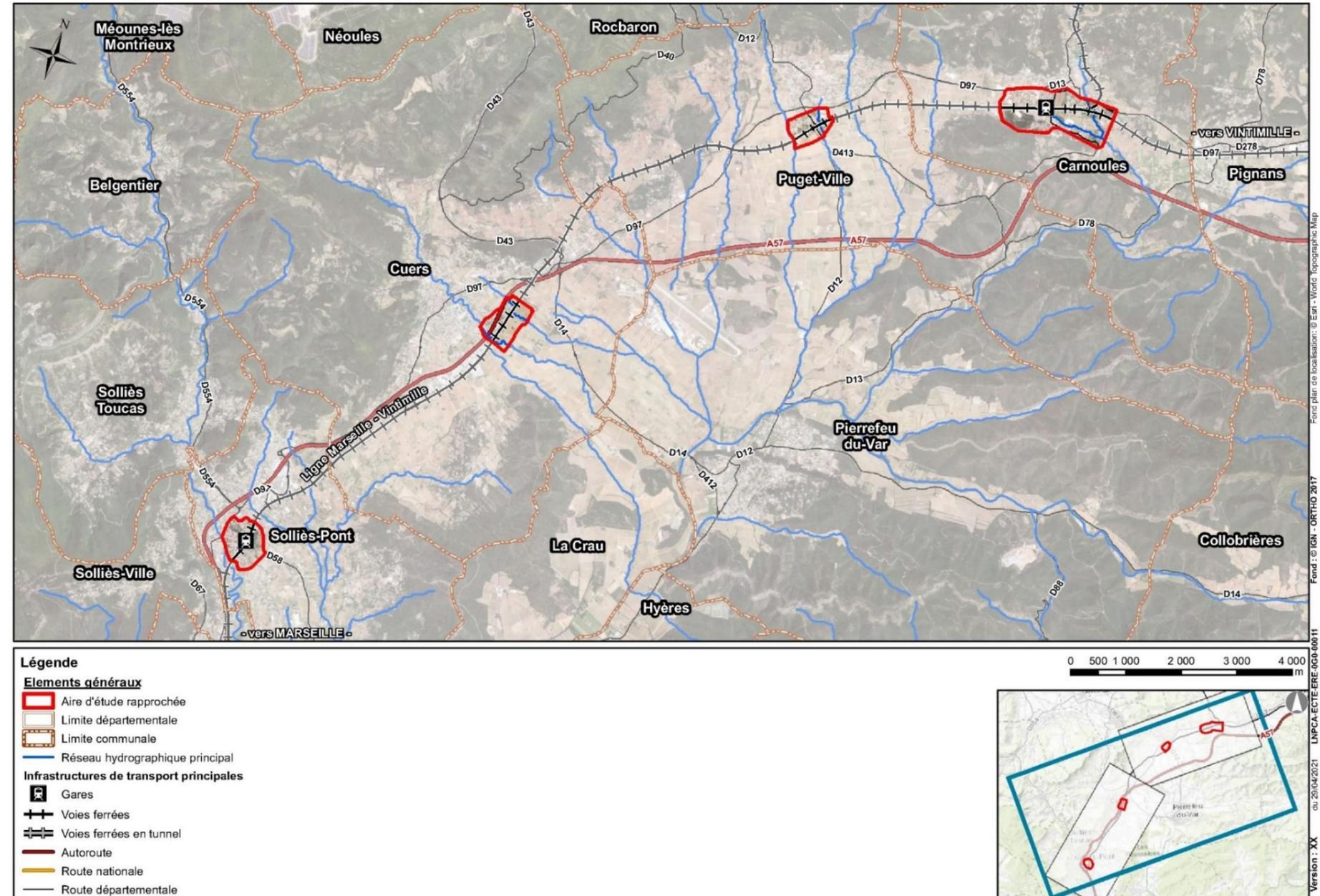


Figure 6 : Localisation de Carnoules (source : OpenStreetMap)

2.3.2 PRESENTATION GENERALE DE L'OPERATION

L'opération consiste à aménager un terminus à l'est de Toulon pour accueillir la navette toulonnaise.

Elle comprend aussi le remplacement des TVP par des passerelles pour les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville.

La mise en place d'un terminus de navette type « RER » nécessite la création de voies de stockage permettant le stationnement d'une rame sans compromettre le passage d'autres trains.

La gare de Carnoules disposant d'ores et déjà de trois voies à quai est disposée à accueillir le terminus puisque la moitié des missions continueront vers les Arcs-Draguignan. Il s'agit donc de réhabiliter les quais existants (hauteur conforme aux exigences du matériel roulant, normes PMR, ...) mais surtout de supprimer ce que l'on appelle les « Traversées des Voies à niveau par le Public » (TVP). Ces TVP peuvent être une source de danger et ne correspondent pas à l'infrastructure attendue pour une gare ayant une activité tel qu'un réseau express. Ainsi, les TVP laisseront la place à une passerelle en gare pour se rendre sur le quai opposé au bâtiment voyageurs. Enfin, la construction d'un parking de surface (environ 100 places) est prévue au droit de la gare.

Ces interventions sont comprises dans le périmètre des emprises ferroviaires.

Le site de Carnoules servira également pour remiser une rame de la navette TER, en heure creuse en journée, mais aussi la nuit (remisage nocturne). Ce remisage se fera sur une voie existante (voie 4T) côté sud qu'il faudra prolonger pour permettre l'accueil de rame TER en unité multiple (longueur utile de 220m). Des aménagements complémentaires (pose d'appareil de voie) permettront une liaison entre les 3 voies à quai existante et cette voie 4T prolongée.

L'ensemble des travaux décrits interviendra pour une mise en service à l'horizon de la Phase 1.

NB : L'engagement du maître d'ouvrage ne porte pas sur les précisions figurées sur les plans et schémas présentés dans le cahier territorial mais sur le Plan Général des Travaux présenté ci-après.

2.3.3 GARE ET INSTALLATIONS FERROVIAIRES

Les aménagements prévus dans le cadre de l'opération origine-terminus est de la navette toulonnaise sont les suivants :

- création d'une passerelle pour accéder au quai central (aujourd'hui TVP) ;
- aménagement de la voie de service côté Est, pour qu'elle puisse accueillir un TER de 220 m en remisage temporaire diurne sans abandon de machine ;
- aménagements d'un parking de plain-pied côté Marseille de la gare dans les emprises SNCF.



Figure 7 : Carnoules - Situation existante (AREP, 2021)



Figure 8 : Carnoules - Situation projet (AREP, 2021)

Le plan suivant présente les aménagements prévus dans le cadre de l'opération origine-terminus est de la navette toulonnaise

DESCRIPTION DES PRINCIPAUX TRAVAUX

VOIE

Le remisage de rames TER nécessite de **prolonger à l'est de la gare la voie 4 Tiroir** de 150 m pour atteindre une longueur de 249 m. Environ 200 m de cette voie 4 Tiroir feront également l'objet d'une **réfection**.

Une **piste de cheminement** sera également créée tout le long de la voie 4 Tiroir. Elle sera délimitée par une clôture implantée le long des emprises ferroviaires. Un éclairage ainsi qu'une vidéosurveillance fixés à la clôture doivent permettre de sécuriser le cheminement du personnel de la SNCF de la descente de la rame vers la rue de la gare le long de la voie 4 Tiroir. La descente des rames sera réalisée par l'intermédiaire d'estacades implantées à l'est de la voie à proximité des portes des rames.

Pour réaliser le franchissement de la voie 1 à la voie 4 Tiroir, des aménagements de plan de voie existant sont nécessaires. Ils consistent à créer des appareils de voie entre les voies 1, 2 et 4T.

Deux appareils de voie sont envisagés :

- un appareil de voie pour passer de la voie 1 à la voie 2 en zone de gare à l'ouest du pont-rail de la rue Pierre Sépard ;
- un appareil de voie plus à l'est, au niveau du prolongement de la voie 4 Tiroir, à l'ouest du pont-rail du chemin Les Maisons Neuves.

GEOTECHNIQUE, TERRASSEMENTS, PLATEFORME

L'aménagement en gare de Carnoules comprend des travaux de dépose de voies, d'allongement de quai et d'aménagement général. Une passerelle, équipée de deux ascenseurs et d'escaliers, sera mise en place afin de relier les deux quais de la gare. Il n'y a pas d'ouvrage géotechnique spécifique (terrassement, soutènement ou structure d'assise nouvelle) sur cette zone.

Pour le prolongement de la voie 4 Tiroir, hormis les structures d'assise de la nouvelle voie, au droit de la partie existante de la V4T, et d'une partie du prolongement de celle-ci, la création de la piste de cheminement va entraîner **la création d'un déblai**. Celui-ci sera inférieur à 1 m selon le profil en long de la voie, une pente de 3H/2V (3 m de hauteur pour 2 m de largeur) est donc appliquée.

La fin du prolongement de la voie 4 Tiroir est située en tête d'un remblai/merlon existant. Il n'y a, a priori, pas besoin d'élargir ce remblai. Les phases ultérieures d'études s'attacheront à vérifier la stabilité de celui-ci.

Dans le cas où le déblai à 3H/2V n'est pas possible au vu de l'emprise, il sera envisagé de raidir cette pente et de mettre en place **une solution de soutènement type mur poids ou mur en béton armé (cantilever)**.

Des reconnaissances complémentaires géotechniques seront réalisées dans les phases ultérieures d'étude afin de connaître la qualité des structures d'assises nécessaires aux travaux de voies, de caractériser l'arase terrassement au droit de la voie existante et du prolongement de la voie 4T et enfin de dimensionner les déblais, calculer la stabilité du remblai existant et éventuellement dimensionner des murs de soutènement.

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

Deux petits ouvrages hydrauliques traversent les plateformes ferroviaires du nord au sud :

- au niveau du PK 101+953 ;
- au niveau du PK 102+073, au droit du pont-rail sur le chemin Les Maisons Neuves.

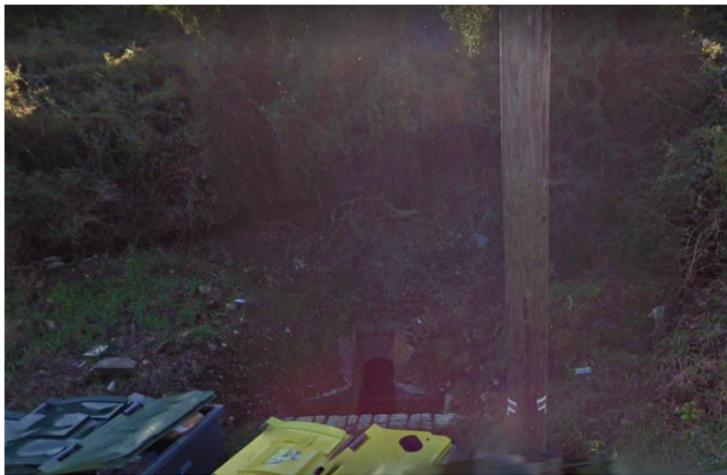


Figure 9 : ouvrage hydraulique au PK 102+073 (source Google Maps)

Les études ultérieures permettront de confirmer la fonction hydraulique de ces ouvrages, qui seront **prolongés à l'identique** au sud pour l'implantation de la voie 4 Tiroir.

Il n'existe actuellement pas de drainage longitudinal. L'implantation de la voie 4 Tiroir entraîne un décaissement en déblai rasant de l'extrémité ouest jusqu'à l'ouvrage hydraulique du Pk 102+073.

Deux options d'aménagements permettant d'assurer l'assainissement longitudinal de la nouvelle portion de voie 4 Tiroir sont envisagées :

- **un collecteur drainant** installé en point bas du déblai. La coupe de principes avec le collecteur drainant est présentée ci-après :

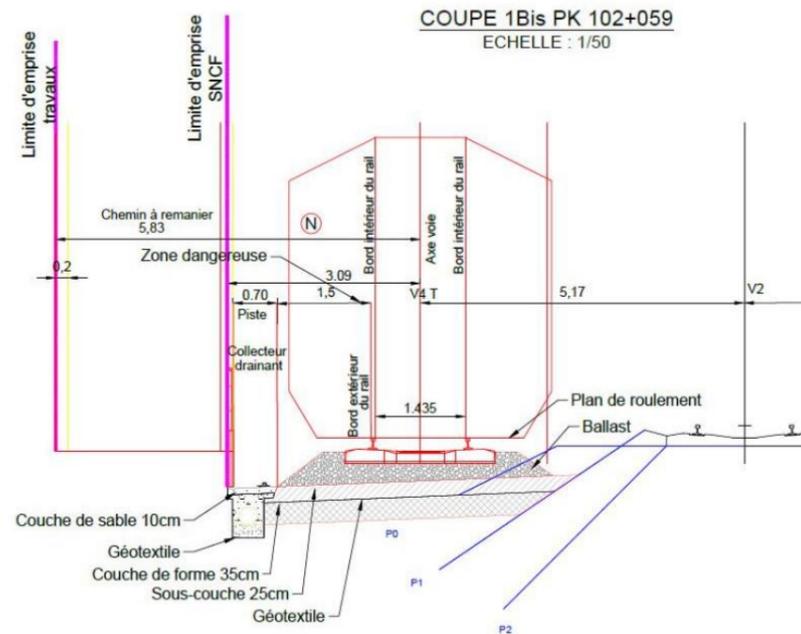


Figure 10 : Coupe voie 4 tiroir Carnoules avec collecteur drainant (Systra, 2021)

- si l'implantation d'un quai bas/estacade est retenue, **un caniveau bordure (Kerbdrain)** devra être disposé en point bas pour drainer les eaux pluviales de la plateforme. La coupe de principe de cette configuration est la suivante :

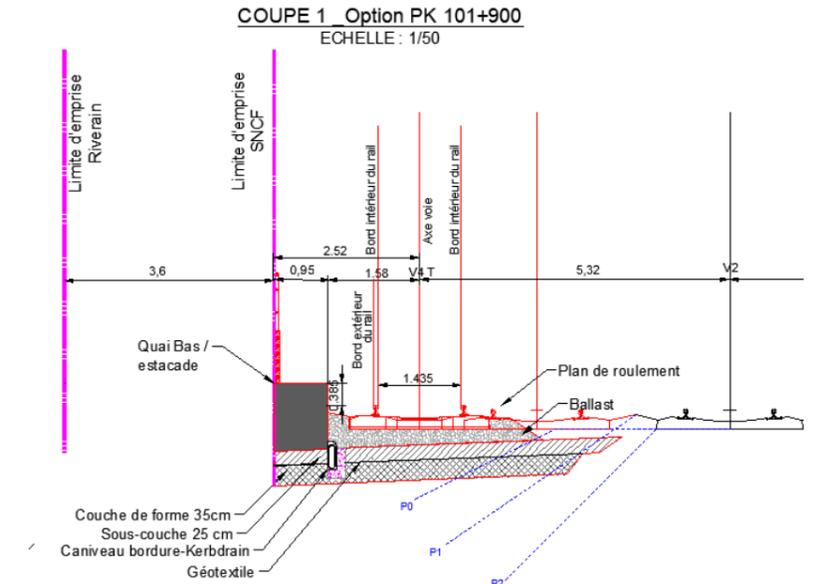


Figure 11 : Coupe voie 4 Tiroir Carnoules avec le caniveau bordure (Systra, 2021)

Le caniveau bordure Kerbdrain est un dispositif hydraulique préfabriqué qui permet :

- de drainer le ballast et de recueillir les eaux superficielles (voies et quais) grâce à ses ouvertures sur la partie haute de la bordure ;
- de transporter les eaux dans le corps de l'ouvrage.



Figure 12 : Caniveau bordure (Kerbdrain)

Entre les Pk102+080 et 102+180, la voie devra être inclinée vers le sud pour évacuer les eaux vers le talus du remblai. Aucun dispositif de drainage n'est nécessaire sur cette portion.

Au stade actuel des études, il est envisagé d'évacuer les eaux de rejet du réseau de drainage vers le fossé drainant existant comme à l'initial. Les phases ultérieures d'études permettront de définir précisément la capacité de l'exutoire.

Les phases ultérieures d'étude permettront de définir précisément le type d'assainissement longitudinal qui sera mis en place dans le cadre de l'opération, en fonction du choix de réaliser ou non le quai bas/estacade.

OUVRAGES D'ART

Afin de reprendre les nouvelles charges ferroviaires sur cette ligne, il est prévu de poser un nouvel ouvrage plus important et d'élargir le tablier du pont-rail existant sur le chemin Les Maisons Neuves, à l'est de la gare de Carnoules.



Figure 13 : Localisation du pont-rail sur le chemin Les Maisons Neuves (Google Maps)

Trois modes opératoires sont actuellement envisagés :

- la repose de l'ouvrage sur les appuis existants.

Le tablier actuel repose sur des appuis en ouvrage maçonné. Cette solution vise à poser le nouveau tablier sur ces appuis.



Figure 14 : Vue du pont-rail depuis le chemin Les Maisons-Neuves (Systra, 2021)

- la démolition des appuis existants et la réalisation de nouvelles culées.

Cette solution sera retenue si les appuis existants ne permettent pas de supporter le nouveau tablier. Ceci nécessitera le sciage et la démolition des appuis existants.

Les travaux nécessiteront une interruption temporaire de circulation (ITC).

- La réalisation des nouvelles culées à l'arrière des culées existantes.

Ce mode opératoire permet d'optimiser les volumes de terrassement mais engendre une portée d'ouvrage plus importante.

Un mur de soutènement est prévu sur la même zone. Ce mur pourrait être constitué de murs préfabriqués en L reposant sur une semelle.

Les travaux nécessiteront une interruption temporaire de circulation (ITC) et une consignation caténaire.

Une autre solution serait de réaliser un voile fondé sur des pieux avec éventuellement une paroi lutécienne (La paroi lutécienne ou parisienne est un type de soutènement, formé d'éléments offrant une résistance verticale, réalisée soit par des pieux soit par des profilés métalliques et un blindage en béton projeté légèrement armé).

PASSERELLE

Les passerelles se composent de 3 éléments principaux à savoir :

- Des escaliers d'accès
- Des ascenseurs
- Une plateforme supérieure de franchissement des voies située à 6,5m au-dessus du nivellement de la voie.

La passerelle est constituée d'une charpente métallique fondée sur des massifs en béton dont le dimensionnement est dépendant de la nature du sol rencontrée. Le principe constructif de la passerelle est celui d'une mise en œuvre de la structure indépendante des ascenseurs. Le cheminement piéton est constitué de bois pour les marches et pour la plateforme.

Les ascenseurs sont vitrés pour assurer la sécurisation du parcours et répond au principe de voir et d'être vu. Une protection solaire sous forme de persienne pourra être proposée sur la face la plus exposée au soleil afin de réduire l'effet de serre à l'intérieur de la gaine d'ascenseur.

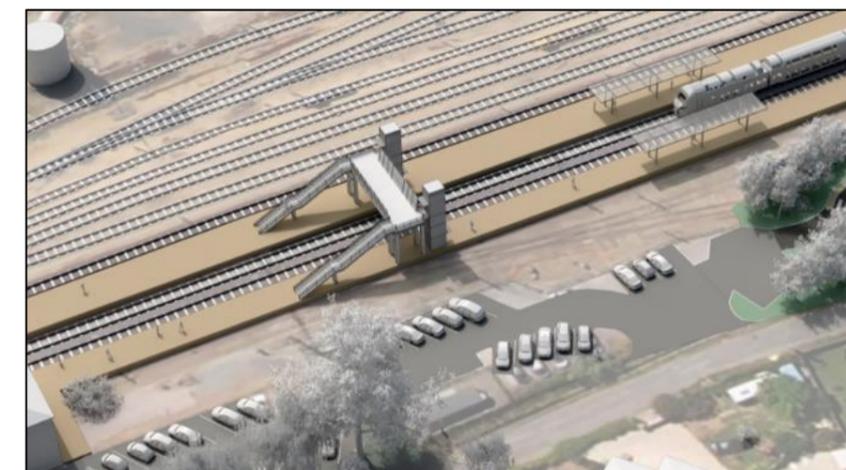


Figure 15 : Carnoules - Passerelle (AREP, 2021)

SIGNALISATION

Des modifications sont apportées à la signalisation ferroviaire : modification de l'ERTMS niveau 2 ou niveau 3 hybride existant, du découpage en compteur d'essieux et en paramétrage du poste Argos préalablement installé par le projet HPMV.

CATENAIRE

L'opération nécessite une intervention de dépose/pose de 5 000 m cumulés de caténaires.

AGRANDISSEMENT DU PARKING

Le parking d'une centaine de places se décompose en trois séquences :

- deux accès (un accès au parking et un accès technique dédié aux véhicules de services) ;
- une zone centrale comportant les cent places de parking ;
- des noues d'acheminement des eaux pluviales de part et d'autre de la zone centrale.



Figure 16 : Exemple de noues (AREP)

AMENAGEMENTS PAYSAGERS

Des zones de végétation denses seront recrées au niveau des deux accès au parking.

L'objectif est également de faire du parking une zone la plus perméable et plantée possible.

Des noues épuratrices seront par ailleurs positionnées tout autour du parking et serviront de fossé de rétention pour les eaux pluviales.



Figure 17 : Carnoules - Aménagement paysager du parking (AREP, 2021)

Les aménagements paysagers sont décrits en détail dans le chapitre 4.3.6. relatif aux incidences et mesures en phase de fonctionnement et de maintenance sur le patrimoine et le paysage.

PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Aux abords de la gare de Carnoules, les aménagements et les évolutions de trafic liées au projet n'induisent pas d'augmentation significative des niveaux sonores en façade des bâtiments, au regard des textes réglementaires relatifs à la modification d'infrastructure (augmentation inférieure à 2 dB(A) entre la situation de référence et la situation projet).

Par ailleurs, aucun Point Noir du Bruit ferroviaire n'est créé en façade des bâtiments sensibles ($L_{Aeq} > 73$ dB(A) le jour et/ou $L_{Aeq} > 68$ dB(A) la nuit).

Aucune protection acoustique réglementaire n'est à prévoir dans le cadre de cette opération.

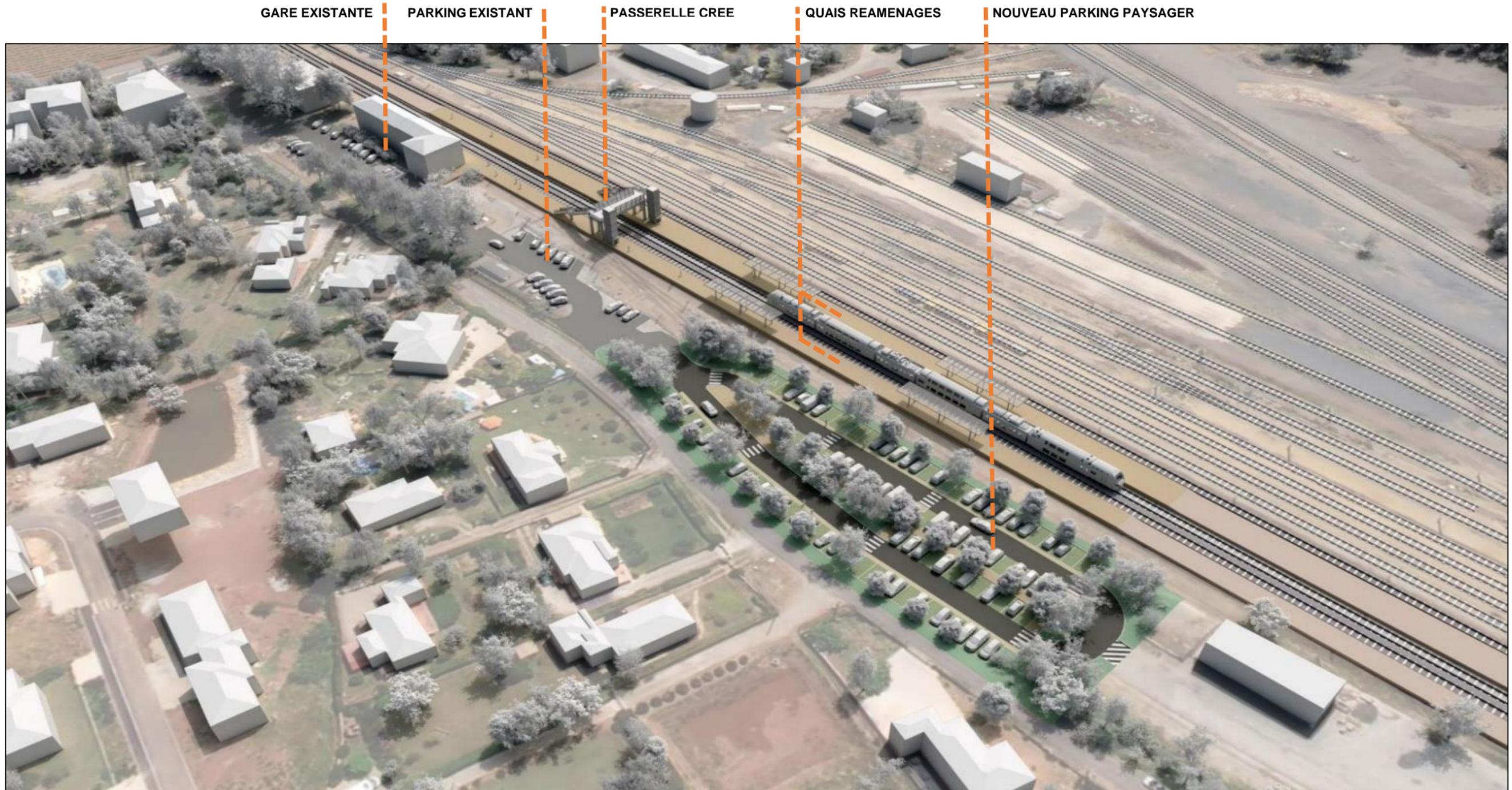


Figure 18 : Carnoules - Situation projetée (AREP, 2021)

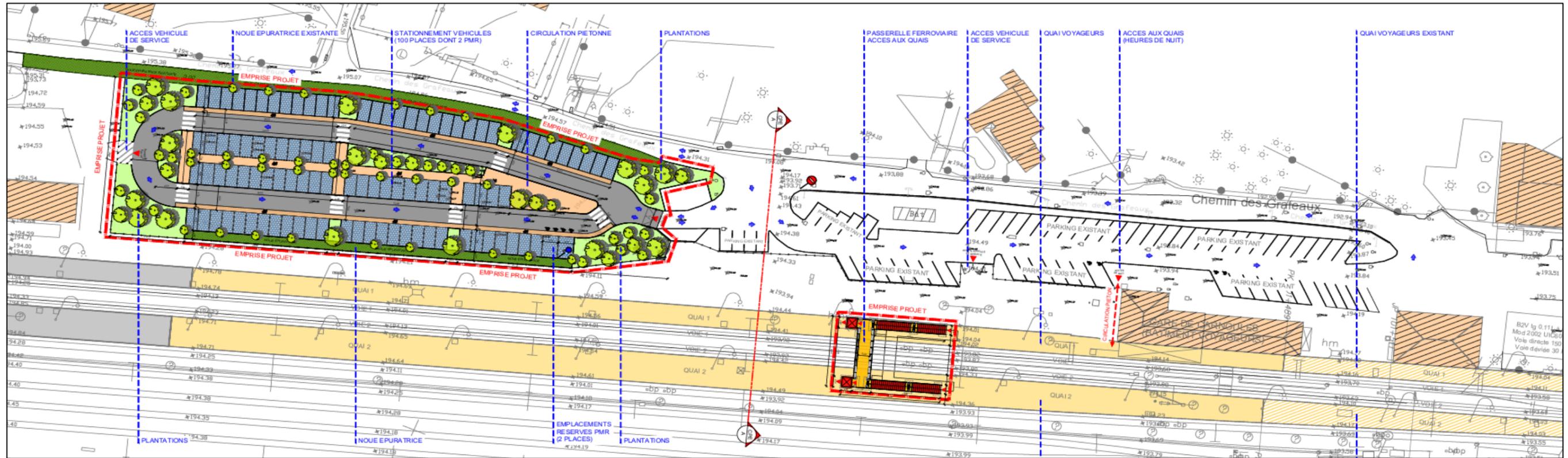


Figure 20 : Carnoules - Pan d'aménagement du site (AREP, 2021)

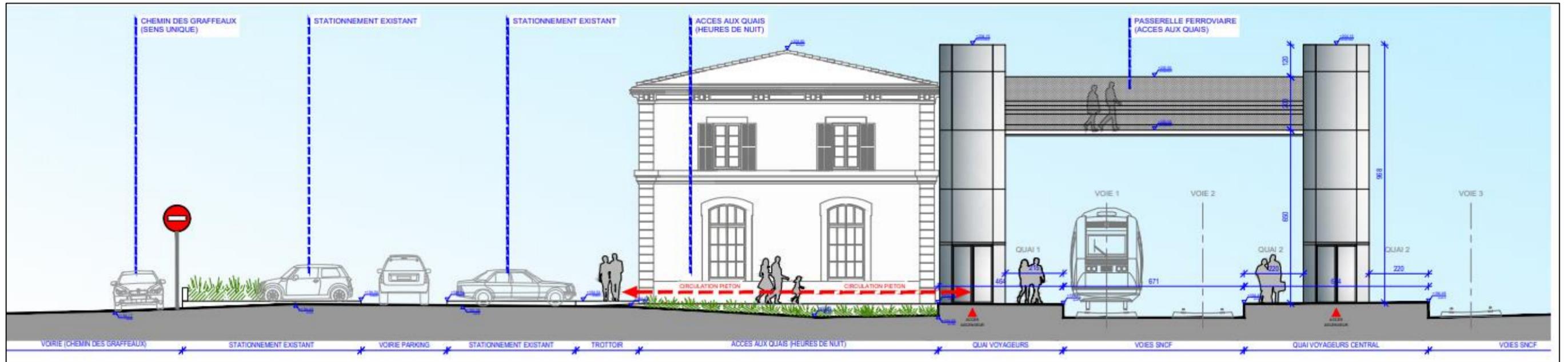
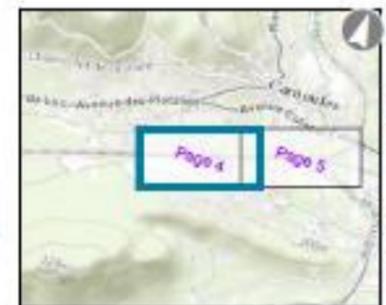


Figure 19 : Carnoules - Coupe sur site - Vue de la passerelle (AREP, 2021)

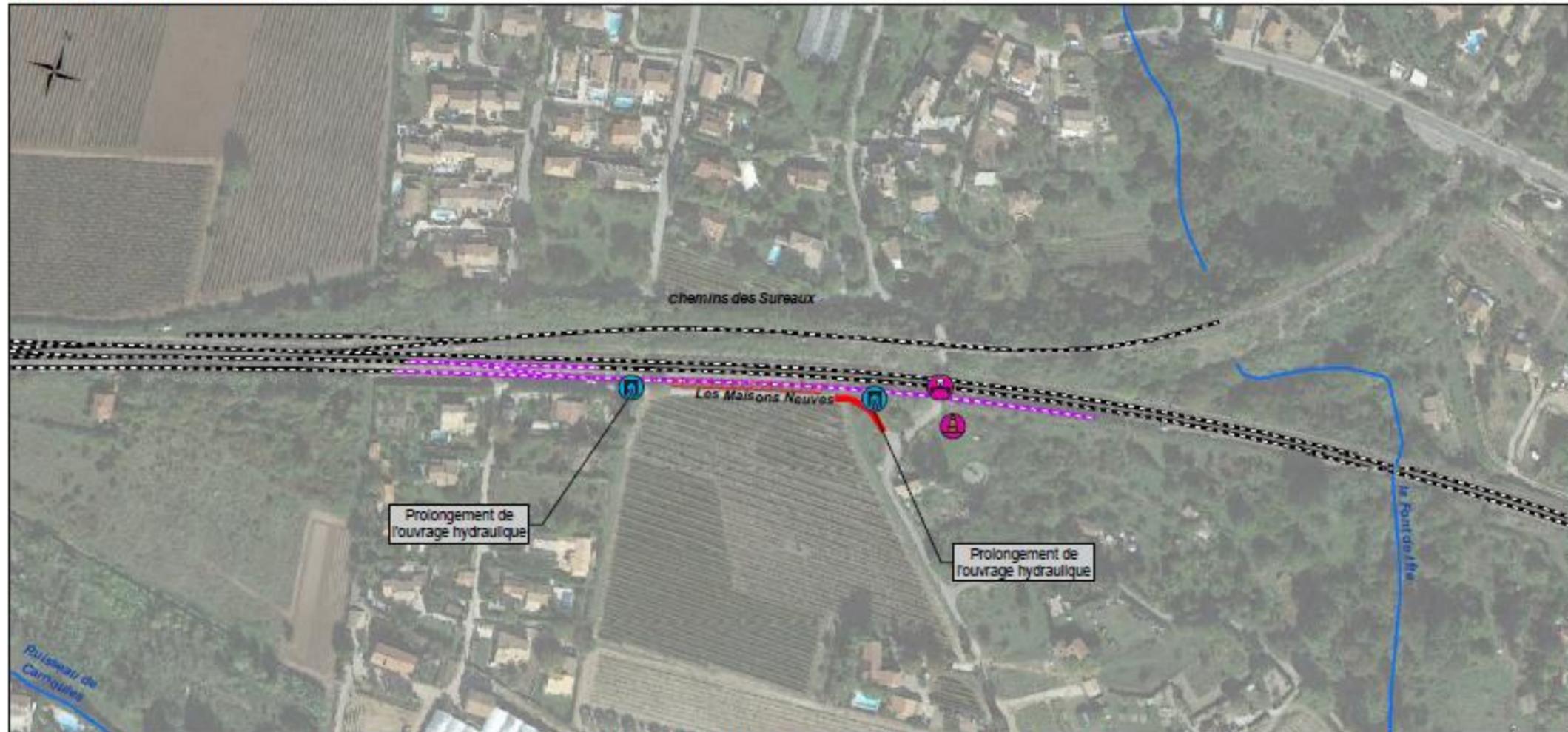
Carnoules Plan général des travaux



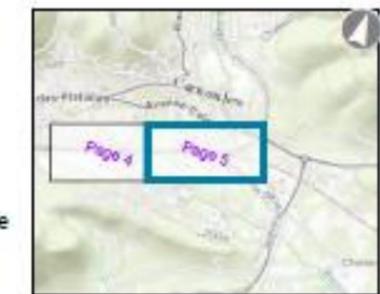
Situation existante	Installations ferroviaires créées ou modifiées	Aménagements en gare et pôle d'échanges	Ouvrages de franchissement
— Hydrographie	— Voie en surface créée ou modifiée	■ Bâtiment voyageur	● Pont rail créé ou modifié
— Voie existante non modifiée	— Voie en tunnel créée ou modifiée	■ Passerelle	● Pont rail supprimé
— Voie existante non modifiée en tunnel	— Tranchée ouverte	■ Parvis	● Pont route créé ou modifié
■ Qual existant	— Tranchée couverte	■ Aménagement paysager	● Pont route supprimé
▶ Accès au quai existant	— Mur de soutènement	■ Stationnement	● Traversée voie piétonne supprimée
Installations complémentaires	■ Talus en remblais	■ Qual modifié ou créé	● Passage à niveau supprimé
■ Voie routière créée ou modifiée	■ Déblais	■ Emprise de tunnel	● Passage souterrain piéton créé ou modifié
● Protection acoustique	■ Qual de service	■ Passage souterrain piéton	● Passage souterrain piéton supprimé
● Aménagement paysager	■ Pont Rail	■ Voie piétons et cycles	
Installations de chantier	■ Pont Route	▶ Nouvel accès au quai	
● Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire	■ Aire de maintenance et de stockage	■ Stationnement en silo	Aménagements hydrauliques
● Installation de stockage et maintenance	● Sous-station électrique créée ou modifiée	■ Dépose minute	● Bassin de rétention
		■ Garage à vélo	● Station de relevage
		■ Transports en commun urbain	



Carnoules Plan général des travaux



Situation existante	Installations ferroviaires créées ou modifiées	Aménagements en gare et pôle d'échanges	Ouvrages de franchissement
<ul style="list-style-type: none"> Hydrographie Vole existante non modifiée Vole existante non modifiée en tunnel Quai existant Accès au quai existant 	<ul style="list-style-type: none"> Vole en surface créée ou modifiée Vole en tunnel créée ou modifiée Tranchée ouverte Tranchée couverte Mur de soutènement Talus en remblais Déblais Quai de service Pont Rail Pont Route Aire de maintenance et de stockage Sous-station électrique créée ou modifiée 	<ul style="list-style-type: none"> Bâtiment voyageur Passerelle Parvis Aménagement paysager Stationnement Quai modifié ou créé Emprise de tunnel Passage souterrain piéton Vole piétons et cycles Nouvel accès au quai Bâtiment voyageurs supprimé Bâtiment voyageurs créé ou modifié Stationnement à niveau Stationnement en silo Dépose minute Garage à vélo Transports en commun urbain 	<ul style="list-style-type: none"> Pont rail créé ou modifié Pont rail supprimé Pont route créé ou modifié Pont route supprimé Traversée voie piétonne supprimée Passage à niveau supprimé Passerelle piéton créée ou modifiée Passerelle piéton supprimée Passage souterrain piéton créé ou modifié Passage souterrain piéton supprimé Bassin de rétention Traversée hydraulique créée ou modifiée Station de relevage



3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

3.1 PRINCIPAUX GENERAUX ET METHODE D'ANALYSE

3.1.1 PREAMBULE

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme a pour objectif d'identifier les règles d'urbanisme contenues dans les PLU/PLUi ne permettant pas la mise en œuvre des opérations des phases 1 & 2.

Elle doit tenir compte des éléments suivants :

- L'analyse doit intégrer l'ensemble des aménagements nécessaires à la mise en œuvre du projet objet de l'enquête, y compris pour des installations provisoires de chantier (voies d'accès, zones de dépôt ou de stockage, etc.), ou encore pour la mise en œuvre de mesures compensatoires.
- L'analyse doit déboucher sur des préconisations adaptées aux situations rencontrées ; elle doit rappeler également la stratégie foncière du MOA, notamment pour les installations de chantier (acquisition des terrains ou établissement d'un bail d'occupation temporaire), ainsi que pour les aménagements en souterrain (acquisition ou instauration d'une servitude d'utilité publique de tréfonds) ;
- S'agissant de documents à caractère évolutif, une veille sur leur état d'avancement devra être instaurée, afin de s'assurer de toujours utiliser la dernière version en vigueur. Une d'alerte au MOA sera automatique dès lors qu'une procédure d'évolution d'un document d'urbanisme est engagée.
- Les procédures de MECDU sont à initier sur les versions des documents qui seront en vigueur à la date d'ouverture de l'enquête. Ceci implique une certaine vigilance concernant les documents pour lesquels une procédure d'évolution est engagée. Le tableau ci-contre récapitule les versions des documents qui seront analysées et précise ceux pour lesquels une procédure est en cours.
- La consultation de l'état d'avancement des documents d'urbanisme a été effectuée en ligne sur les sites des collectivités locales et territoriales ainsi que sur le Géoportail de l'Urbanisme. Elle a permis de vérifier que l'intégralité des documents à jour était bien consultable sur les sites dédiés.
- les Plans Locaux d'Urbanisme sont extrêmement précis et leurs pièces graphiques sont établies sur fond cadastral. Directement opposables aux tiers, ce sont ces documents qui servent de

référence réglementaire lors de l'instruction des procédures d'urbanisme (permis de construire notamment). La conduite de l'analyse de la compatibilité d'un PLU avec les opérations envisagées impose donc une superposition précise des aménagements avec les pièces graphiques du Plan.

Type	Désignation	Version (date d'approbation)	Vigilance
PLU	CARNOULES	11/03/2013 4 modifications	Révision prescrite le 20/06/2019.

Tableau 1 : récapitulatif des documents à analyser et points de vigilance

3.1.2 METHODE D'ANALYSE RETENUE

La première étape consiste à s'assurer que le document d'urbanisme collecté au format SIG constitue bien la version actuellement en vigueur, ce type de document étant appelé à évoluer régulièrement. Si une procédure de révision en cours est suffisamment avancée, il conviendra d'analyser également le projet de révision.

Dans un deuxième temps, il convient de recenser et récapituler l'ensemble des aménagements composant le projet objet de l'enquête et compris dans le périmètre du document concerné, en identifiant leur nature et leur localisation géographique précise.

Une superposition sous SIG des aménagements projetés avec les pièces graphiques (planches de zonage, OAP...) permet une analyse précise des documents.

L'analyse de la compatibilité du document d'urbanisme se focalise en toute logique sur les éléments opposables aux tiers, à savoir les OAP et le Règlement (pièces graphiques et pièces écrites).

Toutefois, afin d'apporter un éclairage supplémentaire et venir étayer l'analyse, le rapport de présentation (pour son chapitre explication des choix retenus) a été parcouru afin de vérifier si et comment le projet des phases 1 & 2 a été intégré dans les réflexions lors de l'établissement du document d'urbanisme.

Le PADD et ses intentions générales ont également été examinés dans cette même optique de conforter l'analyse.

A l'issue du travail d'analyse et pour chaque document, ont ainsi été identifiés les documents à mettre en compatibilité, en distinguant :

- Les éléments à corriger obligatoirement, en raison d'une incompatibilité flagrante : déclassement d'un EBC ou modification d'une disposition réglementaire par exemple ;
- Les modifications supplémentaires à apporter pour minimiser les risques juridiques (principe de précaution) : certains éléments des documents d'urbanisme peuvent être sujets à interprétation ;

en cas de doute, des éléments de précision pourront être apportés ;

- Les préconisations devront également présenter les différentes possibilités envisageables pour traduire la stratégie foncière du maître d'ouvrage ; en effet, l'inscription d'un emplacement réservé n'a pas de caractère obligatoire. La question de l'inscription d'une telle réservation peut se poser pour certains aménagements à caractère temporaire, mais également pour l'ensemble des aménagements réalisés en souterrain. Pour ces derniers, plusieurs possibilités sont offertes par la législation, de portée réglementaire différente.

3.2 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE CARNOULES & ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

3.2.1 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR

Le PLU actuellement en vigueur sur la commune de Carnoules a été approuvé dans sa première version le **11/03/2013**. Il a ensuite fait l'objet de plusieurs procédures, dont 5 modifications entre 2014 et 2021. La révision du PLU a été prescrite le 20/06/2019.

3.2.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation n'évoque pas le projet dans son diagnostic territorial.

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD se décline suivant cinq grands axes, eux-mêmes subdivisés en différents objectifs :

- **Assoir et conforter les entités naturelles ;**
- **Assurer la sécurité des quartiers les plus exposés aux risques ;**
- **Affirmer et concevoir un développement économique équilibré et durable ;**
- **Conforter le socle agricole ;**
- **Encadrer et accompagner l'évolution urbaine.**

Les aménagements des phases 1 & 2 du projet des phases 1 & 2 s'inscrivent dans ces axes et objectifs généraux, et notamment :

- **Aménagement d'un véritable pôle multimodal.**

Le projet est compatible avec cette pièce du PLU.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le PLU présente plusieurs OAP, dont deux sont concernées par le périmètre potentiel d'intervention :

- L'OAP du secteur des Maisons-Neuves qui prévoit dans une zone du périmètre potentiel d'opération la réception d'activités de type artisanal, au sud de la voie ferrée.
- L'OAP du secteur de la gare qui prévoit le développement d'une zone à vocation économique au sud du domaine ferroviaire.

Toutefois, le rapport de compatibilité avec lequel s'applique ces OAP ne remet pas en cause la mise en œuvre du projet :

- le maintien de l'activité ferroviaire dans l'OAP dans l'OAP secteur Gare est compatible avec le développement économique ;
- le périmètre d'intervention potentiel ne concerne que la frange Nord de l'OAP et ne remet pas en cause ses grands principes d'aménagement.

Le projet est ainsi compatible avec ces deux OAP.

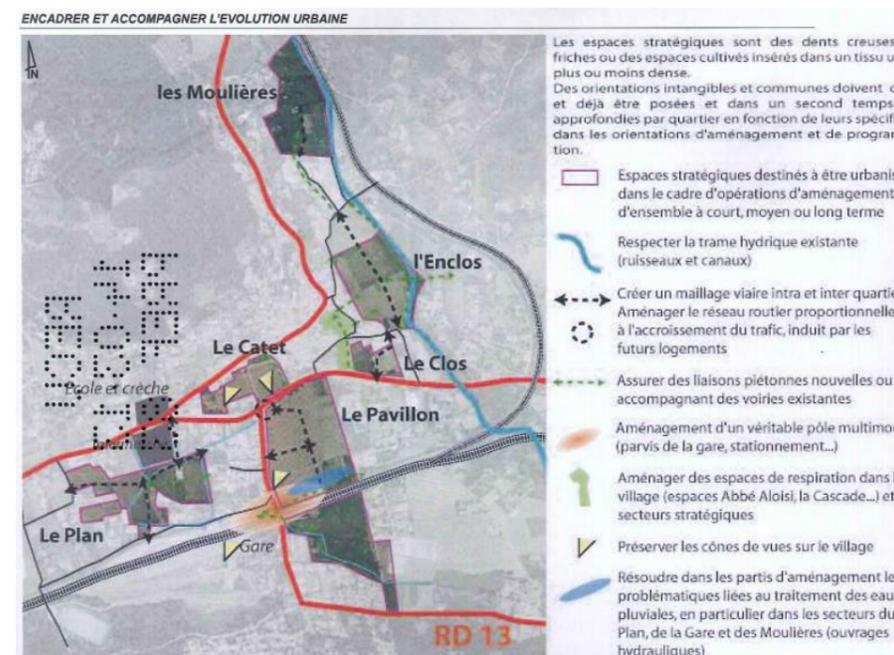


Figure 21 : PADD – Schéma Orientation 5 (PLU Carnoules)

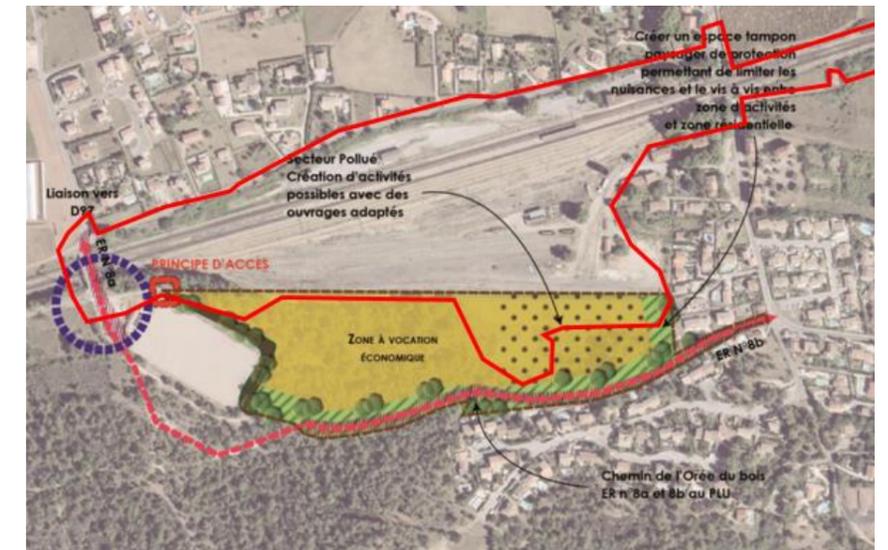


Figure 22 : Figure 26 : périmètre potentiel d'intervention et interception des OAP Quartier de la gare et Maisons Neuves

REGLEMENT GRAPHIQUE

ZONAGE

L'emprise de l'opération prévue sur la commune de Carnoules concerne les zones suivantes :

A, AU1a, AU1e, AU1ma, AU2a, AU2e, N, UC, UCa et UF.

EMPLACEMENTS RESERVES

Plusieurs emplacements réservés se situent dans le périmètre potentiel d'intervention.

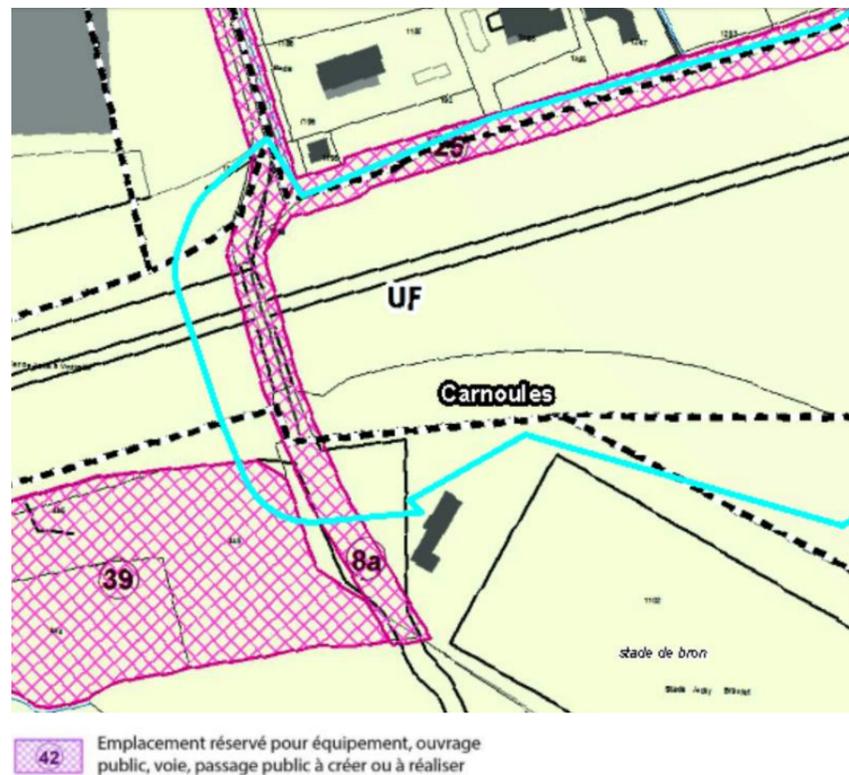


Figure 23 : Superposition du périmètre potentiel d'intervention avec le plan de zonage du PLU de Carnoules (ER N°8a, 25 & 39)

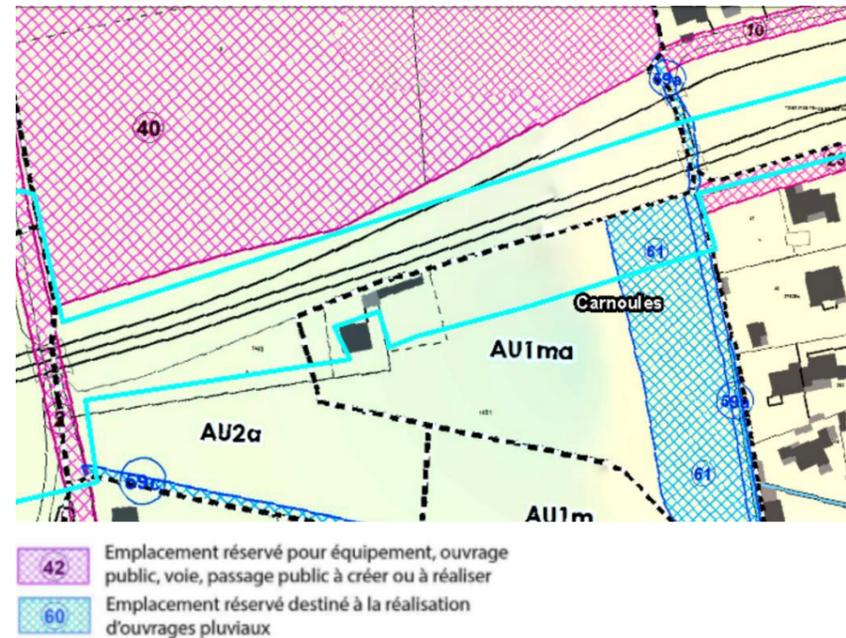


Figure 24 : Superposition du périmètre potentiel d'intervention avec le plan de zonage du PLU de Carnoules (ER N°2, 23, 59a, 59c & 61)

Il s'agit des ER suivants :

- N°2 : Elargissement et redressement de la RD13 ;
- N°8A : Aménagement d'une voie depuis la RD97 jusqu'au stade Jacky Brachet ;
- N°23 : Elargissement d'un chemin ;
- N°25 : Elargissement du chemin des Grafeaux ;
- N°39 : Création d'un complexe sportif - quartier les Suives ;
- N°59a/59c : Réalisation d'un ouvrage pluvial : quartier des Maisons neuves ;
- N°61 : Création d'un bassin pluvial d'expansion.

L'opération n'est pas compatible avec la réalisation des projets ayant conduit à la réservation. Toutefois, les ER « traversant » les voies ferrées sont à considérer comme des rappels de projet plus que comme des intentions d'acquiescer. Il se traduiront par des servitudes techniques négociées avec SNCF réseau à terme. Les ER longitudinaux doivent à l'inverse être remis en cause, au moins partiellement.

Une mise en compatibilité de certains ER du PLU de Carnoules est donc nécessaire pour permettre l'opération.

ESPACES BOISES CLASSES

Aucun espace boisé classé ne concerne le périmètre potentiel d'intervention prévu.

AUTRES ELEMENTS DE PROTECTION

Aucun autre élément de protection n'est à signaler dans le périmètre potentiel d'intervention.

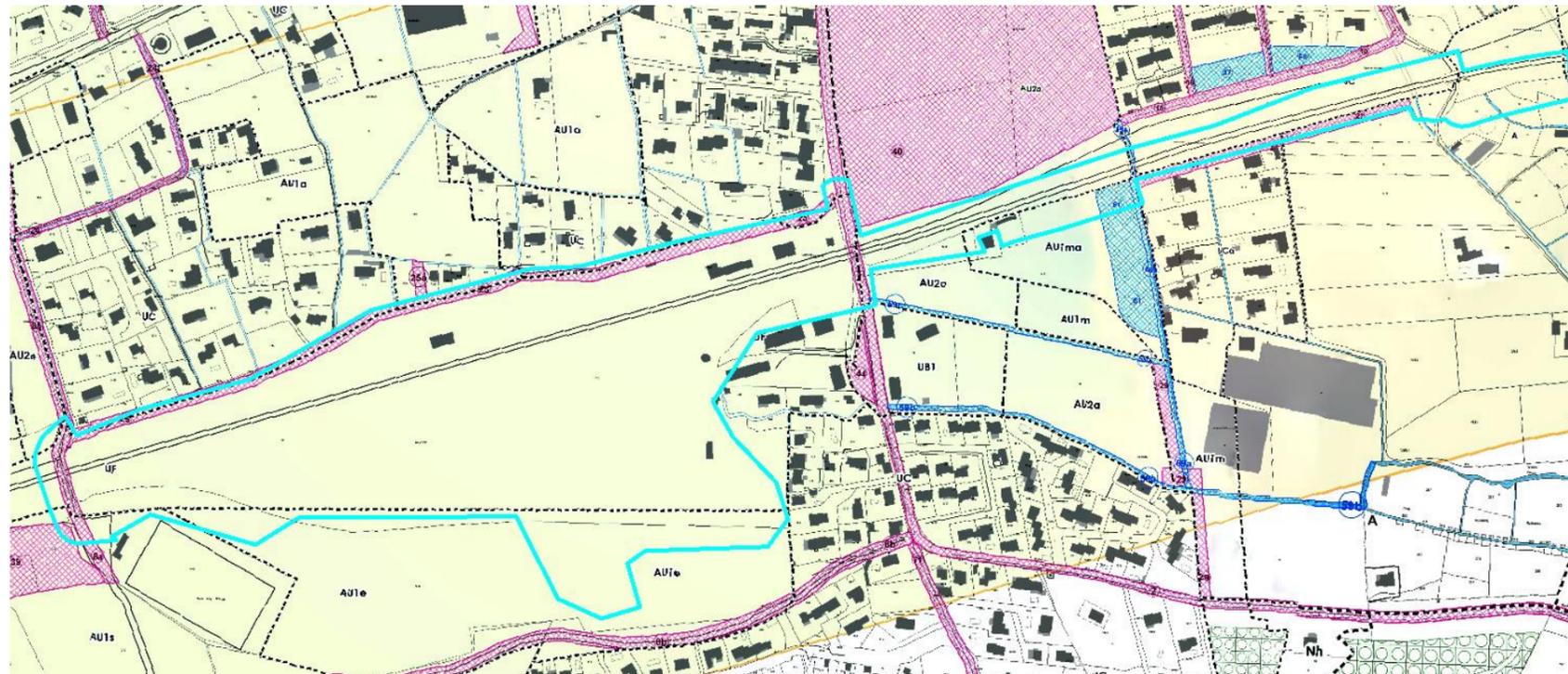


Figure 25 : Superposition du périmètre potentiel d'intervention avec le plan de zonage du PLU de Carnoules

REGLEMENT ECRIT

DISPOSITIONS GENERALES :

Les dispositions générales du PLU apportent les précisions suivantes :

« **Art 16** : Les installations et constructions nécessaires aux services publics ou présentant un intérêt collectif bénéficient lorsque cela est nécessaire de règles assouplies notamment en ce qui concerne leur implantation par rapport aux voies, aux limites, aux autres constructions, leur aspect extérieur, etc.

Elles doivent toutefois respecter une intégration satisfaisante dans l'environnement.

De même, les constructions et installations nécessaires au fonctionnement du réseau public de transport d'électricité, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol qui leur sont liés, sont autorisés dans toutes les zones et ne sont pas soumis aux dispositions des articles 6 à 11 de ces zones.

Les dispositions du PLU permettent donc de réaliser des équipements, dont ferroviaire, sans règles trop contraignantes.

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES :

Zone A :

En zone A, sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

« A condition qu'ils soient directement nécessaires aux services publics ou des intérêts collectifs : les aménagements, constructions, installations et ouvrages liés ou nécessaires à l'exploitation de l'autoroute et à sa mise en sécurité, et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol qui leur sont liés »

Zone AU1 (secteurs AU1a, AU1e et AU1ma) :

En zone AU1, sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

« Les ouvrages, installations et constructions nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages techniques liés aux réseaux d'intérêt public, sous réserve de ne pas porter atteinte au paysage, à l'environnement, à la salubrité ou à la sécurité publique. »

Zone AU2 (secteurs AU2a et AU2e) :

En zone AU2, hors procédure de zone d'aménagement concerté ou avant modification ou révision du plan local d'urbanisme, sont autorisées les occupations et utilisations du sol suivantes :

« Les aménagements, constructions, installations et ouvrages liés ou nécessaires à l'exploitation de l'autoroute et à sa mise en sécurité, et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol qui leur sont liés. »

Zone N :

En zone N, sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

« *Les aménagements, constructions, installations et ouvrages liés ou nécessaires à l'exploitation de l'autoroute et à sa mise en sécurité, et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol qui leur sont liés.* »

Zone UC (secteurs UC et UCa) :

En zone UC, sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

« Les ouvrages et installations nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages techniques liés aux réseaux d'intérêt public, sous réserve de ne pas porter atteinte au paysage, à l'environnement, à la salubrité ou à la sécurité publique. »

Zone UF :

En zone UF, sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

« Les ouvrages, installations et constructions nécessaires au fonctionnement des services publics ainsi que les ouvrages techniques liés aux réseaux d'intérêt public, sous réserve de ne pas porter atteinte au paysage, à l'environnement, à la salubrité ou à la sécurité publique. »

Aucune incompatibilité n'est donc à relever quant aux dispositions particulières liées aux zones du périmètre potentiel d'opération.

Il convient toutefois de signaler que dans les zones A et N, le code de l'Urbanisme (article L151-11) prévoit que les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs soient autorisées dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;

L'opération envisagée, s'agissant de l'insertion d'une voie remettant en cause l'exercice ultérieur d'une activité agricole, n'est donc à ce jour pas envisageable. Une mise en compatibilité du PLU est nécessaire.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le PLU de Carnoules présente plusieurs éléments d'incompatibilité potentielle avec les aménagements projetés sur le territoire.

Ces incompatibilités concernent principalement le nombre important d'emplacements réservés situés dans le périmètre potentiel d'opération et le risque contentieux induit de créer un nouvel équipement ferroviaire en zone agricole.

3.3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITE ET EXPOSE DES MOTIFS DES CHOIX

Pour donner suite à l'identification des points d'incompatibilité entre les opérations visées et le PLU de la commune de Carnoules, plusieurs possibilités de mise en compatibilité ont été envisagées :

▪ **Approche n°1 : la création d'un zonage dédié au projet et la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles**

Cette approche est la plus complète car elle permet de moduler le règlement (écrit et graphique) du PLU en fonction du projet des phases 1 & 2.

Il s'agit de créer un zonage dévolu spécifiquement à l'activité ferroviaire qui couvrirait les périmètres des emprises ferroviaires futures et les emprises de travaux nécessaires au projet. Les règles édictées dans cette zone permettraient de n'autoriser que les constructions liées et nécessaires aux équipements ferroviaires. Toutes les servitudes graphiques (ER, EBC...) incluses dans cette zone pourraient être supprimées, permettant qu'aucune incidence n'affecte le projet.

Cette solution présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients :

- des périmètres potentiels de travaux devraient être déterminés de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
- elle limite l'évolution de constructions existantes qui seraient situées dans cette nouvelle zone mais qui ne seraient pas forcément remises en cause par le projet, mais simplement inclus dans son périmètre ;
- elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de redéfinir l'évolution de ces constructions ;
- elle conduit à une suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
- elle pourrait remettre en cause la cohérence interne du PLU et notamment la nécessaire compatibilité entre le PADD et les pièces de la traduction réglementaire, sauf à adapter le PADD. Cette mesure reviendrait à déposséder la municipalité de ses choix politiques en termes d'aménagement.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

▪ **Approche n°2 : la suppression de tous les éléments graphiques incompatibles ainsi que l'adaptation des règles existantes**

Cette approche consiste en la suppression de tous les éléments graphiques situés dans les périmètres potentiels de travaux et dans les emprises définitives et l'adaptation au cas par cas des règles spécifiques dans chaque zone. Elle s'avère plus souple et moins invasive que l'approche n°1 mais demeure néanmoins contraignante car :

- elle impose toujours de définir des périmètres potentiels de travaux de manière précise. Si les possibilités d'implantation sont aujourd'hui imaginées, l'évolution du tissu urbain dans les années à venir nécessitera peut-être d'adapter les espaces de chantiers imaginés ;
- elle conduit à la suppression exhaustive de servitudes graphiques dont le maintien à termes ne remettrait pas en cause les opérations visées ;
- elle impliquerait une nouvelle évolution du PLU à l'issue des travaux afin de remettre en œuvre des éléments graphiques qui auraient été supprimés ou de règles qui auraient été adaptés.

Pour ces motifs, cette approche n'a pas été retenue.

▪ **Approche n°3 : la suppression ponctuelles et partielles de certains éléments graphiques incompatibles uniquement et l'intégration de règles dérogatoires facilitant la mise en œuvre du projet.**

Cette 3^{ème} approche est la plus légère et consiste en :

- la suppression des éléments graphiques lorsqu'ils sont directement impactant, c'est-à-dire situés dans les emprises définitives ou qu'ils bloquent de manière plus globale l'exécution des travaux ;
- l'introduction de règles dérogatoires permettant de ne pas supprimer les éléments graphiques ou des règles applicables à l'échelle de la commune.

Cette approche présente plusieurs avantages :

- elle est la moins impactante en termes d'évolutions apportées aux pièces de la traduction réglementaire. Seuls les éléments strictement identifiés comme incompatibles dans les périmètres de travaux ou dans les emprises définitives font l'objet d'une suppression (cette mesure représente à l'inverse une contrainte majeure pour SNCF Réseau dont les marges de manœuvre seront d'autant plus limitées) ;
- elle permet de ne pas remettre en cause les intentions d'aménagement globales et règles prévues par le PLU ;
- elle permet de strictement encadrer les dérogations introduites, notamment pour veiller à la prise en compte du risque, de l'intégration paysagère, de l'environnement et d'être strictement limitée aux opérations visées (de nouveau une contrainte forte pour SNCF Réseau) ;
- elle permet de tenir compte des échanges préalables déjà effectués avec la commune et les habitants en amont, durant les phases de réflexions sur le projet.

Pour ces motifs, l'approche n°3 a été retenue pour la mise en compatibilité du PLU.

4 PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CARNOULES

C'est donc l'approche n°3 décrite au chapitre précédent qui est décrite dans ce chapitre 4.

4.1 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APORTEES AU ZONAGE

REDUCTION DES ZONES A ET N

Afin de permettre l'aménagement pérenne des voies de stockage de la navette toulonnaise, il est procédé :

- au reclassement de 2935 m² de zone A vers la zone UF, à vocation ferroviaire. Il convient de souligner que 1127 m² de zone A correspondent déjà aux voies ferrées existantes. Seuls quelques pieds de vignes sont affectés réellement par ce changement de zonage et le projet.
- au reclassement de 33 m² de zone N vers la zone UF, à vocation ferroviaire. Il convient de souligner que 15 m² de zone N correspondent déjà aux voies ferrées existantes.

INSTAURATION D'UN PERIMETRE DE TRAVAUX FERROVIAIRES POTENTIELS EN ZONE A & N

Afin de permettre les installations temporelles de travaux nécessaires à l'aménagement des voies de stockage, sans pour autant compromettre le caractère agricole ou naturel des terrains, des dispositions réglementaires dérogatoires sont introduites dans le règlement (cf. infra). Ces règles dérogatoires ne s'appliquent, dans les zones A et N, que dans des périmètres précisément délimités afin d'en limiter la portée et de limiter l'impact sur l'environnement.

Le périmètre instauré sur la commune de Carnoules représente une superficie de 3102 m².

Lorsque les travaux auront été achevés, ce périmètre pourra être supprimé par la commune.

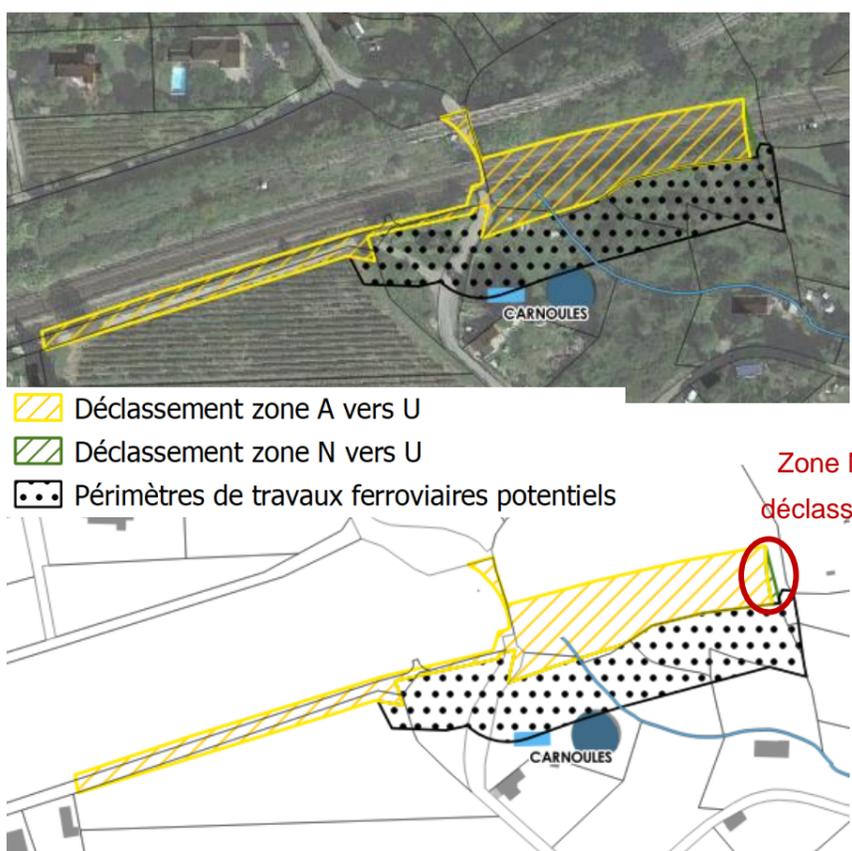


Figure 26 : Périmètre de déclassification des zones A et N & périmètre de travaux ferroviaires potentiels

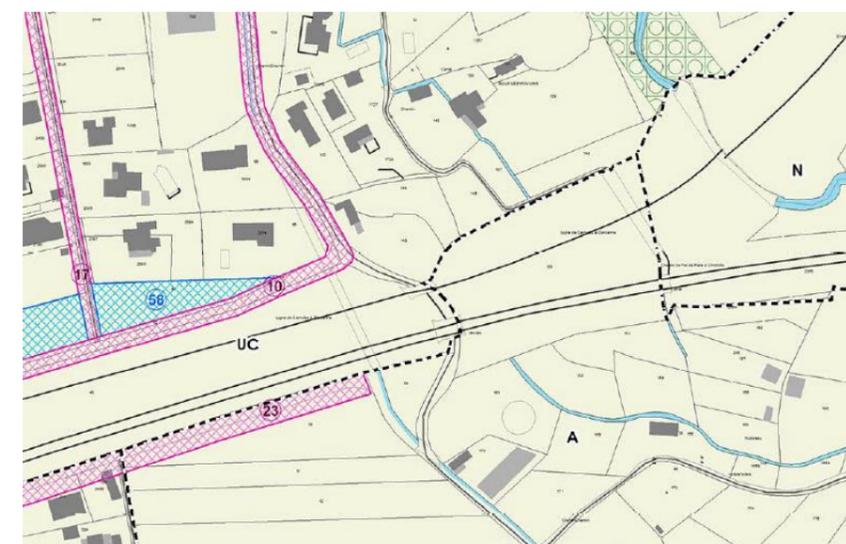


Figure 27 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

EVOLUTIONS INDUITES APPORTEES AUX AUTRES ZONES

Afin de permettre au PLU de Carnoules de conserver une cohérence d'ensemble en termes de zonage, trois modifications de zones sont opérées :

- les emprises ferrées existantes, situées entre les espaces de travaux précités et la gare et actuellement classées respectivement en zone AU2, AU1 et UC sont reclassées en zone UF, dévolue à l'activité ferroviaire. Cela représente une superficie 20 441 m². Ce reclassement est compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation de cette zone (maisons neuves) dont seules les franges sont affectées (réduction partielle de quelques mètres de la bande de recul végétalisée, d'un bassin de rétention, et de jardins existantes).
- l'extension de la zone UF au détriment de la zone A, indiquée préalablement, conduit à la création d'une enclave de zone A entre les zones urbaines et la zone naturelle, d'une superficie de 3777 m². Cette enclave ne présente aucun intérêt agricole puisqu'elle correspond à la voie ferrée Carnoules / Gardanne et à ses abords. Cette voie n'étant pas impactée par le projet, il n'est pas nécessaire de la reclasser en zone UF. Toutefois, afin d'éviter un « pastillage » de zone A, elle est reclassée en zone N mitoyenne.

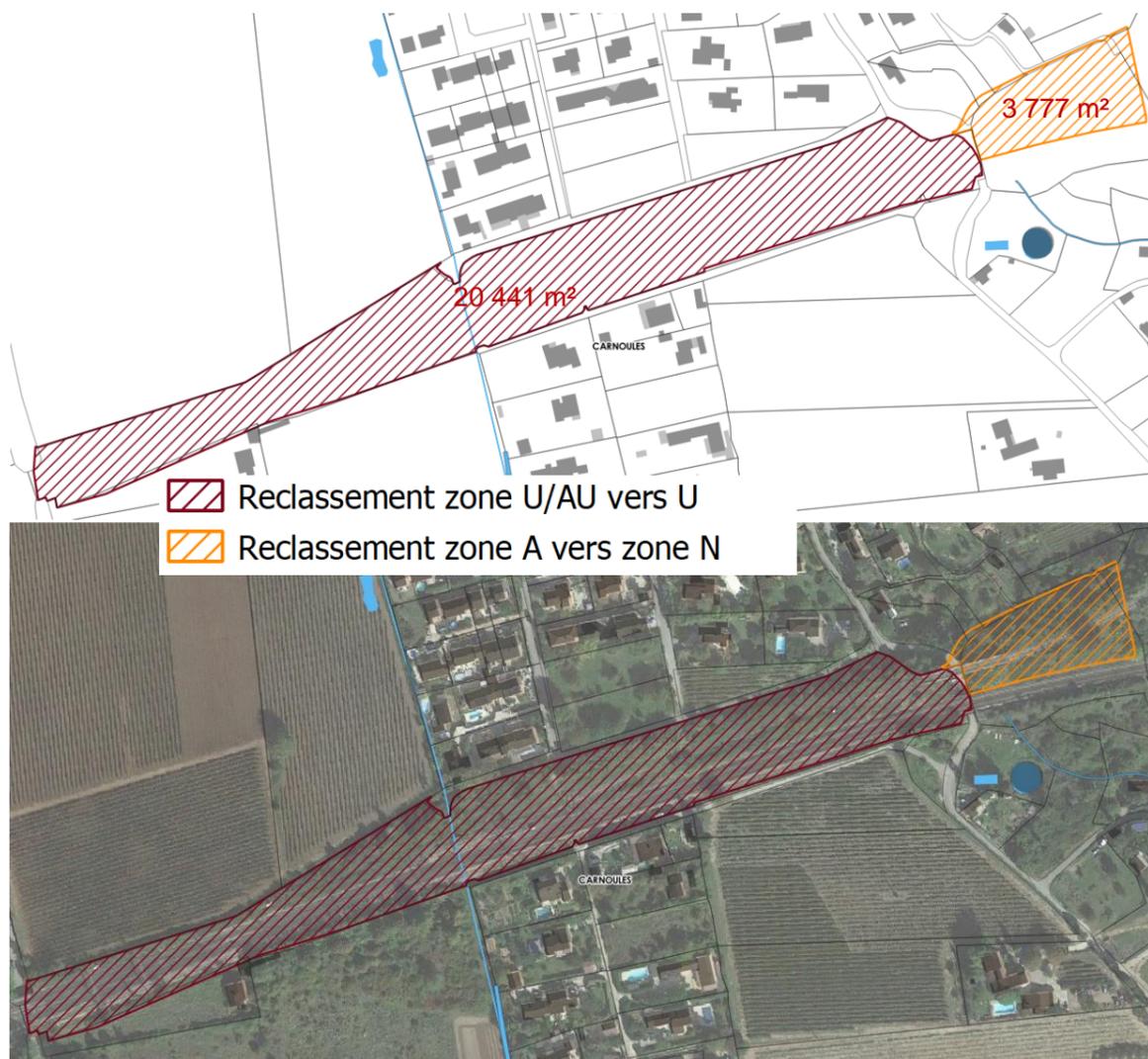
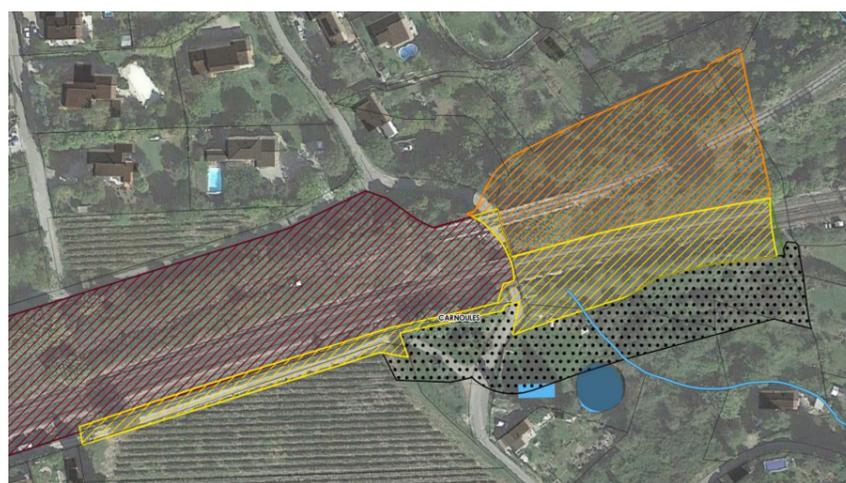


Figure 28 : Evolutions induites des autres zones



- ▨ Déclassement zone A vers U
- ▨ Déclassement zone N vers U
- ⬢ Périmètres de travaux ferroviaires potentiels
- ▨ Reclassement zone U/AU vers U
- ▨ Reclassement zone A vers zone N

Figure 30 : Synthèse des évolutions opérées à l'extrémité Est



Figure 29 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

- Partiellement classées en zone AUe1, des emprises nécessaires à l'exploitation ferroviaire (et propriété de SNCF réseau) sont reclassées en zone UF au sud de la gare, pour une superficie de 22 996 m². Ce reclassement est compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation de cette zone (n°5 secteur gare) qui identifie ce site comme étant pollué et devant accueillir des activités avec des ouvrages adaptés, ce qui est le cas de l'activité ferroviaire.



Figure 31 : Evolutions induites des autres zones



Figure 32 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

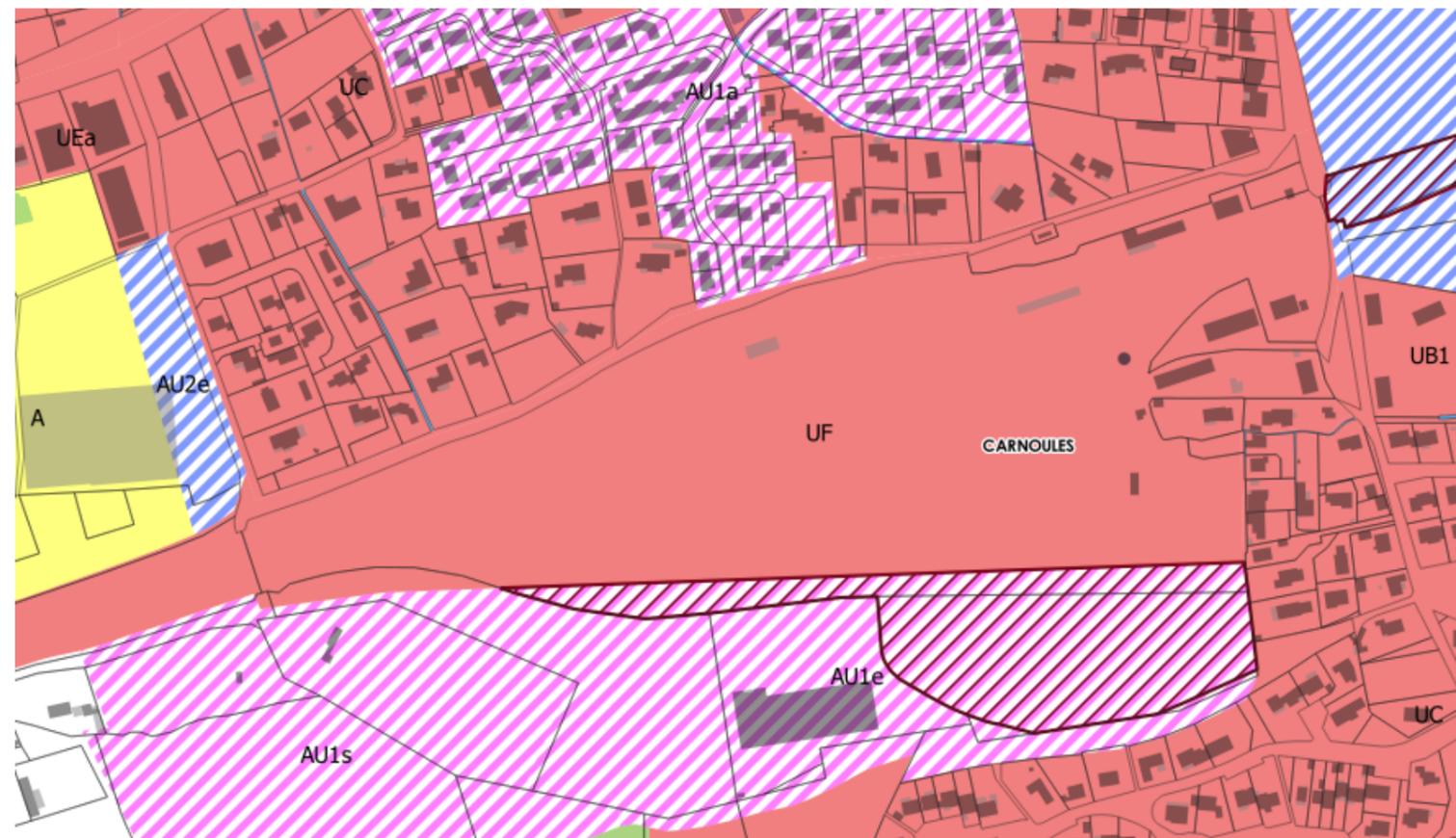
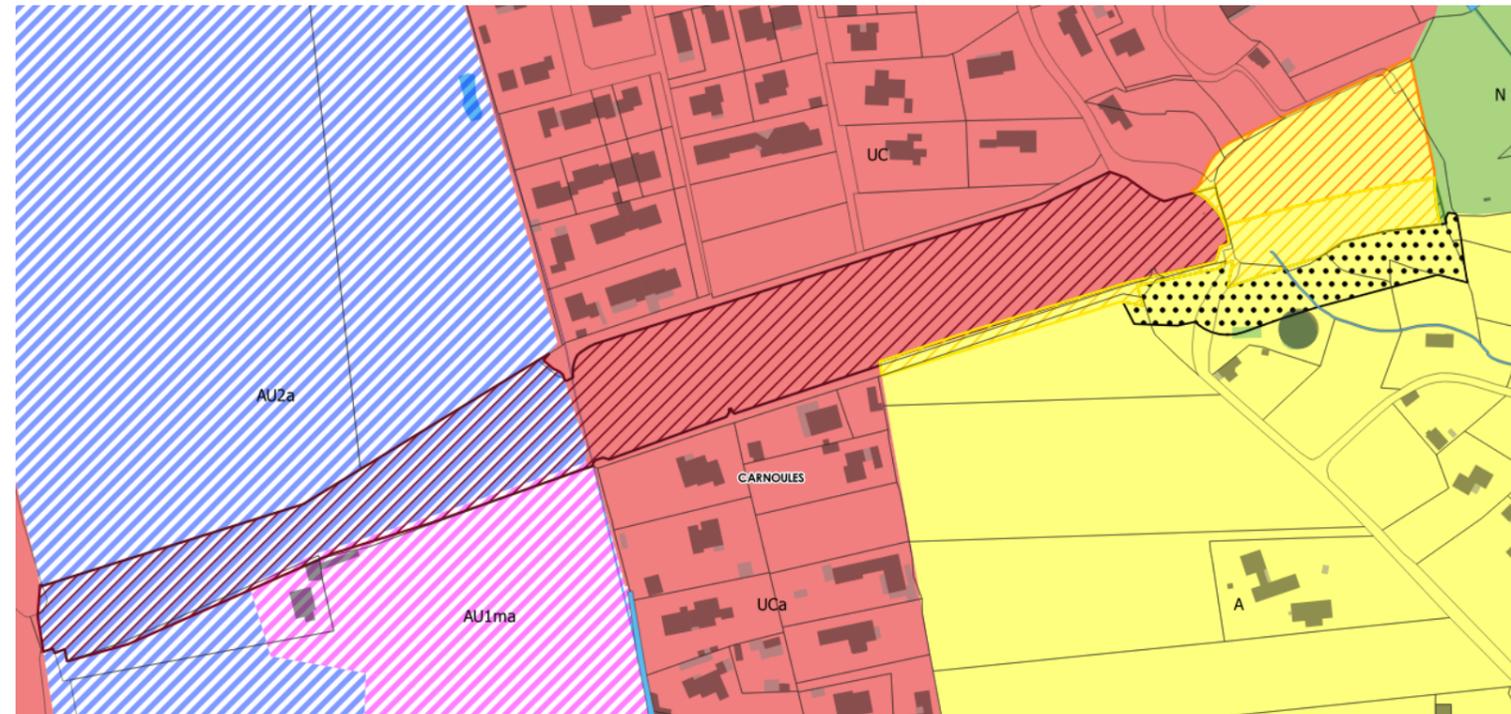
Figure 33 : types de zone en vigueur et évolutions proposées

Types de zones

- Zone urbaine (U)
- Zone à urbaniser (AU) ouverte
- Zone à urbaniser (AU) fermée
- Zone agricole (A)
- Zone naturelle (N)

Evolutions apportées au zonage

- Déclassement zone A vers U
- Déclassement zone N vers U
- Périmètres de travaux ferroviaires potentiels
- Reclassement zone U/AU vers U
- Reclassement zone A vers zone N



4.2 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU REGLEMENT

L'article 16 des dispositions générales du règlement du PLU de Carnoules relatif aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » est complété avec un ensemble de mesures supplémentaires permettant de déroger aux règles gabaritaires habituelles (emprises, hauteurs, reculs...) pour les équipements ferroviaires liés au projet des phases 1 & 2.

Cette mesure permet de limiter la suppression de règles / servitudes écrites ou graphiques sur le plan de zonage.

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les compléments sont surlignés en gris.

ARTICLE 16 – CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERÊT COLLECTIF

Les installations et constructions nécessaires aux services publics ou présentant un intérêt collectif bénéficient lorsque cela est nécessaire de règles assouplies notamment en ce qui concerne leur implantation par rapport aux voies, aux limites, aux autres constructions, leur aspect extérieur, etc.

Elles doivent toutefois respecter une intégration satisfaisante dans l'environnement.

De même, les constructions et installations nécessaires au fonctionnement du réseau public de transport d'électricité, ainsi que les exhaussements et affouillements de sol qui leur sont liés, sont autorisés dans toutes les zones et ne sont pas soumises aux dispositions des articles 6 à 11 de ces zones

De plus, dans les zones U et AU, ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N représentés sur les documents graphiques (plans de zonage), par exception aux règles prévues dans chacune des zones (écrites ou graphiques), sont autorisés les **pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols** nécessaires à la mise en œuvre des travaux d'amélioration du système ferroviaire dans le cadre du projet des phases 1 et 2 sous réserve :

- qu'ils soient **temporaires** et permettent une remise en état du site à l'issue des travaux (qui, pour des raisons de maintien d'exploitation de la voie ferrée, peuvent durer quelques années).
- qu'ils soient **proportionnés** aux besoins des travaux du projet des phases 1 et 2 déclarés d'utilité publique ;
- qu'ils fassent, dans la mesure du possible, l'objet d'une **intégration dans le paysage** et les tissus urbains environnants ;
- qu'ils ne **compromettent pas la réalisation ultérieure de projets** au sein de ces périmètres, notamment lorsqu'ils sont situés dans un périmètre d'Orientations d'Aménagement et de Programmation ou des terrains grevés par des Emplacements réservés ;
- qu'ils **n'accroissent pas l'exposition des personnes et des biens face aux risques** et intègrent, si besoin, des dispositifs permettant de maintenir un impact neutre ;
- lorsqu'ils sont situés dans les zones Agricoles (A) et naturelles (N), qu'ils ne soient pas incompatibles – après remise en état - avec **l'exercice ultérieur d'une activité agricole, pastorale ou forestière** du terrain et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Ces pistes d'accès, installations et aménagements, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols peuvent déroger à l'ensemble des règles écrites et graphiques (destinations, occupation des sols, reculs, axes et limites d'implantation, coefficient d'emprise au sol, coefficient d'espace vert et hauteur notamment) dès lors que cela répond à une nécessité technique.

La mise en œuvre d'une OAP, d'un Emplacement Réservé... ne s'oppose pas à leur mise en œuvre préalable.

4.3 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AUX ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Aucune modification n'est apportée aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

4.4 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APORTEES A LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (ER)

Les aménagements prévus dans le cadre de l'opération Carnoules – Terminus Est du RER toulonnais remettent au cause un certain nombre d'emplacements réservés prévus initialement dans le PLU en vigueur.

Font ainsi l'objet d'une réduction, les emplacements réservés suivants :

- ER 23 : Elargissement d'un chemin, sur une superficie de 1404 m² ;
- ER 25 : Elargissement du chemin des Grafeaux, sur 4 045 m² ;
- ER 61, Création d'un bassin pluvial d'expansion sur 69 m²

Afin de permettre le maintien d'une desserte d'une largeur suffisante aux maisons situées dans le quartier Maisons Neuves, un nouvel ER 23b est créé, d'une largeur de 5 m, pour pallier la réduction de l'ER23 du fait des aménagements ferroviaires.

Evolutions apportées à la liste des emplacements réservés :

Le texte inchangé est présenté en *italique*. Les suppressions de texte sont ~~barrées~~. Les compléments sont surlignés en gris.

N°	Désignation	Localisation	Bénéficiaire	Largeur	Surface
23	<i>Elargissement d'un chemin</i>	<i>Quartier des Maisons</i>	<i>Commune</i>	<i>5 m</i>	2400 m² 596 m²
23b	Elargissement d'un chemin	Quartier des Maisons	Commune	5 m	1 227 m²
25	<i>Elargissement du chemin des Grafeaux</i>	<i>Quartier le Plan</i>	<i>Commune</i>	<i>10 m</i>	6 800 m² 2755 m²
61	<i>Création d'un bassin pluvial d'expansion</i>	<i>Quartier Maisons Neuves</i>	<i>Commune</i>		3700 m² 3631 m²

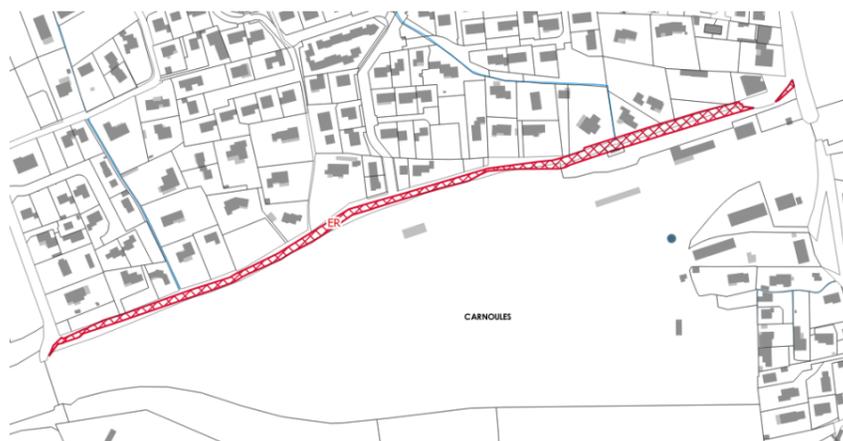


Figure 34 : ER 25 faisant l'objet d'une réduction

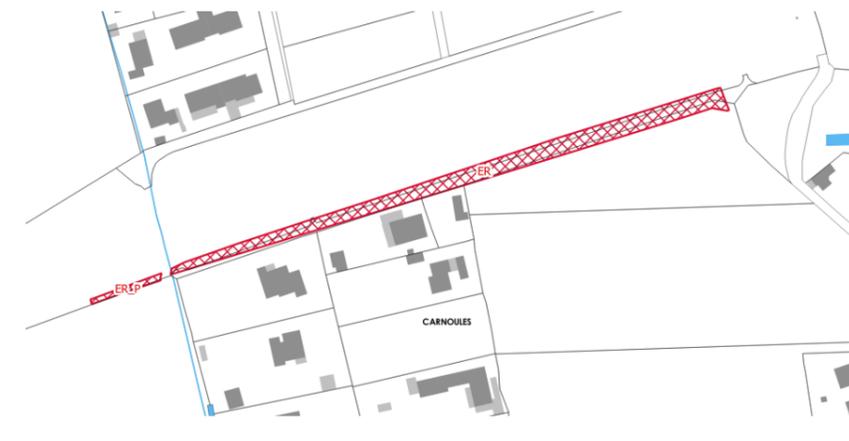


Figure 36 : ER 23 et 61 faisant l'objet d'une réduction



Figure 35 : ER 25 / Extrait du zonage du PLU en vigueur



Figure 37 : ER 23 et 61/ Extrait du zonage du PLU en vigueur

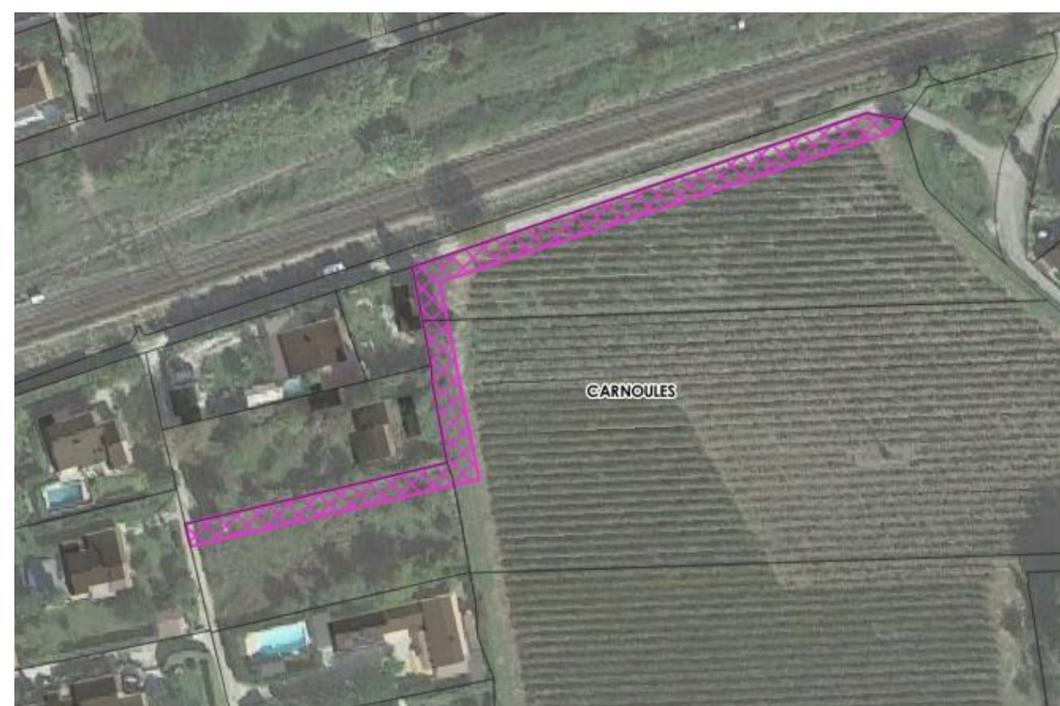
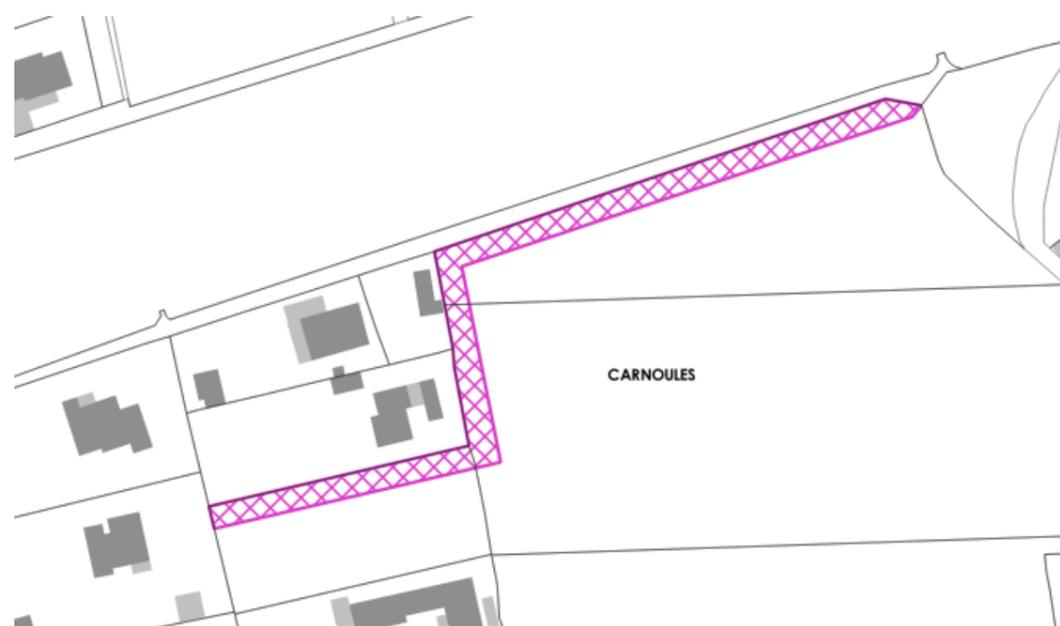


Figure 38 : Proposition de création de l'ER 23b

5 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

5.1 COMPATIBILITE AVEC LE SRADDET

Le SRADDET est un document qui a été rédigé en 2018 avec une adoption en juin 2019. Le projet des phases 1 & 2 n'était pas encore complètement circonscrit à ces dates-là.

Le terme LNPCA, générique, est employé normalement dans le SRADDET. Les objectifs du SRADDET sont compatibles et s'appliquent pour le projet des phases 1 & 2 »

PRESENTATION DU SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) est un document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire.

Il identifie trois enjeux transversaux qui se déclinent en ligne directrice.

Enjeux transversaux	Eléments de ruptures	Lignes directrices
Concilier attractivités économique résidentielle et du territoire	Changer le modèle de Développement territorial <i>pour une région attractive pour les entreprises et la population</i>	Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional
Améliorer la vie quotidienne préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité	Rompre avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles <i>pour une région résiliente</i>	Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau
Conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré des territoires	Atténuer les logiques de concurrence territoriale <i>pour une région solidaire</i>	Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants

Ces trois lignes directrices sont déclinées en axes et orientations puis en objectifs qualitatifs ou quantitatifs pour 2030 et 2050. Le SRADDET comporte 68 objectifs (et 52 règles d'application) à traduire dans les documents d'urbanisme des territoires.

Le SRADDET PACA a été adopté le 26 juin 2019 par l'assemblée régionale et le préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a rendu son arrêté portant approbation du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires le 15 octobre 2019.

Le SRADDET ne s'oppose pas aux tiers mais aux documents d'urbanisme. Il s'impose ainsi à tous les SCoT de la région PACA, et, dans l'attente de leur mise en compatibilité éventuelle, aux plans locaux d'urbanisme. Le SRADDET s'imposant aux documents d'urbanisme (SCOT, PLU...) et non aux tiers, de potentiels opposants à un projet d'infrastructure tel que le projet des phases 1 et 2, ne pourront pas évoquer une non-compatibilité avec le SRADDET s'ils attaquent la DUP emportant mise en compatibilité.

ORIENTATION DU SRADDET EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SRADDET, notamment les projets prévus dans les phases 1 & 2, qui en fait un

élément fort de sa politique de mobilité et de développement économique endogène et exogène.

EXTRAITS DU SRADDET

ORIENTATION 1 / UN TERRITOIRE CONNECTE ET PLUS ACCESSIBLE AU NIVEAU NATIONAL, EUROPEEN ET INTERNATIONAL

OBJECTIF 1 : CONFORTER LES PORTES D'ENTREE DU TERRITOIRE REGIONAL

Concernant les portes et infrastructures ferroviaires

Alors que Marseille, Aix et Avignon bénéficient à travers leurs gares d'un accès performant à Paris, aux grandes métropoles régionales et à certaines destinations européennes comme Barcelone Londres ou Bruxelles, la faiblesse relative du réseau interne pénalise fortement la connexion des métropoles de Nice et de Toulon.

L'aboutissement du projet de LNPCA constitue donc une priorité régionale pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région.

OBJECTIF 4 : RENFORCER LES GRANDS POLES ECONOMIQUES, TOURISTIQUES ET CULTURELS

Grands pôles économiques

L'analyse du lien entre les grands pôles économiques et les nœuds de transports met en évidence la faible compétitivité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les liens vers l'aéroport Marseille-Provence et la gare Aix-TGV, mais aussi vers l'aéroport de Nice. Elle démontre également la dépendance générale à l'automobile sur l'accessibilité à la Technopôle de Sophia Antipolis.

L'objectif consiste en premier lieu à améliorer l'accessibilité de ces grands pôles économiques à partir des portes d'entrée du territoire régional: les grands pôles économiques régionaux doivent bénéficier d'une desserte renforcée par les réseaux de transport collectifs et les nouveaux modes. Il s'agit de:

- consolider l'ensemble de l'offre interurbaine de transports;
- compléter les réseaux de transports en commun urbains et interurbains;
- atteindre de nouveaux standards de qualité pour l'offre de transports en commun au quotidien;
- améliorer les amplitudes horaires de desserte concernant l'offre ferroviaire et organiser l'articulation de la LNPCA avec les réseaux de transports en commun interurbains (TER, LER).

OBJECTIF 7 : CONSOLIDER LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES LIMITROPHES ET RENFORCER L'ARC MEDITERRANEEN

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

La configuration géographique de la région est favorable à l'usage du transport ferroviaire (zones de forte densité en conurbations ou en chapelet le long du littoral). Néanmoins, la région offre le plus faible linéaire de ligne ferroviaire par habitant et le réseau est saturé, particulièrement autour de Marseille et entre Cannes et Nice, limitant de fait la performance de l'offre. Ainsi, la part modale du ferroviaire dans les déplacements est actuellement réduite alors même que la région connaît un enjeu fort de réduction des émissions (GES, NOx, particules fines, ozone) liées au secteur des transports. 600000 habitants sont exposés à des dépassements de seuil de pollution.

Le SRADDET réaffirme le caractère indispensable de la réalisation du projet de Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), maillée avec la ligne ferroviaire existante, pour répondre aux multiples défis de la mobilité à l'échelle régionale.

Ainsi, la désaturation du réseau ferroviaire existant et des principaux nœuds ferroviaires (Marseille, Toulon et Nice), le renforcement de la qualité de vie des habitants, la mise en œuvre du plan climat gouvernemental et les objectifs de réduction de la pollution atmosphérique liée aux transports ainsi que le renfort de l'attractivité économique et touristique de la région sont autant d'objectifs poursuivis par ce projet de ligne nouvelle.

ORIENTATION N°3 : INFRASTRUCTURES : DES RESEAUX CONSOLIDES, DES POLES D'ECHANGES HIERARCHISES

OBJECTIF 44 : ACCELERER LA REALISATION DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR POUR RENFORCER L'OFFRE DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Le projet des phases 1 & 2 est compatible avec cet objectif en prenant en compte l'évolution des terminologies.

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SRADDET permet en l'état la mise en œuvre des projets en phase 1 & 2.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Carnoules, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.2 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT

Carnoules fait partie du SCoT Cœur du Var.

PRESENTATION DU SCOT

Le SCoT Cœur du Var a été approuvé le 12/04/2016. Il s'applique sur l'ensemble des communes de la communauté éponyme.

ORIENTATION DU SCOT EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 n'est pas directement identifié dans le SCoT Cœur du Var, ni les travaux prévus en phase 1 et 2. Toutefois, plusieurs orientations poussent à un renforcement des équipements ferroviaires en tant qu'espaces de mobilité et de développement économique, allant dans le sens des objectifs du projet des phases 1 & 2.

Extraits du SCOT Cœur du Var

O-1.4 Créer et développer des espaces d'activités stratégiques dans les pôles piliers de l'armature urbaine

La création des espaces activités de la gare et des Naïes à Carnoules.

Le SCoT souhaite la création de deux espaces d'activités de rayonnement à Carnoules. Leviers de la création d'emplois au sud du territoire, ces projets de zones d'activités de production, fortement créatrices d'emplois.

La création de ces espaces devra être échelonnée dans le temps.

Par ailleurs, la création de l'espace d'activités des Naïes est conditionnée à la desserte directe depuis la voie d'accès à l'échangeur autoroutier sur l'axe stratégique sera conforté par le projet de compléter l'échangeur actuel décrit

De manière générale, ces espaces d'activités devront avoir une accessibilité élevée aux activités ciblées.

Par ailleurs, la proximité de ces pôles d'emplois avec le projet de pôle multimodal à Carnoules devra permettre d'encourager l'usage des modes de transports alternatifs. Dans ce contexte, les liens entre ces espaces d'activités et le pôle multimodal devront être recherchés.

O-2.21 Consolider l'armature urbaine par des pôles d'échanges adaptés

O-2.21 Consolider l'armature urbaine par des pôles d'échanges
L'attractivité d'un service de transports collectifs est liée à la qualité d'accès et à la qualité des échanges intermodaux. Les pôles d'échanges cumulent plusieurs fonctions associant desserte en TC, réseau cyclable et cheminements piétons, accessibles parcs relais, bornes taxis...

Le développement de la politique des déplacements sur Cœur du Var s'appuie sur les principes d'échanges :

- Trois pôles d'échanges structurants appuyés sur le pôle intercommunal autour des gares de Carnoules et du Cannet et de la gare de Toulon pour conforter en fonction des opportunités d'amélioration de la desserte et du développement, permettant les interconnexions entre les services départementaux avec la boucle structurante interne.
- Trois pôles d'échanges secondaires connectés sur la voie ferrée et les axes de circulation principaux en lien avec les gares ferroviaires de Puget Ville, F...

O-2.20 Structurer un réseau hiérarchisé et coordonné de transports collectifs

Le projet du SCoT Cœur du Var s'appuie sur un réseau de transports collectifs structuré visant à garantir un service efficace vers les principaux pôles attractifs extérieurs (Toulonnaise, Brignoles) et à organiser le principe d'un service interne reliant le pôle intercommunal et les pôles relais piliers et rabattant l'ensemble des communes du territoire vers ces pôles d'améliorer les déplacements de proximité en TC à tous les niveaux de la hiérarchie

Cette structuration s'appuie sur la conduite d'une démarche concertée et coordonnée de l'ensemble des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) sur le territoire intercommunal Le Luc/Le Cannet pour les transports urbains, le Conseil départemental pour les transports interurbains et le conseil régional pour les transports régionaux, territoriales autour d'un système à trois niveaux :

- ✓ Le renforcement du réseau ferroviaire et de services en cars interurbains pour relier le territoire aux grandes polarités extérieures (Dracénie, Aire brignolaise)
- ✓ La création d'un service pour structurer les déplacements internes à Cœur du Var autour du pôle intercommunal Le Luc-le Cannet et les pôles relais piliers de Carré de la Gare. Cette offre pourra prendre appui sur l'offre de service interurbain.
- ✓ La création de services de transport en commun complémentaires des services existants permettant le rabattement vers ces derniers (service de transports à la demande communales ou intercommunales...) notamment depuis les pôles relais piliers de proximité et les quartiers périphériques, non desservis par un service de TC.

INICIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SCOT Cœur du Var permet en l'état la mise en œuvre des projets en phase 1 et 2.

Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Carnoules, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.