

## Contribution à la concertation sur la mise en conformité des documents d'urbanisme de Saint Cyr sur Mer.

Ancien cadre supérieur SNCF mais aussi ancien élu municipal de Saint Cyr sur Mer, je me réjouis du choix de Saint Cyr sur Mer pour l'implantation du terminus Ouest du futur RER Toulonnais.

Mais je déplore de découvrir totalement par hasard cette phase de concertation, qui n'a fait l'objet d'aucune communication et se déroule sur une période courte et inappropriée, en plein dans les vacances estivales.

De plus, et alors même que la précédente phase de concertation nous avait donné l'occasion de proposer une solution d'implantation beaucoup plus pertinente, je suis très désagréablement surpris de voir que les études se sont limitées à une seule solution.

Cette consultation me permet donc de réexprimer ma volonté, largement partagée à Saint Cyr, et notamment par des acteurs territoriaux, de voir étudier la variante proposée par l'association « Saint Cyr, citoyenne, écologique et solidaire ».



Je considère en effet que la solution proposée constitue une erreur majeure que l'ensemble des parties prenantes aurait à assumer sur plusieurs décennies, et ce pour les raisons suivantes :

**En ce qui concerne la faisabilité tout d'abord**, l'amalgame et l'interdépendance de ce projet de PEM avec le projet municipal « OAP Pradeaux Gare », largement et opportunément entretenus par les décideurs locaux, aurait des conséquences fortes:

- En termes administratif avec la nécessité de voir mener au préalable les aménagements de voiries de Pradeaux Gare, avec les expropriations et recours correspondants.
- En termes de délais et de financement avec la nécessité de boucler un double tour de table financier et d'intégrer en termes de délais les contraintes et incertitudes des deux projets.
- En terme d'acceptabilité puisque cet amalgame fait peser sur le projet de PEM les réserves et oppositions liées aux conséquences du projet Pradeaux Gare, qui amènerait des contraintes foncières et environnementales fortes.

Notre variante permet la dissociation des deux projets, sans pèjorer l'un ou l'autre mais sans dépendre l'un de l'autre.

- Pas de contraintes administratives et techniques spécifiques.
- Un espace « à disposition » sans nécessité d'expropriation
- Pas de contraintes préalables en termes d'accès.
- Une vie propre pour chacun des projets.

**En ce qui concerne l'accessibilité, ensuite.** Sous prétexte de proximité du Centre-ville, mais surtout pour faire porter par le projet de PEM les contraintes liées à l'OAP Pradeaux Gare, il nous est présenté un projet contraint qui décale les problèmes actuels sans les résoudre.

- On amène des véhicules sur l'axe route de la Cadière/Avenue des Lecques
- On ne résout que partiellement le problème de l'avenue des Lecques avec le maintien du double sens dans sa partie haute et du goulet d'étranglement du Pont Rail de l'avenue Général de Gaulle.
- On renforce la difficulté de passage de ce Pont Rail en y rajoutant un conflit de circulation avec les flux piétons et modes doux.
- On dimensionne l'ensemble du projet sur l'élargissement du chemin de Tacone, avec mention de voies dédiées aux TC dont nous ne comprenons pas la faisabilité.

A contrario, la variante que nous proposons permet de libérer le centre ville par l'alimentation directe par l'autoroute pour les utilisateurs de La Cadière, Le Castellet et Le Beausset et par la D559. Elle permet la fluidification de la circulation par la mise en sens unique de l'Avenue des Lecques sur toute sa longueur, y compris sous le PR avec un flux descendant par le chemin de La Bourrasque. Située au Centre de gravité des différents quartiers de la Commune, elle permet l'aménagement d'itinéraires piétonniers, de pistes cyclables et d'un réseau de TC en étoile rabattant sur la trame existante de la D559 et de ses 3 rond points.

En ce qui concerne les résidents proches de la gare actuelle ou du projet Pradeaux Gare, le décalage de 250 mètres environ est largement compensé par des accès facilités.

**En termes de praticité, de service et d'adaptabilité,** ce projet se révèle d'ores et déjà inadapté et surtout extrêmement limité dans ses possibilités de développement.

Le projet présenté offre 300 places de stationnement, avec un parking en élévation. Outre les problématiques d'insertion paysagère et d'accessibilité, ce dimensionnement est d'ores et déjà insuffisant puisque correspondant au nombre de places offertes actuellement et n'intégrant donc pas le développement exponentiel attendu.

Nous avons du mal à voir les possibilités d'extension évoquées dans le document.

Il en est de même pour les 40 places de vélo proposées.

D'une manière générale, vont se confronter sur le même axe des fonctions de stationnement et de dessertes et des fonctions de circulation Est/Ouest..

Uniquement centrés sur le ferroviaire, ces équipements ne permettent pas un développement du covoiturage ou des équipements de « gare routière » (nombre d'emplacements bus).

La variante que nous proposons permet l'utilisation des centaines de places de parking existantes utilisées par Aqualand en haute saison (dans la période de baisse des flux pendulaires sortants et de hausse des flux touristiques entrants, donc sans stationnement sur place) et libres les 9 autres mois de l'année.

En y ajoutant les 11000 m2 de friche attenante, on voit immédiatement la réponse aux besoins, actuels et à venir, de stationnements, qu'ils soient automobiles ou vélos.

Cet espace permet de plus un aménagement intermodal évolutif et digne de ce nom avec une gare ferroviaire et routière, point de départ d'un réseau communautaire de TC, et l'aménagement d'un dispositif de covoiturage en entrée d'autoroute.

La situation à la porte du territoire permettra également de compléter l'offre Gare par un point d'accueil et d'information touristique et économique mais aussi par une véritable « maison de la mobilité » facilitant l'utilisation des modes doux, propres et collectifs.

**En ce qui concerne les aspects patrimoniaux et fonciers, mais aussi le coût.**

La solution proposée, avec un positionnement des quais au plus près de la gare actuelle, a des impacts forts sur le plateau de voie par l'élargissement nécessaire du rayon de courbure des voies de circulation.

D'autre part, SNCF Réseau a choisi l'option du maintien des « voies Fret » sur site, sur le même linéaire et à la suite de l'implantation projetée pour la gare,

Les impacts patrimoniaux, avec la démolition de la gare actuelle, fonciers, avec les incidences sur le bâti actuel et les logements adjacents, et agricoles, avec la suppression de vignes classées interpellent fort justement les acteurs et spectateurs de ce projet.

L'impact financier est important avec une enveloppe estimée à 183 M€.

La variante que nous proposons, avec une implantation des quais décalée de quelques centaines de mètres et donc des impacts limités sur le rayon de courbure, mais aussi une possibilité d'élargissement vers le sud du plateau de voie au droit du PEM, serait de nature à limiter, voire supprimer, ces impacts patrimoniaux (on pourrait conserver le bâtiment historique de la gare avec une vocation associative ou territoriale), fonciers et agricoles....

D'autre part, je propose l'étude d'une implantation décalée des voies Fret paires et impaires, par exemple de part et d'autre du PEM, pour limiter l'emprise correspondante à 3 voies, et donc les impacts périmétriques.

Au delà des avantages techniques et fonciers, et sous réserve des études que nous demandons avec insistance, la variante que nous proposons présente une économie de plusieurs dizaines de millions d'euros par rapport à la solution présentée.

Pour toutes ces raisons, je demande aux décideurs territoriaux, aux partenaires du projet et à SNCF Réseau, de bien vouloir étudier la variante d'implantation que nous proposons, entre la bretelle de sortie de l'autoroute et Aqualand.

Ainsi pourra se faire en connaissance de cause, le choix qui permettra à ce projet de répondre au mieux aux attentes de nos concitoyens et aux objectifs environnementaux, économiques et de service que nous partageons, dans le souci de l'intérêt général et de la bonne gestion de l'argent public.

Philippe SERRE