



St Cyr citoyenne, écologique et sociale.

Projet de gare terminus du RER toulonnais à St CYR concertation pour mise en conformité du PLU de St CYR

Réponse de l'association à la consultation

Commentaire liminaire

Intérêt à agir et implication de l'association St CYR citoyenne, écologique et sociale

L'association Loi 1901 « *St Cyr citoyenne, écologique et sociale* » s'est donné comme objectifs **statutaires le développement de la démocratie participative** et une réussite exemplaire **de la transition écologique à St CYR**. Elle est par ailleurs très attachée à une approche intercommunale des questions d'aménagement.

Dès la consultation lancée par la SNCF à **l'automne 2019** sur le choix d'un terminus Ouest pour le projet de « RER toulonnais », elle s'est mobilisée pour plaider en faveur de l'implantation de ce terminus à St CYR, mais à un **emplacement différent** de celui qui est présenté par la SNCF pour la consultation qui se déroule du 16 Juillet au 16 Août 2021, à savoir un **emplacement situé 250 à 300 m plus à l'Ouest** que le projet soumis à cette dernière consultation, entre la bretelle d'autoroute A50 et le parc de loisirs Aqualand (**« solution B » dans le reste de la note**). A l'époque, la SNCF avait été destinataire du document de 3 pages décrivant cette solution B.

L'association s'est ensuite fortement impliquée lors de l'enquête de la SNCF menée en **novembre et décembre 2020**, pour le choix entre SANARY/OLLIOULES et St CYR, plaidant en faveur de St CYR, mais sans approuver pour autant l'emplacement décrit dans le dossier (**« solution A » dans le reste de la note**)

Procédure de la consultation

Comme le souligne la SNCF elle-même dans le dossier de consultation, dans le rappel du contexte administratif local (voir § 2.3.1 page 9), les équipements du territoire de St CYR **« lui confèrent le statut de pôle intercommunal »**. A ce jour, la gare de St CYR est utilisée par de nombreux usagers résidant dans les communes Nord de l'agglomération Sud Ste Baume (SSB) : **Le BEAUSSET, La CADIERE, Le CASTELLET, SIGNES**.

Le projet de gare terminus du RER à St CYR vise à favoriser le développement des transports ferroviaires entre toutes ces communes et la métropole toulonnaise : on peut donc espérer que le nombre d'usagers de ces communes « Nord SSB » va croître notablement. Ces usagers seront pleinement concernés par l'organisation des flux de circulation automobile vers la gare, telle que résultant du PLU, et du projet présenté.

Dans ce contexte, **l'association considère qu'il est anormal** que, d'après les informations dont elle dispose, les **maires de ces communes** et les usagers actuels ou potentiels du TER qui y **résident n'aient pas été informés directement de la consultation** en cours. Elle demande qu'il y soit remédié par les moyens appropriés, et que la **date de clôture de la consultation soit repoussée** pour permettre leur participation.

Sur un plan plus général, l'association estime qu'une telle prolongation répond aussi à un souci de transparence démocratique, la date de la consultation en plein été, du 16 Juillet au 16 Aout, ne permettant pas de garantir une information et une sensibilisation des citoyens, sur un dossier stratégique pour la commune et l'agglomération, les moyens de publicité ayant été limités au minimum légal.

ST CYR CITOYENNE, ECOLOGIQUE ET SOCIALE Association loi 1901 n° W832019840

Siège Social : 5, allée des Muriers 83270 Saint Cyr sur Mer

Mail : saintcyr citoyenne@gmail.com

Facebook : [St Cyr citoyenne, écologique et sociale](https://www.facebook.com/StCyrCitoyenne)

Commentaire général

Comme le fait clairement la SNCF dans son dossier de consultation (solution A) , il convient de distinguer :

- les aménagements et équipements nécessaires à la **gare et au pôle d'échanges multimodal (PEM)**,
- les aménagements et équipements désignés dans le dossier par la SNCF comme « **projet urbain** de la ville », conforme aux Orientations d'aménagement et de programmation (**OAP Pradeaux – Gare**), cette OAP ayant été inscrite dans le PLU approuvé en Juin 2016.

La SNCF précise bien (cf p.14) que l'opération qu'elle prend en charge « *se limite au PEM et aux circulations bus et arrêts bus dans le PEM, les autres aménagements seront réalisés dans le cadre du projet urbain (à charge de la ville)* ».

La **solution B** que l'association souhaite voir étudier permet un **découplage dans le temps** des 2 projets « gare + PEM » d'un côté et OAP Pradeaux Gare, de l'autre, et elle évite de rendre tributaire le projet « Gare + PEM » des aléas de procédures d'expropriations plus lourdes dans la solution A.

La **solution B** permet la dissociation des deux projets, sans compromettre ou pénaliser l'un ou l'autre mais sans les faire dépendre l'un de l'autre.

- pas de contraintes administratives et techniques spécifiques,
- un **espace de 1,1 ha** « à disposition », **parcelle unique en friche**, sans nécessité de nombreuses expropriations,
- pas de contraintes préalables en termes d'accès aux véhicules à moteur,
- une vie propre pour chacun des projets.

D'après certaines estimations évoquées par la SNCF elle-même, le coût total de la solution B pourrait être inférieur à celui de la solution A de plusieurs dizaines de millions d'Euros (pour mémoire, le dossier de la consultation de Novembre-Décembre 2020 estimait le coût de la solution A à 163 M €)

L'association s'étonne donc que le dossier soumis à consultation présente une solution unique, sans prise en compte des avis et propositions exprimés durant les consultations antérieures, notamment sa contribution et les nombreux avis exprimés en sa faveur.

Il faut noter que , en termes d'**acceptabilité**, la majorité des réserves et oppositions exprimées lors de la consultation visée ci-dessus portait en fait sur le projet « OAP Pradeaux-gare » et non sur le projet « gare + PEM »

Les commentaires qui suivent prennent donc en compte la comparaison avec une solution qui paraît préférable sur de nombreux critères.

QUESTIONS et REMARQUES liées à l'ACCESSIBILITE

✓ PADD et déplacements

- Les questions de déplacements constituent **une des orientations majeures du PADD** (voir tableau p. 26 orientation 3, rubrique 3.2 : « *améliorer les conditions de circulation* »)
- Or pour les raisons exposées ci-dessous, la solution A nous paraît entraîner **une aggravation des conditions de circulation au niveau de l'avenue du Général De Gaulle et du pont-rail (PRA) sur cette avenue.**

ST CYR CITOYENNE, ECOLOGIQUE ET SOCIALE Association loi 1901 n° W832019840

Siège Social : 5, allée des Muriers 83270 Saint Cyr sur Mer

Mail : saintcyr citoyenne@gmail.com

Facebook : [St Cyr citoyenne, écologique et sociale](#)

- Une **augmentation du trafic automobile** est prévisible sur ce tronçon :
 - D'après les chiffres fournis par la SNCF dans son dossier de consultation de Nov.- Déc. 2020, par rapport à la situation actuelle du TER, le nombre de voyageurs annuels (dans les 2 sens) montant ou descendant à St CYR pourrait augmenter de **120.000**, ce qui, sur 240 jours, et en supposant que la quasi-totalité de ces nouveaux voyageurs utilisent l'automobile pour aller ou repartir de la gare, représenterait un flux **supplémentaire** de l'ordre de 250 voitures arrivant au PRA, sans compter les véhicules se garants actuellement au Nord de la voie ferrée, qui voudront se garer dans le nouveau parking du PEM.
 - Or l'aménagement envisagé sur ce PRA ne facilitera aucunement son franchissement par les voitures, **au contraire**. En effet, la description de cet aménagement (voir pp. 16 et 17) montre que la traversée sera plus longue, mais que la **largeur pour le passage des véhicules sera inchangée**, ce qui est confirmé par la suppression complète de l'emplacement réservé N° 59 (cf. 43).
Le fait que la traversée soit plus longue (« *décalage du tablier* ») pourra même renforcer l'appréhension des conducteurs à s'engager sous le PRA en y croisant un autre véhicule, appréhension déjà constatée actuellement.
 - La solution A **décalle les problèmes actuels sans les résoudre**.
 - On amène des véhicules supplémentaires sur l'axe route de la Cadière/Avenue des Lecques (D66)
 - On ne résout que partiellement le problème de l'avenue des Lecques avec le maintien du double sens dans sa partie haute.
 - On renforce la difficulté de passage du PRA Général de Gaulle (cf ci-dessus) 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, mais le dossier indique (p. 14 colonne du milieu) que « *le PEM propose une adaptation du projet urbain (p.m. OAP) par la mise en double sens réservée aux TC du Chemin de Tacone* ». L'association ne comprend pas comment, avec cette adaptation, se fera l'accès des véhicules particuliers au parking envisagé.
 - En regard de ces difficultés, la **solution B présente de multiples avantages**
 - Elle permet de libérer le centre-ville par l'accès direct par l'autoroute pour les utilisateurs de La Cadière, Le Castellet et Le Beausset et par la D559 pour les arrivées des différents quartiers de la commune ou de La Ciotat ;
 - 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 PRA « Général de Gaulle » avec un flux descendant par le chemin de La Bourrasque ;
 - **directement branchée sur la D559**, axe majeur de circulation de la commune, à forte capacité de débit, 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.

✓ **Praticité et adaptabilité**

- 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 (voir ci-dessus). L'association souligne que la solution A présente des possibilités d'extension très limitées.
- 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).

ST CYR CITOYENNE, ECOLOGIQUE ET SOCIALE Association loi 1901 n° W832019840

Siège Social : 5, allée des Muriers 83270 Saint Cyr sur Mer

Mail : saintcyrcitoyenne@gmail.com

Facebook : [St Cyr citoyenne, écologique et sociale](#)

- **La solution B** 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. Avec les moyens modernes de contrôle d'accès aux parkings, il est sûrement possible de trouver une optimisation de l'utilisation des parkings en période de fonctionnement d'Aqualand les 3 mois (au maximum) de l'été, d'autant qu'on peut espérer que la proximité immédiate de la sortie de la future gare et de l'entrée d'Aqualand incite les usagers de ce parc nautique à venir en train plutôt qu'en voiture (actuellement, le trajet piétonnier entre la gare et Aqualand est long et accidentogène). Cet aspect de l'impact du « RER toulonnais » et du déplacement de la gare sur la fréquentation d'Aqualand n'a jamais été évoqué. Par ailleurs, le projet conduit à la **suppression complète de l'emplacement réservé N° 62 du PLU** : « *Création d'un **cheminement piétonnier** entre le Chemin des Pradeaux et Aqualand* ». Rien n'est dit dans le dossier sur le cheminement piétonnier après cette suppression, alors que la sécurité des usagers d'Aqualand venant par le train devrait faire l'objet d'une grande attention.
- En y ajoutant les 11.000 m2 de friche attenant, on voit immédiatement la réponse aux besoins, actuels et à venir, de stationnements, qu'ils soient automobiles ou vélos.
- Cet espace permet un aménagement intermodal 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 Sud Sainte Baume permettra également de compléter l'offre Gare par un point d'accueil et d'information touristique et économique intercommunal, mais aussi par une véritable « maison de la mobilité » facilitant l'utilisation des modes doux, propres et collectifs.

Aspects PATRIMONIAUX, ENVIRONNEMENTAUX et FINANCIERS

- ✓ 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,
- ✓ Ces options de la **solution A** entraînent des impacts **financiers, patrimoniaux, fonciers et environnementaux**, vraisemblablement **sensiblement supérieurs à ceux de la solution B**, avec la démolition de la gare actuelle, avec les incidences sur le bâti actuel et les logements adjacents et avec la suppression de vignes classées. A minima, une étude des impacts comparés des 2 solutions s'impose.
- ✓ La **solution B** que propose l'association, 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 ces impacts patrimoniaux (on pourrait conserver le bâtiment historique de la gare avec une vocation associative ou territoriale), fonciers et agricoles....
- ✓ D'autre part, l'association 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 l'association demande avec insistance, la solution B présenterait, selon des indications de la SNCF elle-même, une économie de plusieurs dizaines de millions d'euros par rapport à la solution A.

ST CYR CITOYENNE, ECOLOGIQUE ET SOCIALE Association loi 1901 n° W832019840

Siège Social : 5, allée des Muriers 83270 Saint Cyr sur Mer

Mail : saintcyr citoyenne@gmail.com

Facebook : [St Cyr citoyenne, écologique et sociale](#)

CONCLUSION

L'association St CYR citoyenne, écologique et sociale déplore que la consultation et les études de la SNCF ne porte que sur une seule solution (A).

Elle rappelle que, lors de la campagne électorale des élections régionales, M. Renaud MUSELIER, candidat tête de liste à sa propre succession comme Président de la Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires, et élu depuis Président de celle-ci, a déclaré publiquement à St CYR, le Jeudi 26 Juin, que « *la balle était maintenant dans le camp du Maire pour discuter autour du projet de Pôle d'échanges pour trouver la meilleure solution, dans le dialogue* », et il a indiqué à un représentant de l'association qu'il faisait confiance à la discussion, qu'il souhaitait favoriser la meilleure implantation, et que cette discussion devait être ouverte et guidée par l'intérêt général.

L'association estime précisément qu'au plan de l'intérêt général, la solution B qu'elle propose présente de nombreux avantages.

Elle souligne que la solution A risque d'induire une **dégradation des conditions de circulation automobile dans St CYR, contraire aux objectifs du PADD de St CYR.**

L'association considère que la solution A ne prend pas assez en compte les possibilités d'évolution dans le futur, alors que cette opération va structurer les circulations et le développement urbain pendant plusieurs dizaines d'années. Un tel choix serait une erreur difficilement corrigable, que les élus municipaux auront à gérer pendant plusieurs mandats.

Elle demande donc aux décideurs territoriaux, aux partenaires du projet et à SNCF Réseau, de bien vouloir étudier la variante d'implantation B, entre la bretelle de sortie de l'autoroute et Aqualand.

Ainsi pourra se faire en connaissance de cause, avec un processus respectant le dialogue et la démocratie participative, le choix qui permettra à ce projet stratégique pour la commune et l'agglomération Sud Ste Baume, de répondre au mieux aux attentes et de nos concitoyens et des usagers actuels et potentiels des transports collectifs, en visant un haut niveau d'objectifs environnementaux, économiques et de service, dans le souci de l'intérêt général et de la bonne gestion des finances publiques.