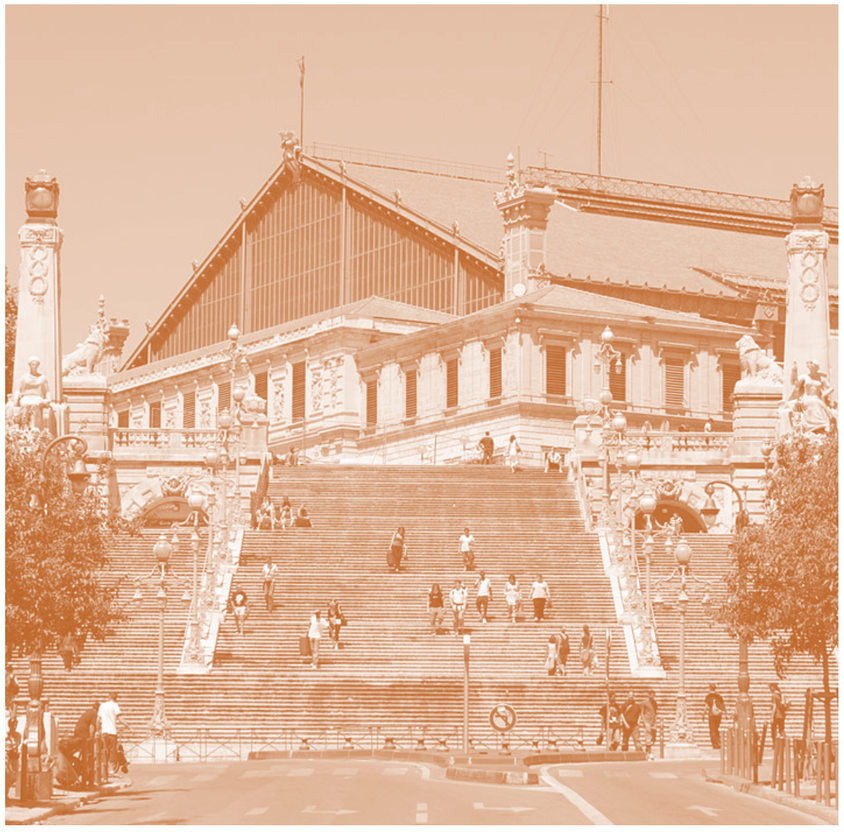
MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA

COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER



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

SNCF RÉSEAU

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 6

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 Description technique de l'Opération 10

2.3.3 Le pôle d'échange 13

2.3.4 Autres aménagements 16

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 23

3.1 PRINCIPAUX GÉNÉRAUX ET MÉTHODE D'ANALYSE 23

3.1.1 Préambule 23

3.1.2 Méthode d'analyse retenue 23

3.2 PRÉSENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER & ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ 24

3.2.1 Présentation du PLU en vigueur 24

3.2.2 Analyse de la compatibilité 24

3.3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ ET EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHOIX 35

4 PROJET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER 36

4.1 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU ZONAGE 36

4.2 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT . 39

4.3 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES ÀUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) 40

4.4 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES À LA LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER) 43

5 COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR 45

5.1 COMPATIBILITÉ AVEC LE SRADDET 45

5.2 COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT 47

TABLE DES FIGURES

FIGURE 20 : LOCALISATION DES OPERATIONS DU PROJET 5
FIGURE 22 : LE POLE MULTIMODAL DE NICE AEROPORT (SOURCE EPA PLAINE DU VAR) 6
FIGURE 21 : COHERENCE INTERMODALE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS SUR LE SECTEUR MARSEILLAIS 6
FIGURE 23 : VERS UN RER METROPOLITAIN - SCHEMA DES DESSERTES ET DES FREQUENCES A L'ECHELLE DE MARSEILLE 7
FIGURE 24 : STRUCTURE DES SERVICES TER AUTOUR DE TOULON ET NOMBRE DE TRAINS PAR HEURE DANS CHAQUE SENS PAR SECTION 8
FIGURE 6 : ORGANISATION DES POLES DE VIE DE LA COMMUNE (SOURCE : RAPPORT DE PRESENTATION – PLU APPROUVE EN 2016) 9
FIGURE 7 : GARE ACTUELLE 9
FIGURE 8 : SITUATION DE L'ACTUELLE ET DE LA NOUVELLE GARE 9
FIGURE 9 : SCHEMA DE LA SITUATION ACTUELLE ET AVEC LE PROJET (SNCF RESEAU, DOSSIER DE CONCERTATION, 2019) 11
FIGURE 10 : LA NOUVELLE GARE DE SAINT-CYR ET SON POLE D'ECHANGE (AREP 2021) 11
FIGURE 11 : SPATIALISATION DU PEM DE SAINT-CYR-SUR-MER – PLAN DE MASSE AREP, 2021) 13
FIGURE 12 : VUE DE LA GARE DEPUIS LE PARVIS D'ACCES - AREP 2021 14
FIGURE 13 : VUE DE LA V1 ET DU QUAI EXISTANT (IMAJNET) 16
FIGURE 14 : TRACE PROJETE (SYSTRA, 2021) 16
FIGURE 15 : REALISATION DES NOUVELLES CULEES (GOOGLE MAPS) 17
FIGURE 16 : TRACE PROJETE (SYSTRA, 2021) 17
FIGURE 17 : VUE DU TABLIER DU PRO AU NIVEAU DE L'ACCES AUTOROUTIER (GOOGLE MAPS) 17
FIGURE 18 : VUE AERIENNE DE L'OUVRAGE SUR L'ACCES A50 (GOOGLE MAPS) 18
FIGURE 19 : TRACE PROJETE (SYSTRA, 2021) 18
FIGURE 20 : TRACE PROJETE (SYSTRA, 2021) 18
FIGURE 21 : LOCALISATION DU MUR A REALISER – CHEMIN DE LA BOURRASQUE , OH DE LA BARBARIE (GOOGLE MAPS) 18
FIGURE 22 : LOCALISATION DU MUR A REALISER – COTE EST DU PRA SUR L'AVENUE DU GENERAL DE GAULLE (GOOGLE MAPS) 18
FIGURE 23 : LOCALISATION DU MUR A REALISER – COTE EST DU PRA DES PRADEAUX (GOOGLE MAPS) 18
FIGURE 24 : LOCALISATION DU MUR A REALISER – COTE OUEST DU PRA DES PRADEAUX (GOOGLE MAPS) 19
FIGURE 25 : LOCALISATION DU MUR A REALISER – COTE OUEST DU PRA DE LA BOURRASQUE (GOOGLE MAPS) 19
FIGURE 26 : LOCALISATION DU FUTUR PASO (GOOGLE MAPS) 19
FIGURE 27 : SCHEMA DES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT (ZOOM SUR LE SECTEUR DU PROJET) 24
FIGURE 28 : SCHEMA DES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD CONCERNANT HABITAT – EQUIPEMENTS – DEPLACEMENTS ET ECONOMIE (ZOOM SUR LE SECTEUR DU PROJET) 28
FIGURE 29 : PLAN D'AMENAGEMENT DE L'OAP « PRADEAUX – GARE » 30
FIGURE 30 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION DU PROJET ENVISAGEE AVEC L'OAP « PRADEAUX- GARE » 31
FIGURE 31 : PLAN D'AMENAGEMENT DE L'OAP « PRADEAUX » 31
FIGURE 32 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION DU PROJET ENVISAGE AVEC L'OAP « PRADEAUX » 31
FIGURE 33 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER (ZOOM SUR LE SECTEUR DU PROJET) 32
FIGURE 34 : SUPERPOSITION DU PLAN D'AMENAGEMENT DU PROJET AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER 32
FIGURE 35 : ZOOM SUR LA SUPERPOSITION DU PROJET AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES AU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER 33
FIGURE 36 : EBC INTERCEPTES PAR LE PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION .. 33
FIGURE 37 : PERIMETRE DE DECLASSEMENT DES ZONES A ET N & PERIMETRE DE TRAVAUX FERROVIAIRES POTENTIELS 36
FIGURE 38 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 36
FIGURE 39 : TYPES DE ZONE EN VIGUEUR ET EVOLUTIONS PROPOSEES 37
FIGURE 40 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME 38
FIGURE 41 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME ET ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 38
FIGURE 42 : PERIMETRE DES EBC SUPPRIMES 38
FIGURE 43 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME ET ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 38
FIGURE 44 : OAP DU PLU EN VIGUEUR 40
FIGURE 45 : OAP MISE EN COMPATIBILITE 41
FIGURE 46 : ER FAISANT L'OBJET D'UNE REDUCTION OU D'UNE SUPPRESSION 44
FIGURE 47 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 44
FIGURE 48 : LOCALISATION DE SAINT-CYR-SUR-MER DANS LE SCOT PROVENCE MEDITERRANEE 47

1 OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier correspond à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer (83).

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

- le règlement ;
- le plan de zonage ;
- les orientations d'aménagement et de programmation ;
- 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 cadençant 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 azuréenne 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).

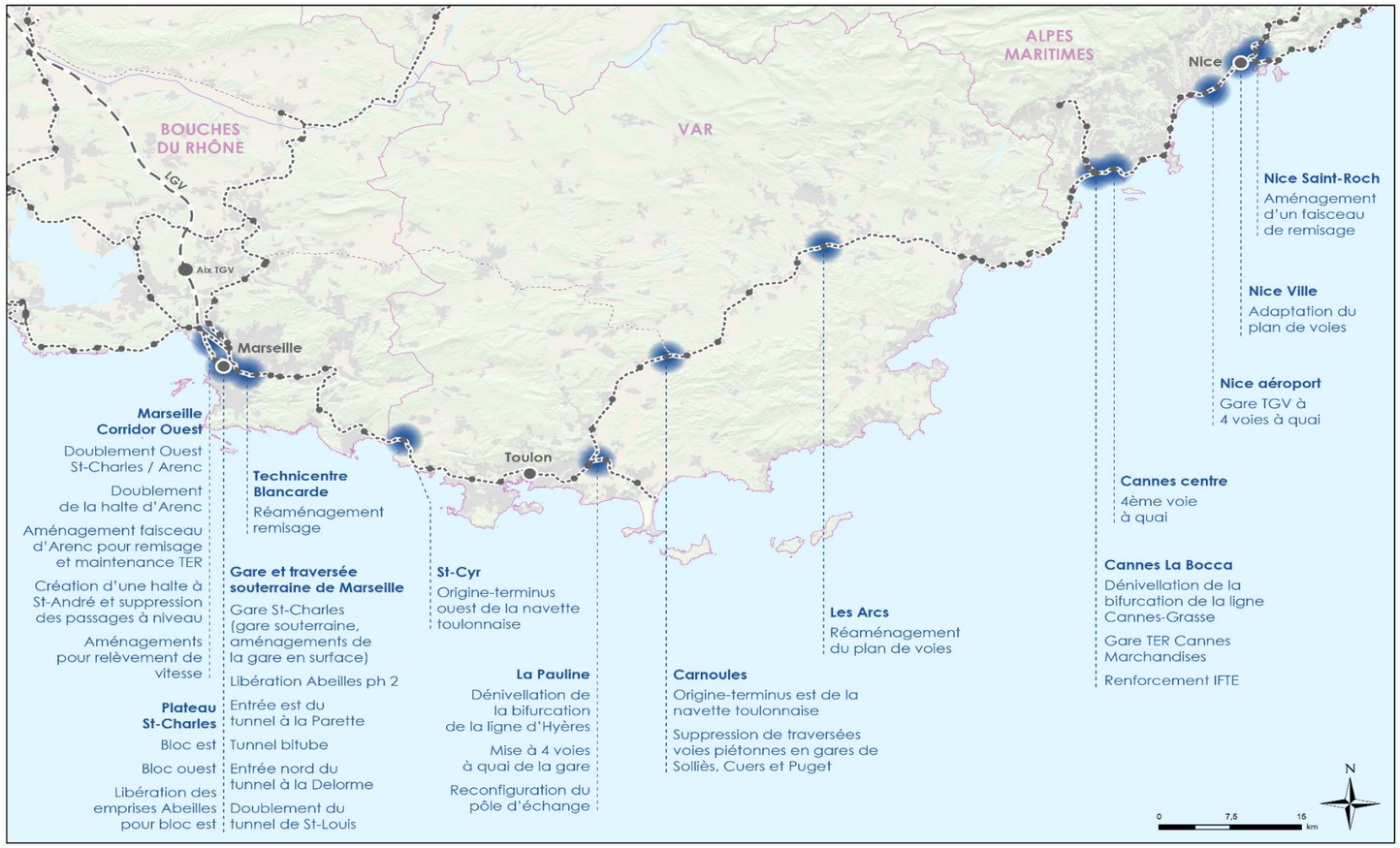


Figure 1 : localisation des opérations du projet

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

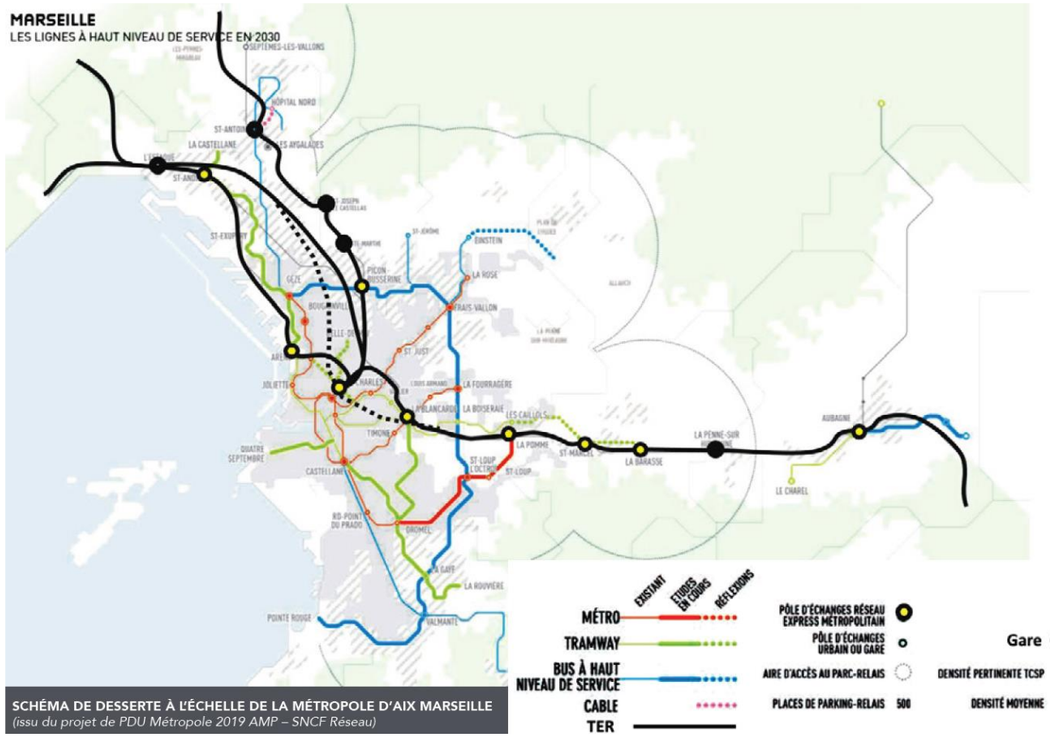


Figure 3 : Cohérence intermodale des différents modes de transports sur le secteur marseillais

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 3ème 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.

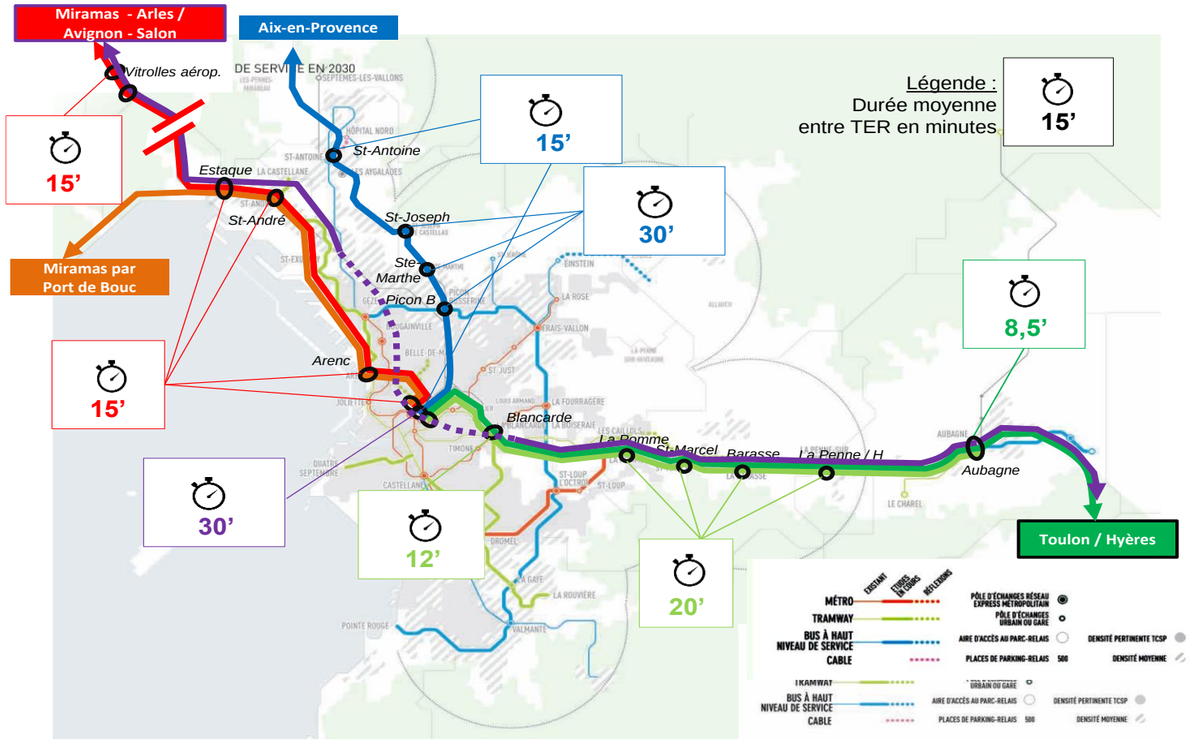


Figure 4 : Vers un RER métropolitain - schéma des dessertes et des fréquences à l'échelle de Marseille

Ainsi, le projet rendra possible :

- 6 TER / heure entre Marseille, Gardanne et Aix avec la 3ème 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.

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 TER Toulon-Carnoules (dont la moitié est prolongée jusqu'aux Arcs),

en prolongeant ces derniers jusqu'à la gare de Saint-Cyr :

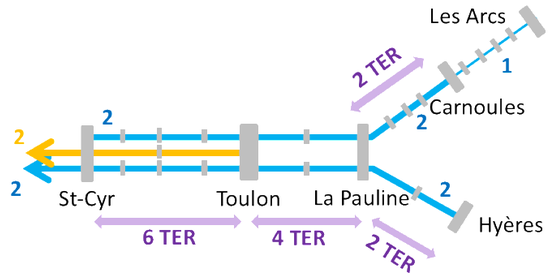


Figure 5 : Structure des services TER autour de Toulon et nombre de trains par heure dans chaque sens par section

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 : • 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 azuréenne sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton.

Zone azuréenne **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 intervilles possibles par heure et par sens (1,5 aujourd'hui) Arrêt de tous les TGV et TER intervilles 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.

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

Le projet se situe dans le département du Var, sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer. Elle compte 11 580 habitants en 2018 (source : INSEE).

Saint-Cyr-sur-Mer fait partie de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume créée en 1994, qui regroupe 61 283 habitants en 2018 répartis sur neuf communes (source : INSEE).

La commune s'étend sur une superficie de 2115 hectares à la lisière Ouest du département du Var. Limitrophe des communes de Bandol au Sud-Est, la Cadière d'Azur au Nord et Nord-Est, et la Ciotat à l'Ouest (département des Bouches du Rhône), elle est bordée par une large façade maritime. Située à 43km de Marseille (30 mn), 30km de Toulon (25mn), elle est connectée à l'axe Marseille-Toulon par l'A50, sortie n°10. Intégrée entre mer et montagne, la commune s'intègre dans un cadre géographique complexe. Ces qualités géographiques attribuent au territoire le profil idoine pour un développement touristique de type balnéaire. Ses équipements lui confèrent le statut de pôle intercommunal.

Trois quartiers historiques, progressivement reliés au cours des dernières décennies, singularisent la physionomie urbaine de St Cyr-sur-Mer :

- **le village**
  Organisé autour d'un noyau urbain séculaire, il s'est étendu avec le développement d'un habitat de type pavillonnaire dense. Il abrite plusieurs bâtiments à vocation d'équipement, jusqu'à la gare ;

- **Les Lecques**
  Originellement composé de maisons en bande le long de la RD 559 et d'un port, il s'est depuis développé vers l'Est ;

- **le quartier de la Madrague**
  Des résidences se sont peu à peu greffées au hameau historique.
  La zone d'activités des Pradeaux, la ZAC du Plan de la Mer et d'autres extensions pavillonnaires rassemblent désormais ces trois quartiers, en une seule et même unité urbaine.
  Au sud, seul le complexe résidentiel de Port d'Alon demeure isolé. Sa localisation dans plusieurs périmètres de protections environnementales fige son développement.

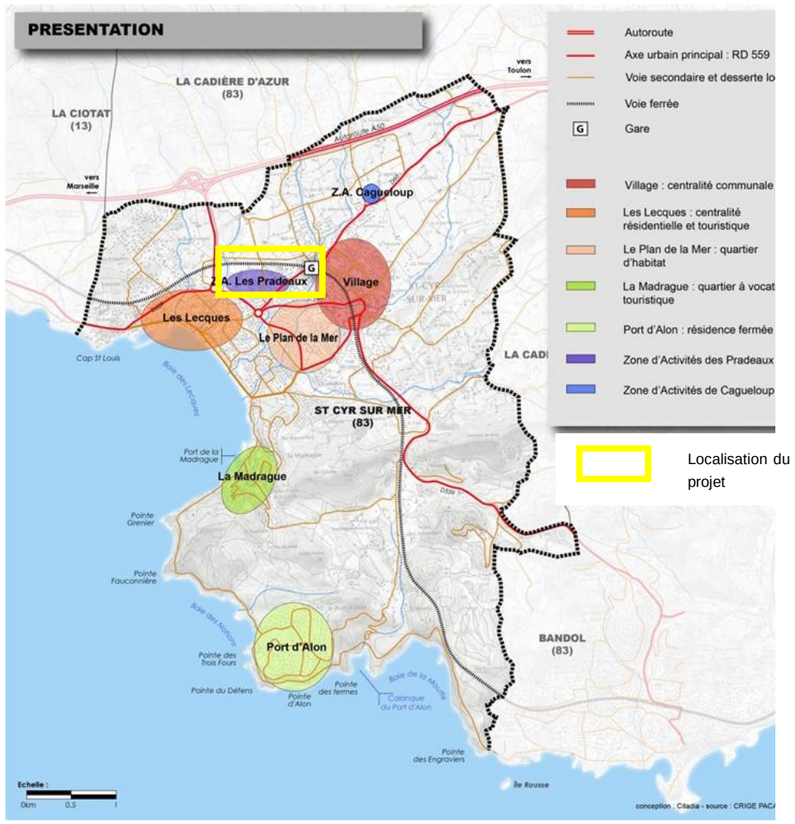


Figure 6 : Organisation des pôles de vie de la commune (source : Rapport de Présentation – PLU approuvé en 2016)

Le projet est situé en milieu urbain sur ses parties est et ouest. A l'est, il s'agit de l'urbanisation du centre-ville et autour de la gare. A l'ouest, l'urbanisation correspond au secteur des Lecques et son port. Enfin, au centre de l'aire du projet, deux zones distinctes sont présentes : au nord un secteur majoritairement agricole et au sud un secteur d'activité.

Dans les zones urbaines, l'habitat résidentiel et pavillonnaire ne dépasse pas le R+2 auquel est associé de petits commerces de proximité ainsi que les infrastructures classiques de quartier (école, complexe sportif, parking, etc.).

Figure 7 : Gare actuelle

Figure 8 : Situation de l'actuelle et de la nouvelle gare

2.3.2 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION

PROGRAMME DE L'OPERATION

Le programme retenu consiste à déplacer et réaménager la gare et les voies de garage fret pour permettre l'origine-terminus ouest de la navette toulonnaise.

Les principaux aménagements sont les suivants :

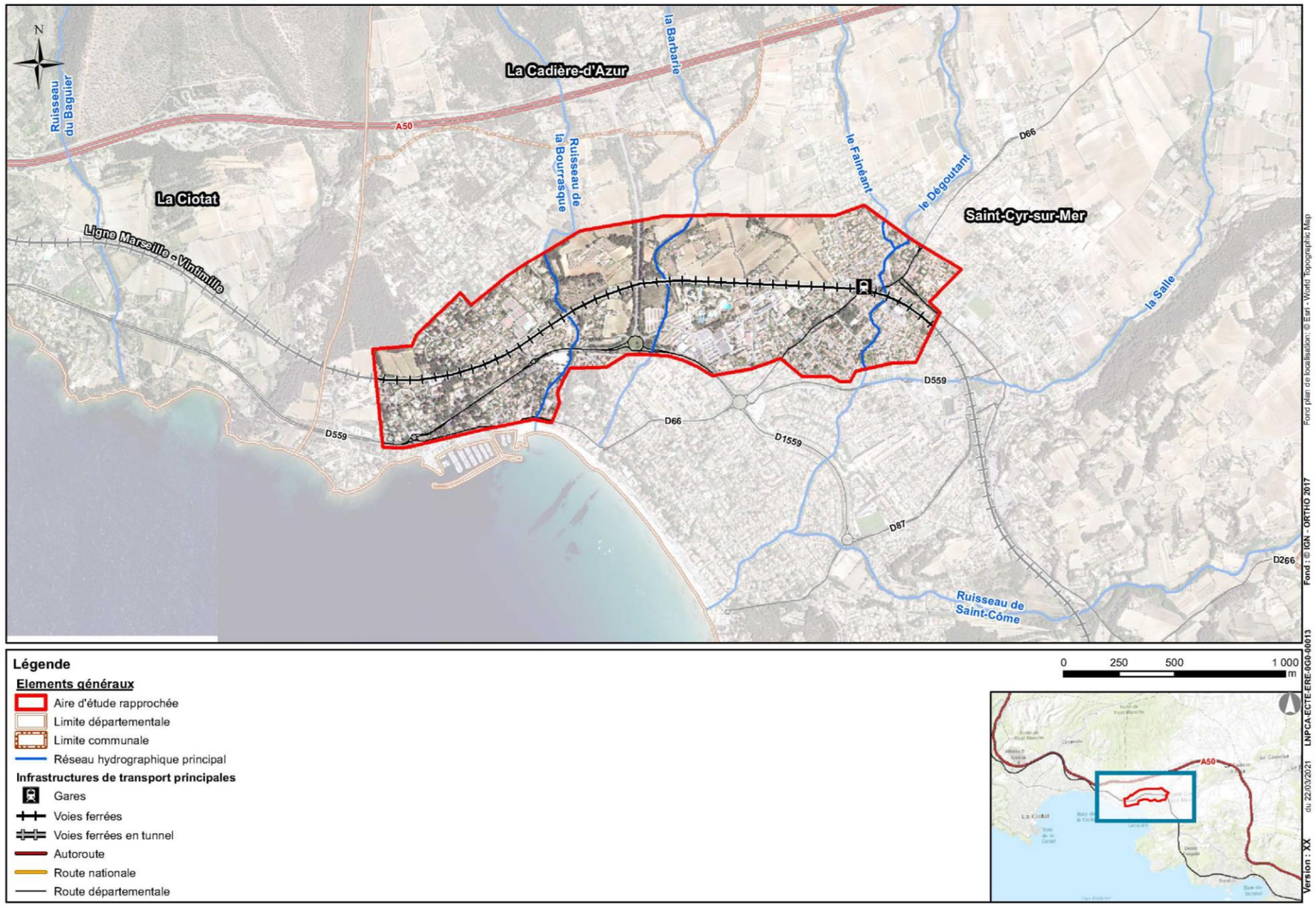
- Déplacement de la gare de St-Cyr vers l'ouest de 350 m environ ;
- Création de 2 voies tiroir centrales de 220 m en impasse pour les terminus ouest des navettes toulonnaises ;
- Création de 2 quais centraux de 220 m pour que les 4 voies soient à quai ;
- Reconstruction à l'ouest des voies d'évitement fret de 750 m à l'ouest de la gare par élargissement du remblai ou avec murs de soutènement ;
- Création d'un passage souterrain d'accès aux quais ;
- Création d'un parking silo 300 places environ ;
- Bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatique ;
- Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé de 40 places, arrêt de bus.

LOCALISATION DE L'OPERATION

Le site du terminus ouest navette toulonnaise, se trouve sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer dans le Var (83).

Le site actuel comprend la gare de Saint-Cyr – Les Lecques – La Cadière à 2 voies à quais de la ligne Marseille-Vintimille ainsi que deux voies d'évitement Fret dans le prolongement des quais existants côté ouest en direction de Marseille.

Terminus Ouest de la navette Toulonnaise
Localisation générale de l'opération



LES AMENAGEMENTS FERROVIAIRES

Le projet est de créer des voies en impasse pour permettre aux TER de faire demi-tour sans gêner la circulation des trains circulant entre Marseille et Toulon.

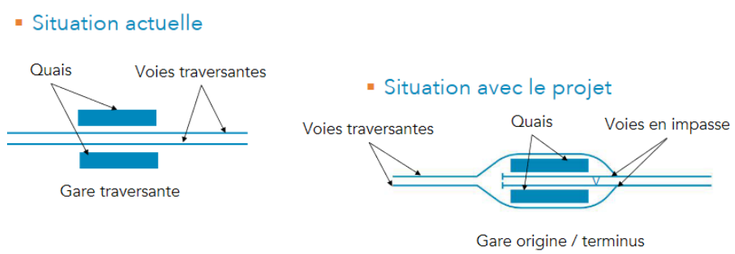


Figure 9 : schéma de la situation actuelle et avec le projet (SNCF réseau, dossier de concertation, 2019)

Figure 10 : La nouvelle gare de Saint-Cyr et son pôle d'échange (AREP 2021)

VOIE ET QUAIS

Le secteur de Saint-Cyr est amélioré par la création de deux voies à quai supplémentaires ainsi que de deux communications entre les voies 1bis et 2bis.

Les travaux de voie représentent :

- 2 615 m de dépose de voie principale et 2 053 m de voie de service ;
- 5 630m de création de voie nouvelle.

Pour cela :

- les deux quais et le bâtiment voyageurs sont déplacés 350 m vers l'ouest ;
- les quais existants et le bâtiment voyageur actuel seront démolis ;
- deux nouveaux quais seront créés au droit de la future gare nouvelle, mesurant 230 m, permettant de recevoir des trains de 220 m ;
- les voies d'évitement fret « 3 garage » et « 4 garage » sont remplacées par les voies principales 1 et 2 ;
- la voie 5, le tiroir 7 et les installations de sécurité associées à ces deux voies sont déposées ;
- les voies 1bis et 2bis sont des voies en impasse dans le sens pair.

Les quais seront implantés au droit de la zone identifiée pour abriter le PEM. Ils ont une largeur non constante et suivent l'inscription du tracé.

Concernant le tracé, la nouvelle configuration va nécessiter un ripage du plan de voie de la ligne actuelle et les voies d'évitement seront réalisées sur la partie Ouest de la nouvelle gare.

La voie plus au nord devra être conçue à cette vitesse de fond de ligne, c'est-à-dire 125 km/h. La voie extérieure sud sera une voie d'évitement fret.

TERRASSEMENTS, OUVRAGES EN TERRE, PLATEFORME

STRUCTURE D'ASSISE

Il est prévu de refaire les structures d'assise des voies existantes dès lors que le ripage des voies dépasse les 40cm entre l'axe existant et l'axe ripé. Dans ce cas, la plateforme est refaite selon les profils en travers de l'opération.

Dans le but de privilégier le réemploi des matériaux, la couche de forme sera en matériau traité (sous réserve de l'aptitude au traitement des matériaux et de l'atteinte des objectifs de performance).

Dans le cas où les campagnes géotechniques ultérieures mettent en évidence un sol support de la plateforme ferroviaire compressible, le traitement ne sera pas possible. Il faudra alors prévoir une couche de forme en grave naturelle non traitée de 0,50 m.

OUVRAGES EN TERRE

Le prolongement du faisceau de 4 voies va entrainer l'élargissement du remblai ferroviaire existant :

La pente considérée du talus élargi est de 3H/2V, pour le cas d'une hauteur maximale de remblai de 3 m.

Dans les cas où le remblai est supérieur à 3 m de haut, une pente à 2H/1V ou un soutènement devront être considérés.

Dans les cas où la voie est en déblai, une pente à 2H/1V est considérée (la hauteur maximale de déblai identifiée est de 2,5 m).

Les dispositions constructives seront à valider et à éventuellement adapter en phases ultérieures d'études en fonction des résultats de la campagne géotechnique complémentaire.

MURS DE SOUTENEMENT

Lorsque le prolongement du faisceau ferroviaire à 4 voies n'est pas compatible avec un élargissement de la plateforme existante par des méthodes de terrassement (emprises limitées), il est prévu la mise en place de murs de soutènement.

A ce stade de l'étude il est prévu la mise en place de soutènements de type cantilever préfabriqués ou coulés en place. Lors du terrassement pour la mise en place de ces murs, un blindage des voies existantes pourra être nécessaire.

Sur le linéaire du projet, ces murs peuvent varier entre des murs de faibles hauteurs (1 à 2 m), jusqu'à des hauteurs à soutenir allant jusqu'à 8,5 m (côté Sud entre le pont-rail sur le chemin de Sorba et l'ouvrage hydraulique la Bourrasque).

Dans ce contexte, les murs ayant une hauteur à soutenir supérieure à 4 m sont considérés de façon sécuritaire comme fondés sur fondation profonde.

Pour les murs inférieurs à 4 m soutenu, une substitution d'1,5 m sous la semelle est envisagée afin d'augmenter la capacité portante et de limiter les risques de tassement.

Ces murs de soutènement sont présentés en détail dans le § relatif aux ouvrages d'art.

RETABLISSEMENT DES VOIES FRET

SIGNALISATION

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sera déployé préalablement au projet dans le cadre du projet HPVM (haute performance Marseille Vintimille), incluant le remplacement du PAI (poste d'aiguillage informatique) existant de Saint-Cyr par un poste ARGOS.

Les travaux de signalisation dans le cadre du projet sont le reparamètre du poste ARGOS et l'équipement des voies pour tenir compte des modifications du plan de voie de Saint-Cyr.

CATENAIRES

L'opération nécessite une intervention de dépose/pose d'environ 10 km cumulés de caténaires.

2.3.3 LE POLE D'ECHANGE

Les travaux comprennent la création :

- d'un parvis (950m²) et son jardin (1 900 m²) ;
- d'une dépose minute et taxis (dix places) ;
- d'un parc de stationnement (300 places) ;
- d'une gare routière 2 fois 2 emplacements de bus.

L'aménagement de la gare au sud des voies comprendra :

- 1 bâtiment voyageur orienté est ;
- des locaux de services ou commerciaux susceptible d'accueillir des activités diverses.
- 1 passage sous voie de plain-pied avec le bâtiment voyageur pour la desserte des quais ;
- 2 voies centrales en impasse accueillant le terminus des navettes ;
- 2 voies latérales pour les trains semi-directs et les trains sans arrêts.
- 2 quais centraux dont la largeur est variable : entre 5,5 m et 6,67 m pour le quai nord, et entre 4,29 et 7,25 m pour le quai sud.

La future gare nouvelle de Saint-Cyr-sur-Mer se situe à environ 350 m à l'ouest de la gare actuelle. Le nouveau tracé de voies, permettant la réalisation des quais pour le terminus de la navette (plateforme ferroviaire), s'élargit au nord du tracé existant, impactant le foncier : voie longeant le faisceau ferroviaire (chemin de la Bourrasque), parcelles bâties et parcelles de vignoble. Les impacts au sud dans le secteur du pôle d'échange sont dans le périmètre du projet Pradeaux Gare.

L'ensemble du pôle d'échange prend place au sud du tracé, et s'inscrit au cœur du projet urbain Pradeaux-Gare porté par la commune.

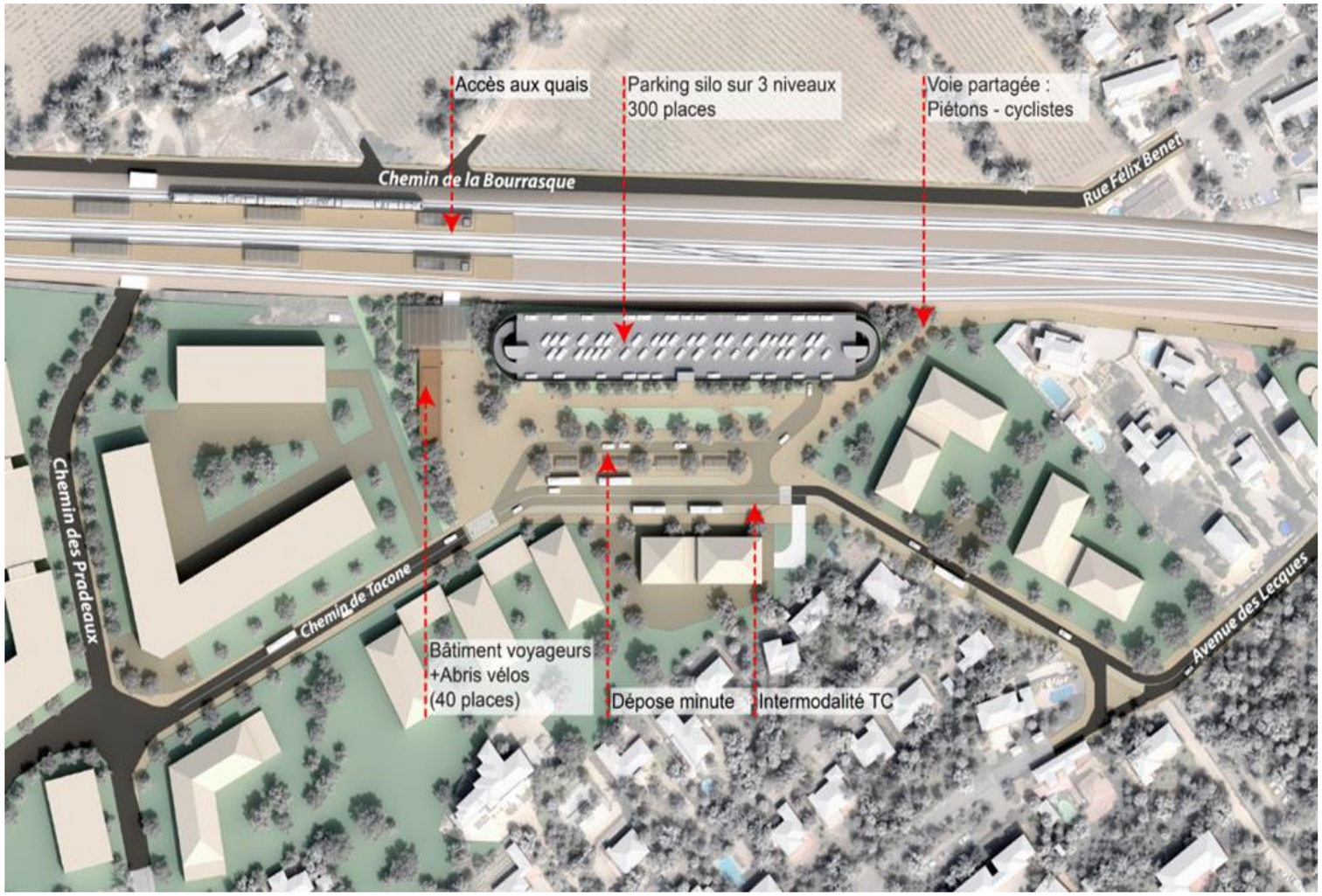


Figure 11 : Spatialisation du PEM de Saint-Cyr-sur-Mer – Plan de masse AREP, 2021)

ACCESSIBILITE – INTERMODALITE

Situé au cœur du futur projet urbain, la gare est accessible :

- en mode actif (à pied, vélo, etc.) depuis le centre-ville par l'intermédiaire d'une nouvelle liaison (projet de la ville) longeant les voies au sud et depuis le reste de la ville à travers la requalification des espaces publics du projet urbain,
- en transport en commun par la desserte intérieure du projet urbain depuis l'avenue des Lecques (D66). A ce jour, le projet prévoit deux emplacements d'arrêt de bus/car par sens avec une possibilité d'extension à 4 emplacements.
- en VP, soit pour de la dépose minute, soit pour du stationnement de longue durée, grâce au parking aérien de 3 étages, d'une capacité de 300 places qui se positionne en limite des voies ferrées de manière à constituer à cet endroit un écran acoustique pour le quartier.

L'ensemble de ces aménagements favorise l'insertion multimodale et urbaine de la gare à travers la composition de l'espace du pôle d'échange (PEM) qui favorise de manière optimale l'organisation des différents vecteurs de mobilités (bus, car, voitures, vélos, trottinettes, etc.…) autour du "piéton universel" utilisateur final.

Le PEM constitue ainsi un ensemble cohérent et fonctionnel où chaque mode de transport trouve sa place dans un espace dédié à travers une organisation claire et précise et propose au piéton un parcours ouvert, lisible, totalement libre et sécurisé vis-à-vis des circulations motorisées.

Figure 12 : vue de la gare depuis le parvis d'accès - AREP 2021

INTEGRATION URBAINE – AMENAGEMENT URBAIN

Le projet multimodal s'insère et complète le plan du projet urbain de la ville. Ce dernier prévoit la requalification de l'avenue des Lecques (D66) (élargissement des trottoirs) par son passage à sens unique (sud vers nord) et la requalification du chemin de Taconne afin d'accueillir le sens inverse (sens nord vers sud). Cette double requalification des axes existants du quartier est le vecteur de valorisation / transformation des emprises située le long des voies ferrées en un nouveau quartier de centre-ville.

Le PEM s'insère au cœur de ce projet et propose la création de nouveaux espaces publics, d'une nouvelle adresse et de nouvelles fonctions de mobilités et de services. Ce projet multimodal renforce notamment le projet de la ville autour de l'amélioration des espaces dédiés à l'usage des modes doux.

Les éléments du projet :

- le PEM sera mono orienté avec un accès face Sud-Est en transports en commun et en voiture. Un stationnement de 300 places en silo le long de la voie ferrée sera créé.
- Un passage sous voie de plain-pied avec le bâtiment voyageurs permettra de desservir les quais.
- Le bâtiment voyageurs sera orienté à l'est côté PEM.
- Un grand parvis permettra d'accueillir des stands éphémères et des manifestations ponctuelles ;
- afin d'assurer la desserte "au plus près" de la gare par les transports en commun, le PEM propose une adaptation du projet urbain par la mise en double sens réservée au TC du chemin de Taconne. Ainsi, un site propre bus est inséré de manière à assurer la continuité du sens sud vers nord pour ces véhicules (à noter que l'opération se limite au PEM et au circulations bus et arrêts bus dans le PEM, les autres aménagements seront réalisés dans le cadre du projet urbain).
- Le nouveau pôle TC ainsi créé peut être desservi dans les deux sens de circulation. Aujourd'hui, il est dimensionné pour l'accueil simultané de 2 véhicules mais sa configuration permettra une extension ultérieure à 4 véhicules ;
- La nouvelle orientation de la gare au sud des voies est un atout dans sa capacité à fédérer l'émergence du nouveau projet urbain tout en maintenant la cohérence historique du quartier Pradeaux-gare.
- Le renforcement de l'identité de ce quartier se caractérise en particulier au travers de la prise en compte majeure des enjeux contemporains de la mobilité. Cette nouvelle "façade sud " de la gare écrit ainsi une nouvelle page de l'histoire urbaine de la ville en composant un trait d'union, entre l'entré e de ville et son centre ;
- l'identification très affirmée du PEM se fait par la mise en cohérence de tout son dispositif, en particulier par la mise en œuvre d'un socle commun sur la gare "territoire". Le PEM ainsi uniformisé par son sol, prend racine à la fois sur le parvis, la dépose minute et taxis (dix places) de son parc de stationnement, (300 places), de sa gare routière (2 fois 2 emplacements de bus), de son parvis (7950 m²) et de son jardin (1900 m²) ;

- l'aménagement du PEM, se veut également porteur de la valorisation économique locale et propose des aménagements capables :
  - capable d'intégrer des locaux commerciaux et de service à vocation environnementale. Exemple : la maison du vélo (entretien et réparation), vente de producteurs agricole locaux comme des maraichers ;
  - capable d'évoluer dans le temps et de s'adapter aux besoins qui se modifient : un ouvrage non orienté à un seul usage mais en capacité de muter. Cela vaut pour le stationnement par exemple. Le maintien d'un foncier libre de construction autorise l'implantation ultérieure d'activités supplémentaires en relation avec la mobilité.

ENVIRONNEMENT ET PROGRAMME GARE

La conception du PEM s'engage dans une conception avec une forte ambition de réduction de l'empreinte carbone des aménagements qui seront engagés :

- la mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques. Cet équipement sera conçu de telle façon que ces emplacements seront les plus proches des accès à la gare ;
- le stationnement des vélos (40 places) sera équipé de locaux sécurisés, positionnés le long de la piste cyclable au plus près de l'accès aux quais proche du bâtiment des voyageurs ;
- les grandes surfaces déployées dans les aménagements du pôle d'échanges pourront être mises à profit pour accueillir des panneaux de production d'électricité photovoltaïques. Exemple pour le stationnement, le toit du parking sera équipé de panneaux ;
- le projet minimise également le déploiement de solutions trop consommatrices d'énergie et propose une économie de projet dans sa conception : usage de matériaux locaux autant que possible et biosourcés, développement d'une architecture simple, usage des espaces extérieurs plutôt qu'un développement de surfaces fermées important…, utilisation de puits provençaux et de pompe à chaleur plutôt que des climatiseurs et chaudières gaz… création d'espaces protégés extérieurs multiples, ombrières, abris de quais, abris des bus, cheminements, où seront systématiquement engagés la protections au soleil l'été, à la pluie et au vent, en particulier le mistral.

La qualité paysagère est au cœur de la conception du PEM qui, implanté au sein d'un territoire à forte empreinte agricole historique prend en compte un aménagement où la présence végétale est dominante. Cette écriture paysagère donne au projet de PEM son identité en relation étroite avec son territoire. Cette singularité d'une gare "territoire" permet de s'inscrire dans l'histoire locale :

- écriture du jardin méditerranéen - rencontre de la Provence et de la méditerranée avec une ambition très affirmée de la concrétisation d'un concept de gare jardin ;
- porte de la côte d'azur en relation avec l'histoire des jardins de gare du PLM (palmiers, eucalyptus, pittosporum, mimosas, pins maritimes, micocouliers…) ;
- respect de la trame agricole ancienne > inscrire le projet dans une échelle de paysage qui s'inspire des trames des parcelles environnantes > tracé de l'histoire et respect de l'échelle du paysage local ;
- sa qualité passe aussi par une conception qui vise à maximiser la gestion naturelle des eaux, la création d'îlot de fraîcheur, la qualité de l'air et l'accueil de la biodiversité locale.

Une gare « entre mer et vignes » va guider la conception des aménagements et du pôle, qui permettra une grande fluidité des parcours et des espaces à vivre plutôt que des espaces subis.

Ce pôle d'échanges où les usagers du quotidien seront dominants sur l'année peut devenir en saison un vrai support de mobilité pour les touristes. Ainsi la programmation des besoins d'exploitation et de services en gare va s'attacher à créer des espaces pour tous.

L'animation de la gare semble être un des fondements de la constitution d'un lieu de vie urbaine. Cette animation pourrait être envisagée dans les gares de demain de manière plus polyvalente où la gare deviendrait un espace multiservice à la croisée de la mobilité, des besoins quotidiens (pour les pendulaires) et des besoins exceptionnels (touristes, etc…). La vente d'un billet et le service d'un café pourraient alors être réalisés par un même personnel dans un espace unique.

Le décloisonnement des volumes du bâtiment sera également garant d'une plus large flexibilité des usages dans le temps.

La mobilité se décline dans le projet du PEM de Saint-Cyr de manière à intégrer un ensemble de services liés au transport mais est également en lien avec l'économie locale et adaptée aux usages des voyageurs du quotidien principalement. Cette relation entre usage du transport et commerce local est de nature à promouvoir la symbiose des aménagements proposés et d'être à la fois un vecteur de cohésion sociale et de qualité de l'aménagement urbain : la gare comme un des catalyseurs urbains du bien vivre ensemble.

Le projet ne nécessite pas d'adaptation du terrain naturel. Les quais sont accessibles par escaliers et ascenseurs depuis le passage sous-voies lui-même de plein pied avec le niveau général du pôle d'échange. La fluidité des déplacements est ainsi assurée et autorise un confort maximal pour les usagers des transports.

Une large ombrière vient faire le lien entre le parvis, la gare et les quais, matérialisant leur accès. Prolongeant l'attente en gare sur l'extérieur, elle permet de créer un espace de confort complémentaire : dans la continuité de l'espace paysager et à proximité immédiate de l'accès aux trains. Elle articule ainsi les principales fonctions du pôle d'échange.

Le vocabulaire architectural de l'ombrière (matériau, trame, transparence, couleur) sont repris sur les quais pour le traitement des grands abris, apportant un confort maximum aux voyageurs. Ils sont également présents pour le traitement des façades du parking silo. Formant ainsi à la fois une lecture homogène de l'ensemble des éléments constitutifs du PEM, et une visibilité claire des usages.

AMENAGEMENTS PAYSAGERS

La nouvelle gare fera l'objet d'un traitement paysager et architectural soigné.

- une végétalisation en lien avec le terroir, des plantations productives

Dans un territoire marqué par les cultures maraîchères et les vignes, l'entrée symbolique que représente la future gare de Saint-Cyr sur mer pourrait être à la croisée des paysages issus du terroir et du bord de mer. La végétalisation pourra ainsi accompagner cette tradition du terroir par des plantations comestibles de la Région.

- un parvis désimperméabilisé et animé par des événements en lien avec la production locale

Favoriser les plantations en pleine terre, améliorer le confort des usagers par les plantations et les usages : kiosques, événements (vente directe, animations, expositions, produits du terroir et ateliers de sensibilisation du public aux plantations, agriculture urbaine...)

- un parvis améliorant l'albédo du site

Le traitement du parvis, dans sa composante minéralisée utilisera des matériaux clairs et réfléchissants, évitant les trop fortes absorptions de chaleur. On privilégiera des pierres calcaires ou des matériaux composés d'agrégats clairs.

- des arbres de hautes tiges en lien avec la tradition

Des arbres de hautes tiges tels des platanes ou des micocouliers seront plantés sur les parcours voyageurs principaux afin de permettre un couvert végétal généreux et la création d'îlots de fraicheur en lutte avec les effets du réchauffement climatique.

Ces aménagements sont décrits de façon plus détaillée dans le chapitre 4 relatif aux incidences et mesures sur le paysage et le patrimoine en phase de fonctionnement et de maintenance.

2.3.4 AUTRES AMENAGEMENTS

ASSAINISSEMENT ET DRAINAGE

Les 3 ouvrages rétablissant les cours d'eau existants ont fait l'objet d'une préanalyse de débit capable, dont les résultats ont montré qu'ils étaient suffisamment dimensionnés.

Les ouvrages de traversée existants seront donc prolongés à gabarit hydraulique identique.

Le réseau de drainage des voies a été adapté en fonction du profil en long. Les exutoires sont situés aux points bas topographiques.

Pour les faibles ripages de la voie (<40 cm), les plateformes ont été projetées comme à l'existant : le système de drainage sera reproduit à l'identique.

La majorité du tracé étant projeté en mur (remblai ou déblai), des caniveaux ou FBPB (Fossés Bétons Préfabriqués à Barbacanes) seront disposés aux points bas transversaux avec un débit de rejet dimensionné pour Q100 (crue centennale).

Concernant le déblai projeté au Nord sur 65 m, le réseau sera contre penté vers le Sud-Ouest avec un collecteur drainant pour évacuer les eaux.

Le volume de rétention nécessaire à la gestion des eaux pluviales des voies et des quais est estimé à 2620 m^3.

Le volume de rétention nécessaire à la gestion des eaux pluviales des aménagements du PEM est estimé à 730m^3.

Des dispositifs de rétention seront mise en place :

- un bassin de 791 m3 (bassin versant La Bourrasque) :
- un bassin de 513 m3 (bassin versant la Barbarie) ;
- deux ouvrages de rétention enterrés représentant un volume total de 2010 m3 (bassin versant nouvelle gare) ;
- des ouvrages à ciel ouvert (jardin de pluie de 15 m3 et bassin de rétention de 40 m3) viendront compléter ces volumes de stockage au niveau de la zone du PEM.

L'emplacement de ces bassins est précisé sur le plan général des travaux. Le détail de ces ouvrages est fourni dans le chapitre relatif aux incidences et mesures sur les eaux souterraines et superficielles en phase de fonctionnement et de maintenance (chapitre 4.3.4).

RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

Les travaux d'élargissement de la plateforme ferroviaire et des ponts-rails vont conduire à réaliser des travaux de reprise et de réfection à l'identique de la voirie au nord de la nouvelle emprise des voies ferrées.

Les voiries concernées sont :

- chemins de Sorba et du Vallon, à l'intersection du chemin de Sorba, sur un linéaire de 260 mètres ;
- chemin de la Bourrasque au nord de la voie ferrée sur un linéaire de 2000 mètres ;
- chemin des Pradeaux sur un linéaire de 110 mètres.

Ces travaux, dont la réalisation est estimée à une durée de 4 à 5 mois, comprendront les dévoiements et la mise en place des réseaux secs et humides, le raccordement de la nouvelle chaussée à l'existant ainsi que la réfection des chemins à l'identique.

L'accès à l'ensemble des habitations situées le long et à proximité de ces chemins sera maintenu et ne sera pas perturbé par ces travaux.

OUVRAGES D'ART

L'extension de l'emprise ferroviaire impacte les ouvrages suivants :

- pont-rail sur l'avenue du Général De Gaulle ;
- pont-rail sur le chemin des Pradeaux ;
- ouvrage hydraulique sur le ruisseau de la barbarie ;
- ouvrage hydraulique sur le ruisseau de la bourrasque ;
- ouvrage hydraulique sur le ruisseau le dégoutant ;
- pont-rail au niveau de l'accès autoroutier ;
- pont-rail sur le chemin de Roumanieu ;
- pont-rail sur le chemin de Sorba.

Ces ouvrages seront donc élargis.

Le projet va également nécessiter la réalisation de murs de soutènement et d'un passage souterrain (PASO).

PONT-RAIL (PRA) SUR L'AVENUE DU GENERAL DE GAULLE

L'ouvrage est situé à l'entrée de la gare à démolir. Il est prévu de déposer les deux quais présents et de reprendre la voie V1 en la décalant plus vers le nord à la place du quai existant.

Figure 13 : Vue de la V1 et du quai existant (Imajnet)

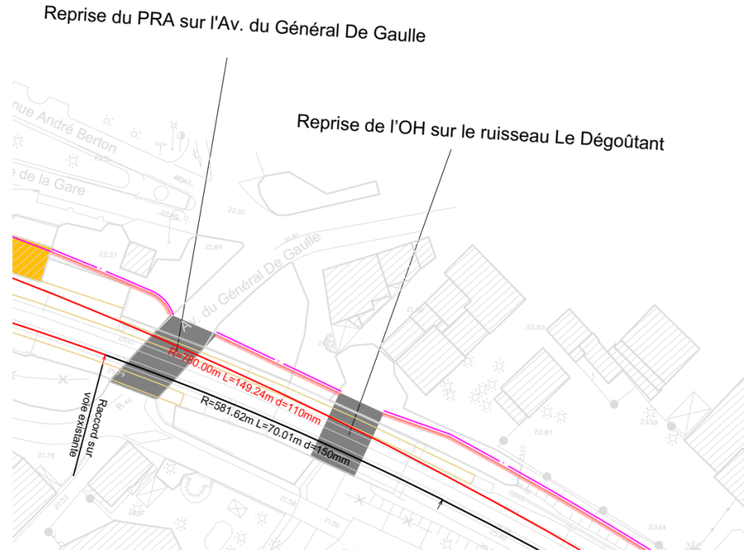


Figure 14 : tracé projeté (Systra, 2021)

La structure actuelle du tablier n'est pas capable de supporter ce décalage.

Une étude sera réalisée en phase ultérieure, pour décaler le tablier, appuyé sur les culées existantes et supportant la voie nord, et réaliser un accotement béton appuyé sur de nouveaux appuis.

Si ce décalage n'est pas possible, notamment si le tablier n'est pas assez large, la construction d'un nouvel ouvrage sera envisagée.

Figure 15 : Réalisation des nouvelles culées (Google maps)

Sous réserve que la possibilité de décaler le tablier de l'ouvrage soit confirmée, les travaux associés à cette opération sont les suivants :

- décalage du tablier existant ;
- mise en place d'une structure pour fermer l'espace entre les tabliers ;
- réalisation de nouveaux appuis dans le prolongement des culées actuelles, et pose de murs de soutènement ;
- déplacement de l'accotement béton existant sur ces appuis, ou création d'un nouvel accotement.

PRA SUR LE CHEMIN DES PRADEAUX

L'ouvrage est situé à environ 100 m de la gare à créer. Dans cette zone, il est prévu d'élargir le talus vers la voirie existante afin d'insérer un quai de 230 m. De ce fait, il faudra élargir l'ouvrage afin de reprendre les nouvelles charges (quai et exploitation ferroviaire).

Avec la réalisation d'un nouveau talus, il est nécessaire de prolonger l'ouvrage pour soutenir le nouveau tablier.

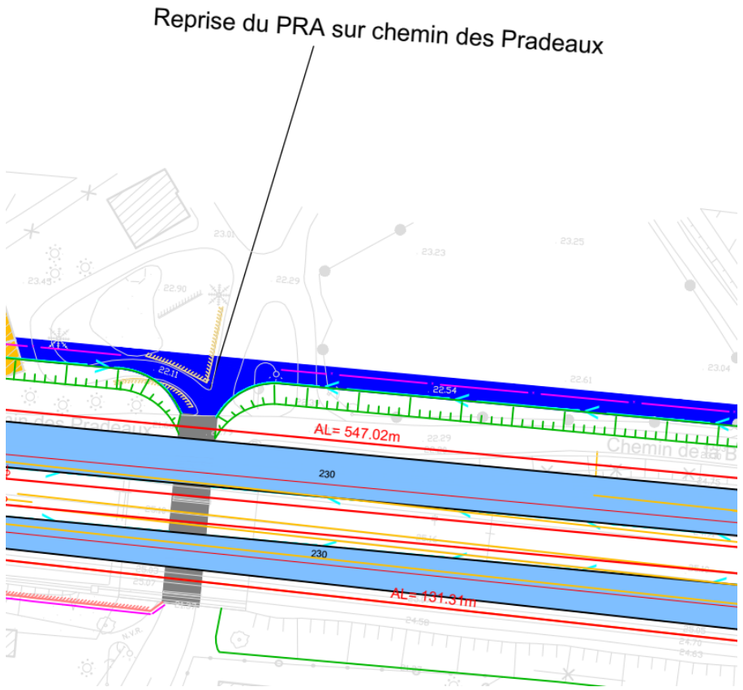


Figure 16 : tracé projeté (Systra, 2021)

Les travaux seraient les suivants :

- vérification de la capacité des tabliers actuels à supporter les nouvelles voies, avec ou sans modifications. En particulier, au moins une voie semble à cheval sur un joint longitudinal entre tabliers, nécessitant d'examiner la faisabilité de la solidarisation des tabliers
- dépose de l'accotement nord en béton armé,
- réalisation de parois berlinoises en guise de soutènement provisoire,
- réalisation de nouveaux appuis au nord, dans le prolongement de l'ouvrage, alignés sur les appuis existants (a priori situés à l'arrière du mur de maçonnerie visible),
- rescindement de l'extrémité des appuis au nord,
- pose d'un tablier sur cette partie nord, avec une partie en console au-dessus des appuis rescindés.

Une autre solution serait la réalisation d'un cadre type PICF (Passage Inférieur en Cadre Fermé) accolé à l'existant, avec une partie en console au-dessus des appuis rescindés.

OUVRAGE HYDRAULIQUE SUR LE RUISSEAU DE LA BARBARIE

L'ouvrage est impacté côté Nord. L'ouvrage sera prolongé par un dalot en béton armé.

OUVRAGE HYDRAULIQUE SUR LE RUISSEAU DE LA BOURRASQUE

Le prolongement de cet ouvrage sera effectué avec des éléments préfabriqués.

OUVRAGE HYDRAULIQUE SUR LE RUISSEAU LE DEGOUTANT

Le prolongement de cet ouvrage sera effectué avec des éléments préfabriqués. Le cheminement piéton actuel passant dans l'ouvrage sera maintenu.

PRA AU NIVEAU DE L'ACCES AUTOROUTIER

Sur cet ouvrage, une solution serait de remplacer le tablier du PRO chemin de la Bourrasque par un tablier similaire à celui du PRA existant. A première vue, le tablier du PRO actuel semble partager les mêmes culées que le PRA actuel. Il est possible que la culée du PRO et les culées des PRA soient identiques (fondations, épaisseur, ferraillage) ce qui signifierait qu'il ne serait pas nécessaire de détruire ou renforcer les culées existantes.

Figure 17 : Vue du tablier du PRO au niveau de l'accès autoroutier (Google maps)

Le cas échéant, il sera nécessaire de :

- déposer le tablier du PRO ;
- découper la tête des culées côté PRO, jusqu'au niveau bas du tablier du PRA ;
- réaliser un nouveau chevêtre ;
- poser le nouveau tablier.

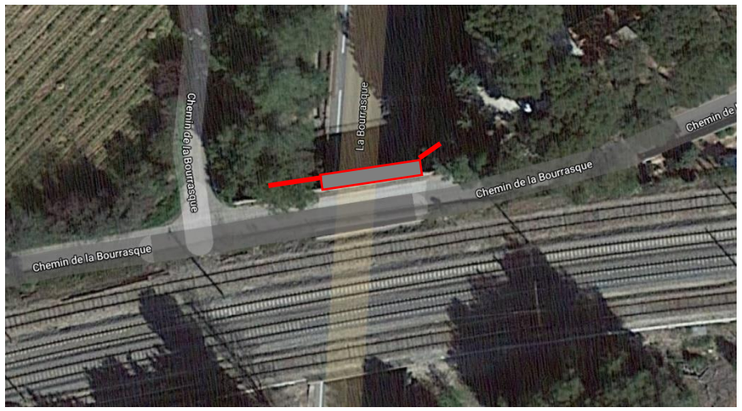


Figure 18 : Vue aérienne de l'ouvrage sur l'accès A50 (Google maps)

PRA SUR LE CHEMIN DE ROUMANIEU

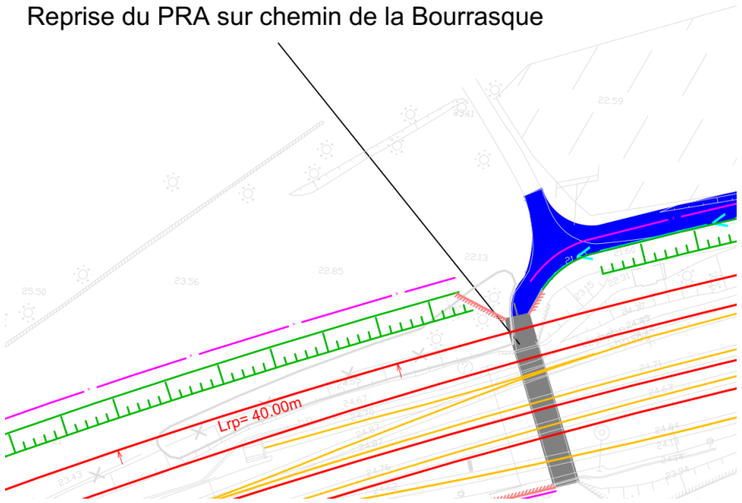


Figure 19 : tracé projeté (Systra, 2021)

Compte-tenu de la structure de cet ouvrage, le décalage du tracé prévu ne permet pas a priori d'envisager la conservation des ouvrages existants. La démolition des ouvrages existants et la réalisation d'un nouvel ouvrage de type cadre apparaît nécessaire.
Eu égard à la nature des ouvrages présents, la solidarisation des tabliers n'apparait pas envisageable.

PRA SUR LE CHEMIN DE SORBA

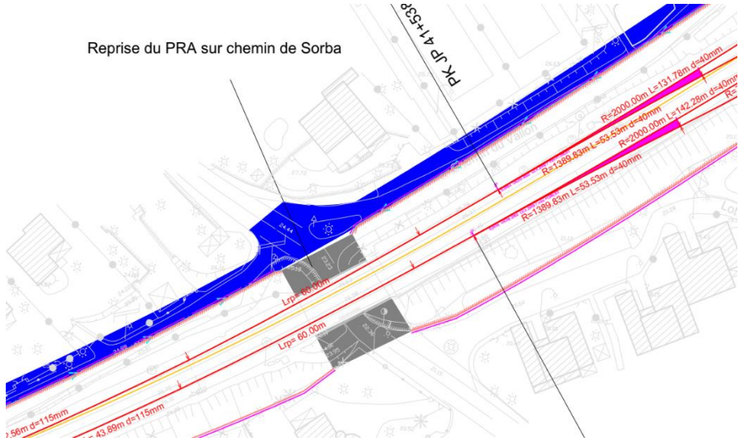


Figure 20 : tracé projeté (Systra, 2021)

La nouvelle configuration sur la zone impacte l'ouvrage. Les deux tabliers de cet ouvrage reposent sur des chevêtres (à priori fondés sur pieux) réalisés à l'arrière de culées maçonnées.

La nouvelle voie sera située sur l'encorbellement actuel.

Une solution serait de réaliser un ouvrage comme extension. Des culées en béton armé seront réalisées pour reprendre un tablier en béton armé. Cette opération nécessitera :

- la dépose de l'encorbellement nord ;
- une démolition partielle de l'about nord du tablier nord et de l'about nord des culées si nécessaire ;
- la réalisation des culées en béton armé ;
- la pose d'un nouveau tablier en béton armé.

REALISATION DE MURS DE SOUTENEMENT

L'ensemble des ouvrages est impacté par les travaux dans la zone. Afin de maintenir la stabilité des terrains et protéger les habitations, des murs de soutènement pourraient être réalisés selon la nécessité.

Le mur de soutènement a pour avantage d'optimiser les emprises par rapport au talus, mais représente un coût nettement plus important.

Figure 21 : Localisation du mur à réaliser – Chemin de la Bourrasque , OH de la Barbarie (Google maps)

Le mur de soutènement existant à cet endroit sera repris à la suite de l'extension de l'emprise ferroviaire. Un mur en L sera réalisé, avec au préalable la réalisation d'une paroi berlinoise.

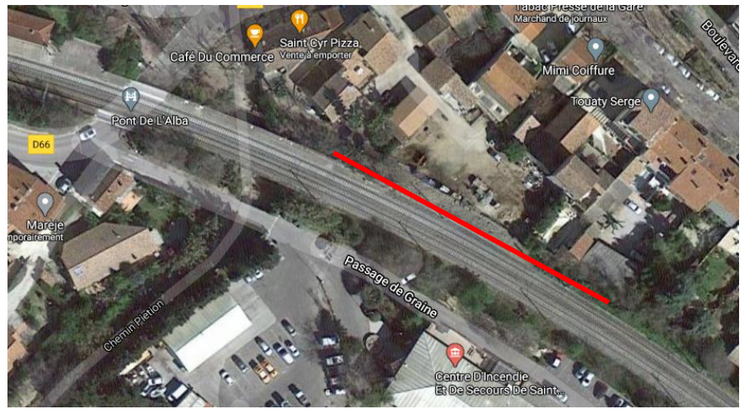


Figure 22 : Localisation du mur à réaliser – Côté Est du PRA sur l'avenue du Général De Gaulle (Google maps)

Figure 23 : Localisation du mur à réaliser – Côté Est du PRA des Pradeaux (Google maps)

Figure 24 : Localisation du mur à réaliser – Côté Ouest du PRA des Pradeaux (Google maps)

Figure 25 : Localisation du mur à réaliser – Côté Ouest du PRA de la Bourrasque (Google maps)

Sur ces zones, des murs en béton armé préfabriqués en L seront privilégiés en pied de talus pour protéger les habitations. Des parois berlinoises seront également réalisées.

REALISATION D'UN PASSAGE SOUTERRAIN (PASO)

Un passage souterrain est créé afin d'accéder aux quais, d'une largeur et d'une hauteur de 2,5 m.

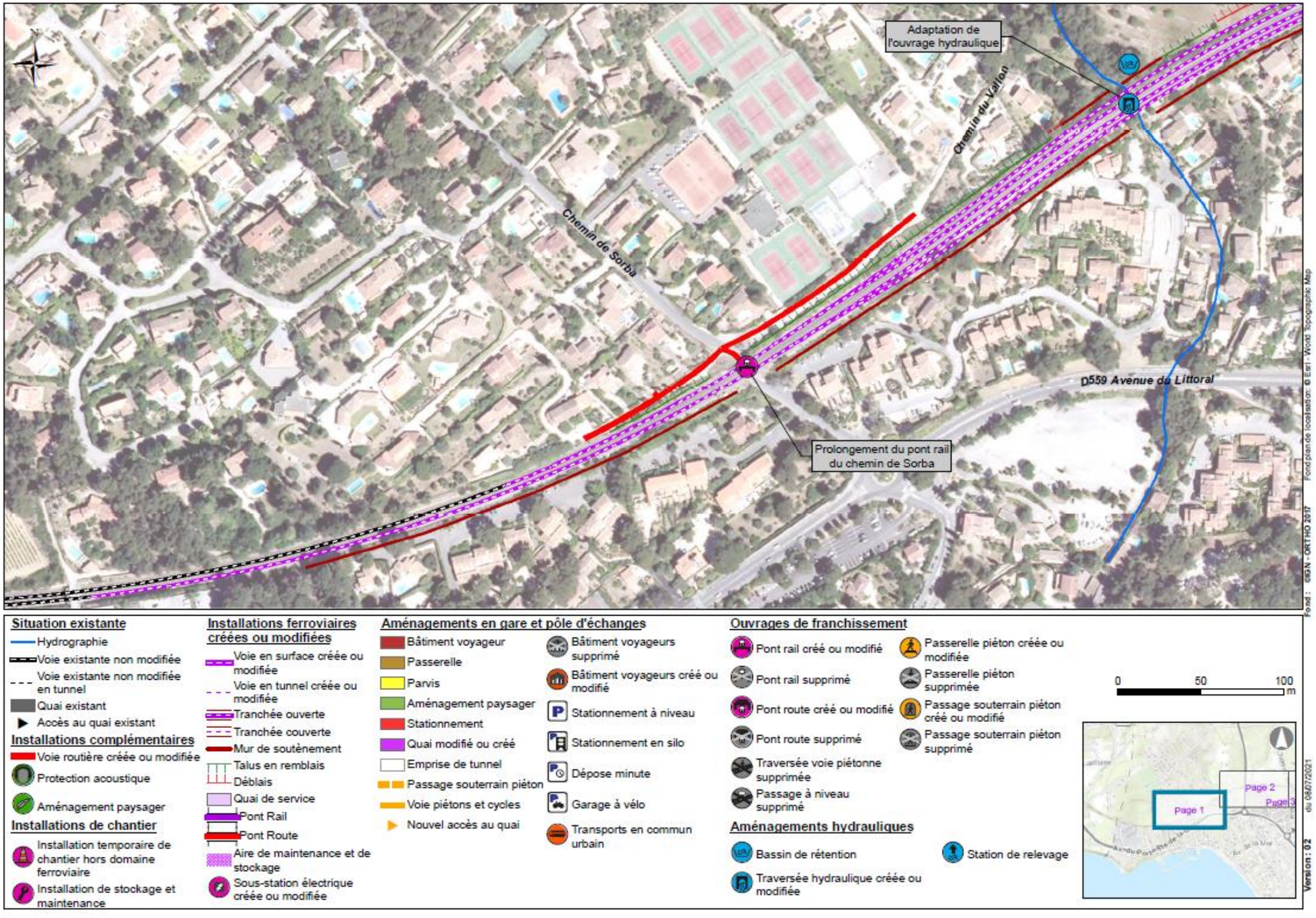
Ce passage souterrain sera un ouvrage cadre en béton armé.

Figure 26 : Localisation du futur PASO (Google maps)

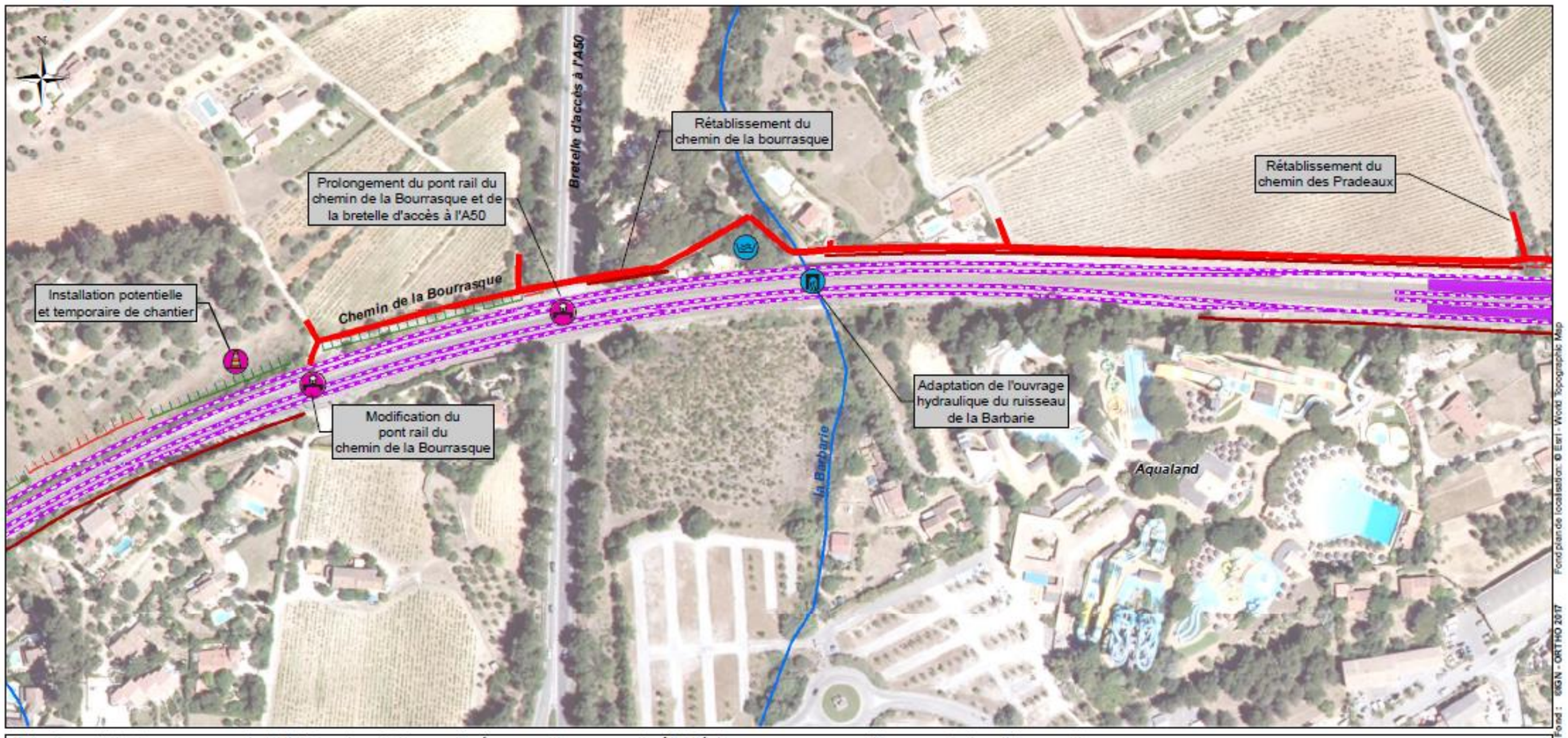
PROTECTIONS ACOUSTIQUES

Aucune protection acoustique n'est nécessaire dans le cadre de l'opération origine-terminus ouest de la navette toulonnaise.

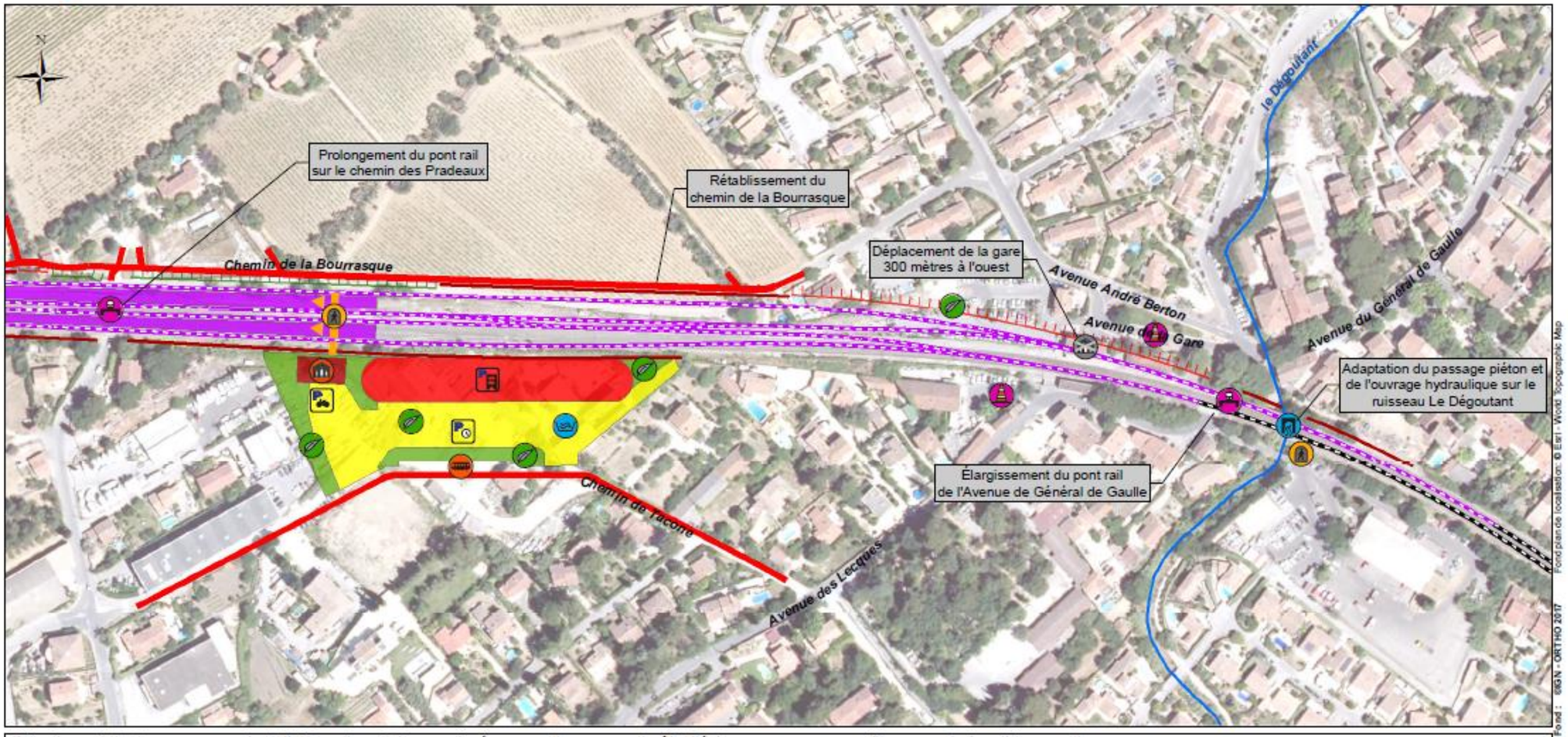
Saint Cyr Pradeaux Gare
Plan général des travaux



Saint Cyr Pradeaux Gare
Plan général des travaux



Saint Cyr Pradeaux Gare
Plan général des travaux



Situation existante
- Hydrographie
- Voie existante non modifiée
- Voie existante non modifiée en tunnel
- Quai existant
- Accès au quai existant

Installations complémentaires
- Voie routière créée ou modifiée
- Protection acoustique
- Aménagement paysager

Installations de chantier
- Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire
- Installation de stockage et maintenance

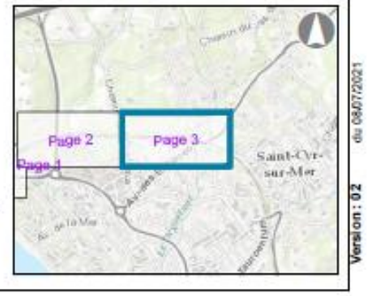
Installations ferroviaires créées ou modifiées
- Voie en surface créée ou modifiée
- Voie en tunnel créée ou modifiée
- Tranchée ouverte
- Tranchée couverte
- Mur de soutènement
- Talus en remblais
- Déblais
- Quai de service
- Pont Rail
- Pont Route
- Aire de maintenance et de stockage
- Sous-station électrique créée ou modifiée

Aménagements en gare et pôle d'échanges
- Bâtiment voyageur
- Passerelle
- Parvis
- Aménagement paysager
- Stationnement
- Quai modifié ou créé
- Emprise de tunnel
- Passage souterrain piéton
- Voie 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

Ouvrages de franchissement
- 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

Aménagements hydrauliques
- Bassin de rétention
- Traversée hydraulique créée ou modifiée
- Station de relevage

0 50 100 m



Version : 02 du 08/07/2021

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 / PLUi	SAINT CYR SUR MER	14/06/2016 1 modification	révision générale prescrite

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 SAINT-CYR-SUR-MER & ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

3.2.1 PRESENTATION DU PLU EN VIGUEUR

La Commune de Saint-Cyr-sur-Mer a approuvé la Révision du Plan d'Occupation des Sols valant élaboration du Plan Local d'Urbanisme par délibération du 14/06/2016.

La modification n°1 du PLU a été approuvée le 17/12/2019.

Aucune information n'a été trouvée concernant un projet d'élaboration de PLU intercommunal.

A noter que la commune a engagé la révision de son PLU par délibération en date du 26/01/2021.

3.2.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

RAPPORT DE PRESENTATION

Aucune référence au projet des phases 1 & 2 n'est relevée dans le rapport de présentation, que ce soit au niveau du diagnostic territorial ou dans la justification des dispositions du PADD.

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU expose dans un premier temps les « orientations générales des politiques », à savoir :

- **Orientations générales des politiques d'aménagement et d'urbanisme :**

  Le projet :

  - Privilégie la préservation des équilibres existants entre espaces urbanisés, agricoles et naturels ;
  - Favorise un développement résidentiel circonscrit de façon préférentielle à l'enveloppe urbaine existante ;
  - Valorise et/ou requalifie des secteurs stratégiques pour le fonctionnement quotidien de St Cyr :
    - **Triangle chemin des Pradeaux – Gare - avenue des Lecques** (pôle multimodal d'échanges et capacités de stationnement supplémentaires, requalification de la zone Est des Pradeaux et renforcement du secteur des services, accessibilité et sécurisation des accès) ;
    - Boulevard Jean Jaurès et ses abords.
  - Préserve les quartiers emblématiques de l'histoire et de la géographie de Saint-Cyr-sur-Mer et de ses qualités de station balnéaire ;
  - Soutient la réalisation d'opérations urbaines géographiquement ciblées et exemplaires en termes de mixité urbaine ;
  - Conforte l'armature des zones d'activités et du tissu commercial existant ;
  - Dynamise le rôle de vitrine touristique du front de mer ;
  - Valorise et protège le patrimoine (agricole ; patrimoine vernaculaire…)
  - Poursuit la requalification des entrées de ville.

  La mixité des formes urbaines est particulièrement encouragée.

  L'opération du projet des phases 1 et 2 s'inscrit en compatibilité avec ces grands principes ;

- **Orientations générales des politiques d'équipements :**

  S'agissant des « politiques d'équipements », les orientations concernent l'amélioration ponctuelle du fonctionnement urbain grâce à la réalisation de quelques opérations clés : « capacité suffisante de stationnement, accessibilité et sécurisation de la gare ; amélioration du schéma de circulation ; développement de cheminements doux… ».

  L'opération du projet des phases 1 et 2 s'inscrit en parfaite adéquation avec cet objectif.

- **Orientations générales des politiques de protection du paysage, des espaces naturels, maritimes, agricoles et forestiers**

  Les différentes actions à mettre en œuvre sont :

  - Protéger et valoriser le paysage, garant du caractère exceptionnel du territoire communal. Il s'agit de :
    - Créer une limite franche à l'urbanisation et interdire tout nouveau mitage de l'espace agricole ;
    - Valoriser les coulées vertes existantes ;
    - Maintenir la diversité des paysages perçus : plaine agricole ; collines littorales ; pointes Fauconnière, du Défens, Grenier…
    - Maintenir des coupures d'urbanisation ;
    - Mettre en valeur la façade littorale et maritime.
  - Maîtriser les risques et limiter l'exposition aux nuisances :
    - Veiller à la protection des personnes et des biens face à l'écoulement des eaux pluviales (exemple : limitation de l'emprise au sol ; imposer un pourcentage d'espaces verts ; favoriser les dispositifs de rétention) ;
    - Adapter le zonage aux prescriptions du PPR mouvements de terrain ;
    - Prendre en compte le risque de submersion marine ;
  - Classer en zone agricole les terres constitutives de la trame jaune (cultivées ou avec un potentiel agronomique) ;
  - Protéger et mettre en valeur le patrimoine communal, notamment architectural.

  L'opération du projet des phases 1 et 2 s'inscrit en compatibilité avec ces orientations. Une attention particulière devra être portée à l'insertion paysagère des futurs aménagements, à la prise en compte des risques naturels, à la limitation des nuisances et à la minimisation de l'impact sur les emprises agricoles.

- **Orientations générales des politiques de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques :**

  Une protection des réserves de biodiversité constitutifs de la trame verte et bleue est appliquée dans le PLU. Elle concerne :

  - La trame verte composée par les réservoirs de biodiversité (ZNIEFF et Natura 2000) situés sur les Collines littorales de la Madrague à la Pointe des Engraviers, la Pointe Fauconnière ; les zones tampon et de transit localisées en lisière sud de la plaine agricole ou des collines littorales ; les ripisylves et espaces fortement végétalisés dans les zones urbaines.
  - La trame bleue organisée autour des différents ruisseaux (qui parcourent pour une bonne partie d'entre eux les zones urbaines) : St Côme ; le Fainéant ; la Salle ; la Barbarie ; le Dégouttant.
  - La préservation des corridors écologiques.

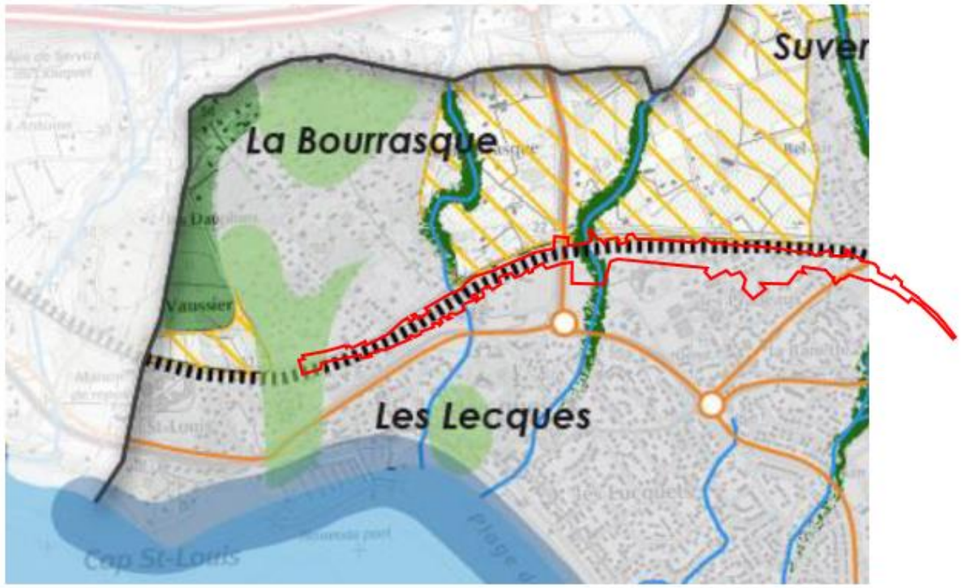
  Une carte traduit ces orientations générales concernant l'environnement :

Figure 27 : schéma des orientations générales du PADD concernant l'environnement (zoom sur le secteur du projet)

Le projet paraît compatible avec ces orientations ; **une attention doit être portée au niveau du franchissement du ruisseau de la Barbarie**, de façon que la continuité de la trame bleue soit assurée, voire améliorée.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU décline dans un deuxième temps les objectifs dans les domaines de l'habitat, les équipements de superstructure et les loisirs, les transports, déplacements et les communications numériques, et enfin l'équipement commercial et le développement économique.

Le tableau de la page suivante synthétise ces objectifs et analyse leur compatibilité avec le projet envisagée sur le territoire communal de Saint-Cyr-sur-Mer.

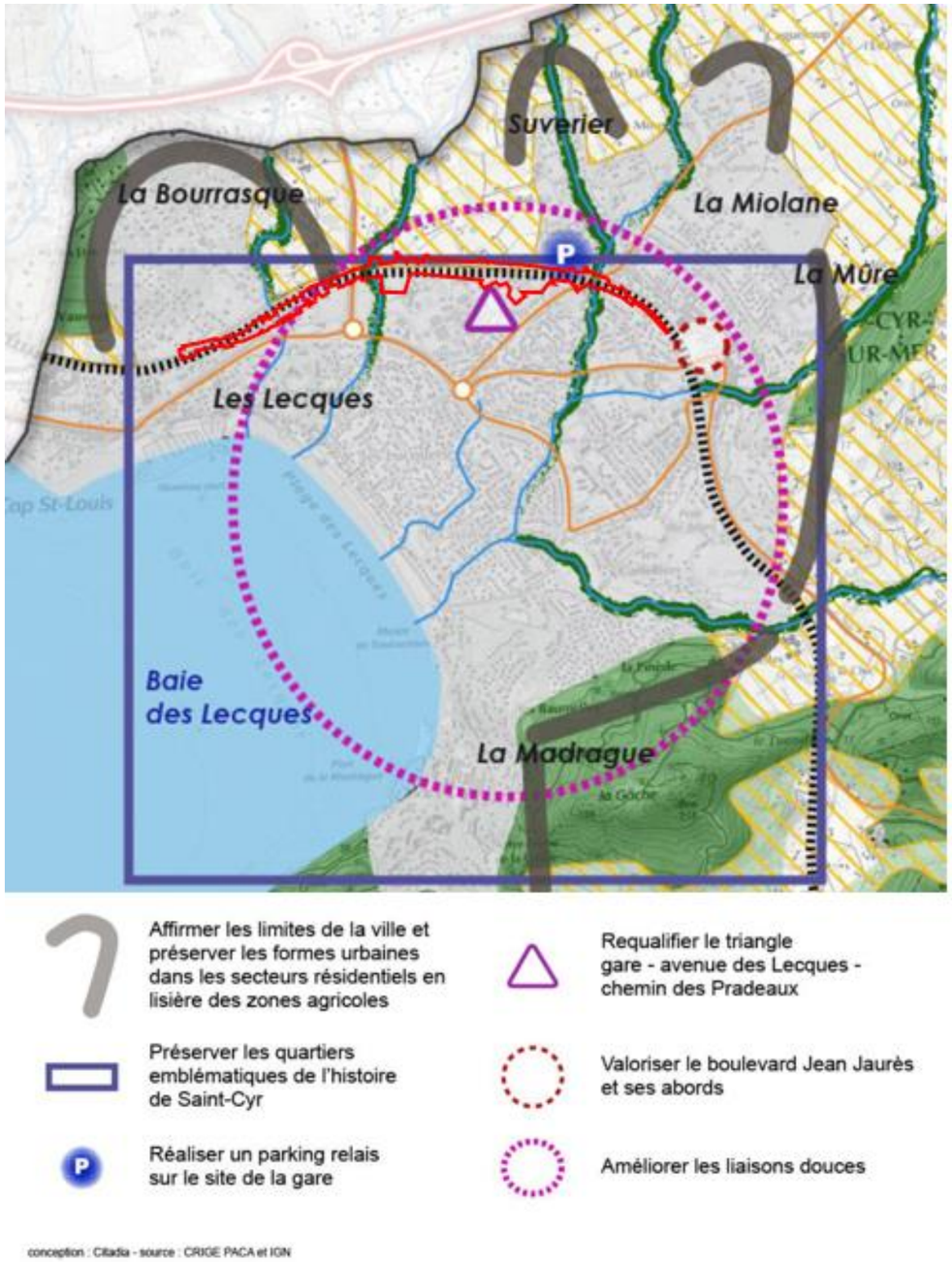


Orientation du PADD	Objectif	Actions à mettre en œuvre	Compatibilité avec l'opération du projet des phases 1 et 2 Navette toulonnaise – Création d'un Terminus Ouest
1 / HABITAT	1.1 / Favoriser la production d'une offre de logements destinée à la population active résidente	Mobiliser des capacités d'accueil adaptées à la réalisation des objectifs du Programme Local de l'Habitat Favoriser la production de logements sociaux Prendre en compte les objectifs du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage	Pas d'interfaces.
	1.2 / Concilier développement résidentiel et impératif de protection des paysages	Adapter les typologies aux paysages et aux tissus urbains dans lesquels elles s'insèrent Favoriser le renouvellement urbain et une densification limitée dans des secteurs circonscrits Préserver les formes urbaines des quartiers historiques et des secteurs résidentiels en lisière des zones agricoles Conjuguer mixité urbaine et intégration paysagère	Pas d'interfaces
2 / EQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE ET DE LOISIRS	2.1 / Développer les équipements au rayonnement intercommunal	Soutenir l'aménagement d'une piscine de niveau intercommunal Développer un office de tourisme intercommunal	Le projet va globalement améliorer l'offre en déplacements sur l'aire toulonnaise et donc participer au développement des équipements. Le projet ne devra pas porter atteinte au fonctionnement du centre aquatique au sud de la voie ferrée. **Compatible**.
3 / DEPLACEMENTS, TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS NUMERIQUES	3.1 / Améliorer les conditions de stationnement	Réaliser un parking relais de capacité suffisante à proximité de la gare Développer une offre de stationnement dans les opérations nouvelles qui réponde réellement aux besoins de la population Restreindre les possibilités de transformation des aires de stationnements existantes	Le projet va globalement améliorer l'offre en stationnement en intégrant la réalisation d'un pôle d'échanges incluant la réalisation d'espaces de stationnement. **Compatible**.
	3.2 / Améliorer les conditions de circulations avec de nouveaux projets d'aménagement d'ensemble	Reconfigurer les accès à la gare entre l'avenue des Lecques et le chemin des Pradeaux en facilitant la mise en œuvre d'un système de bouclage Favoriser l'accès à la gare, notamment pour les véhicules de transports en commun Améliorer les conditions de desserte et de fonctionnement urbain de la commune Améliorer le maillage viaire dans le secteur Baumelles-Pont des Anges-Taurentum Mobiliser les moyens réglementaires nécessaires à la réalisation des voies repérées dans le SCoT Faciliter l'accès à la façade maritime	Le projet améliore les conditions de desserte de la commune. La réalisation du pole d'échange multimodal devra être compatible avec les intentions d'aménagement sur le secteur « Les Pradeaux – Gare », qui fait l'objet d'une OAP (voir analyse spécifique plus loin). **Compatible sous réserve du respect des intentions de l'OAP.**
	3.3 / Poursuivre le développement du réseau de liaisons douces	Développer un véritable maillage des modes doux de déplacements (pistes cyclables…) entre les quartiers situés au Nord de la route de la Ciotat, le Littoral et tous les projets d'aménagement nouveaux (La Miolane, Pradeaux-Gare…) Favoriser le partage de la voirie entre les véhicules, les cyclistes et les piétons (création d'espaces partagés…) Faciliter la pratique du covoiturage par l'aménagement des espaces nécessaires	Le projet va globalement participer au développement des modes doux en intégrant la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal. **Compatible.**
	3.4 / Assurer le développement des communications numériques	Favoriser l'égalité d'accès au numérique dans un objectif d'égalité d'accès à la culture, à l'information et aux services et faciliter le télétravail afin de réduire les déplacements Programmer en amont la desserte très haut débit des nouvelles opérations de construction et d'aménagement	Pas d'interfaces.

4 / EQUIPEMENT COMMERCIAL	4.1 / Consolider l'armature commerciale dans sa configuration géographique actuelle	Limiter les possibilités de développement commercial, à l'exception des commerces de proximité, dans les secteurs résidentiels afin de conforter les pôles existants Favoriser la mixité fonctionnelle dans le cadre d'opérations urbaines ponctuelles Conforter la vocation commerciale de la zone des Pradeaux Ouest	Le projet va globalement améliorer l'offre en déplacements sur l'aire toulonnaise et donc venir consolider l'armature commerciale. **Compatible**.
5 / DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	5.1 / Développer l'offre d'hébergement et diversifier l'activité touristique	Mettre en place un dispositif réglementaire qui contribue au maintien et au développement de l'offre d'hébergement : hôtels, chambres d'hôtes, gîtes, campings, résidences de tourisme… Soutenir le développement et la diversification touristique tout au long de l'année pour tendre vers un tourisme quatre saisons : tourisme vert d'arrière-pays, route des vins, thermalisme et balnéothérapie… Préserver et développer les activités maritimes et nautiques Favoriser l'accueil de croisiéristes dans la baie des Lecques par l'aménagement des infrastructures maritimes d'accueil nécessaires : ponton de débarquement, point accueil-information…	Le projet va globalement améliorer l'offre en déplacements sur l'aire toulonnaise et donc soutenir le développement touristique. **Compatible**.
	5.2 / Développer les activités de services	Affirmer la vocation de services de la zone des Pradeaux Est	**Compatible avec l'objectif.**
	5.3 / Préserver le rôle historique joué par l'agriculture dans l'économie communale	Protéger l'activité viticole et dynamiser l'activité maraîchère	Impacts à la marge sur des parcelles agricoles qui seront à compenser. **Compatible.**

Tableau 2 : analyse de la compatibilité des orientations et objectifs du PADD du PLU de Saint-Cyr sur-Mer avec le projet

Deux cartes viennent spatialiser ces différents objectifs :



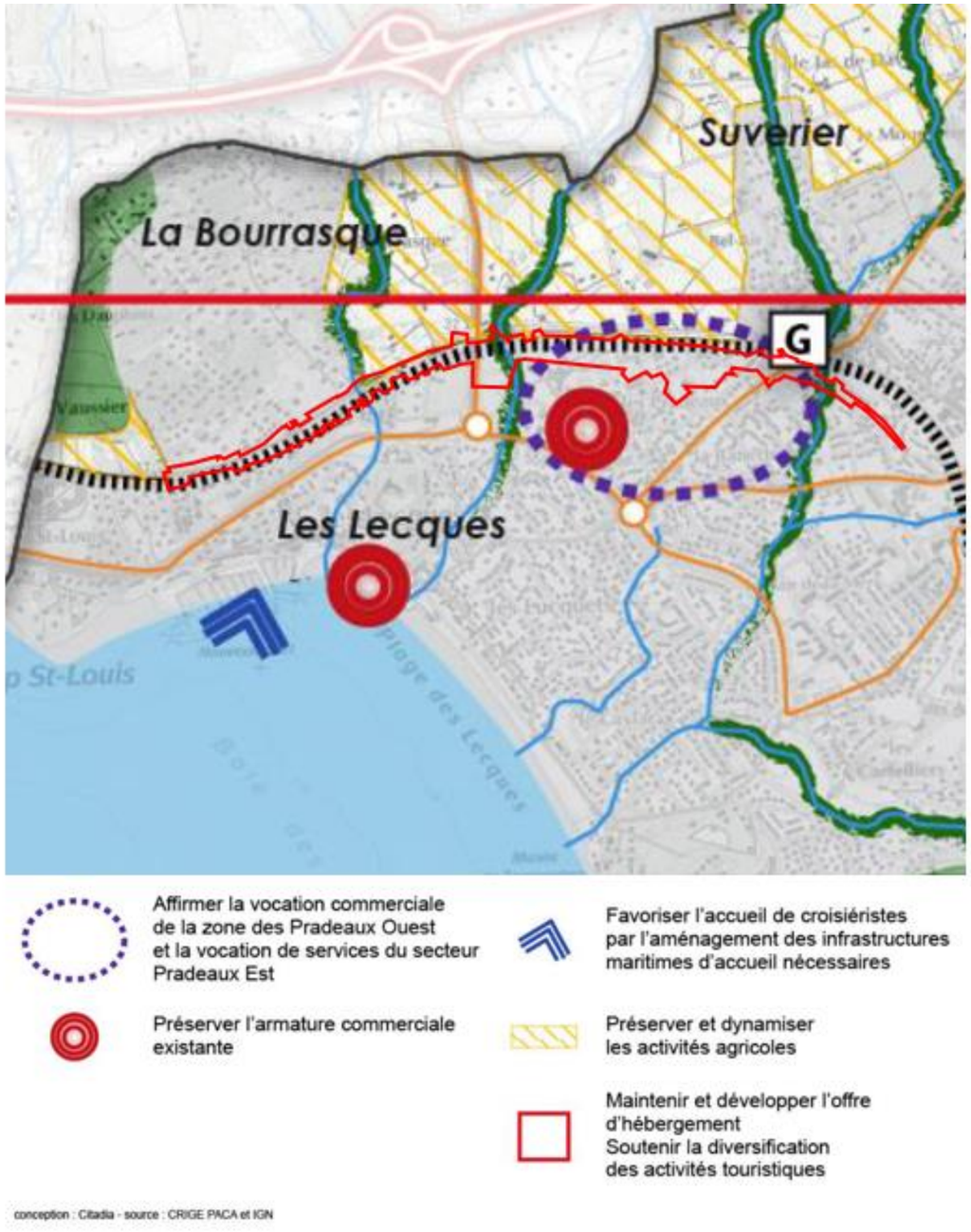


Figure 28 : schéma des orientations générales du PADD concernant Habitat – Equipements – Déplacements et Economie (zoom sur le secteur du projet)

Enfin dans une troisième partie, le PADD définit des **objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain**, passant par la maîtrise de l'urbanisation, de la densité urbaine, de la mixité, d'une protection des paysages, des boisements et des milieux naturels remarquables, ainsi que d'une réduction de l'ordre de 20% des espaces urbanisables.

Ces objectifs ne présentent pas d'interfaces avec l'opération envisagée et lui sont donc compatibles.

En conclusion de ce volet, le PADD ne présente pas d'incompatibilité avec le projet envisagée sur le territoire de Saint-Cyr-sur-Mer.

L'opération devra cependant respecter les orientations générales du PADD, en prenant en compte les points suivants :

- Maintenir, voire améliorer la continuité écologique de la trame bleue au niveau du franchissement du ruisseau de la Barbarie ;
- Minimiser le prélèvement sur les parcelles agricoles et le compenser.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Le PLU de Saint-Cyr-sur-Mer a défini plusieurs OAP sectorielles, dont deux sont directement concernées par le projet : l'OAP « Pradeaux – Gare » et l'OAP « Pradeaux ».

L'OAP PRADEAUX-GARE

Le plan d'aménagement d'ensemble de cette OAP présenté ci-contre doit répondre à plusieurs besoins :

- Améliorer l'accessibilité à la gare ;
- Valoriser la gare comme pôle multimodal ;
- Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement ;
- Développer l'activité tertiaire ;
- Sécuriser les mobilités piétonnes et automobiles.

Un traitement paysager qualitatif devra par ailleurs être mis en œuvre, afin de permettre une bonne transition visuelle avec les quartiers existants : épannelage des hauteurs, franges tampons paysagères et naturelles en interfaces, espaces paysagers et espaces publics…

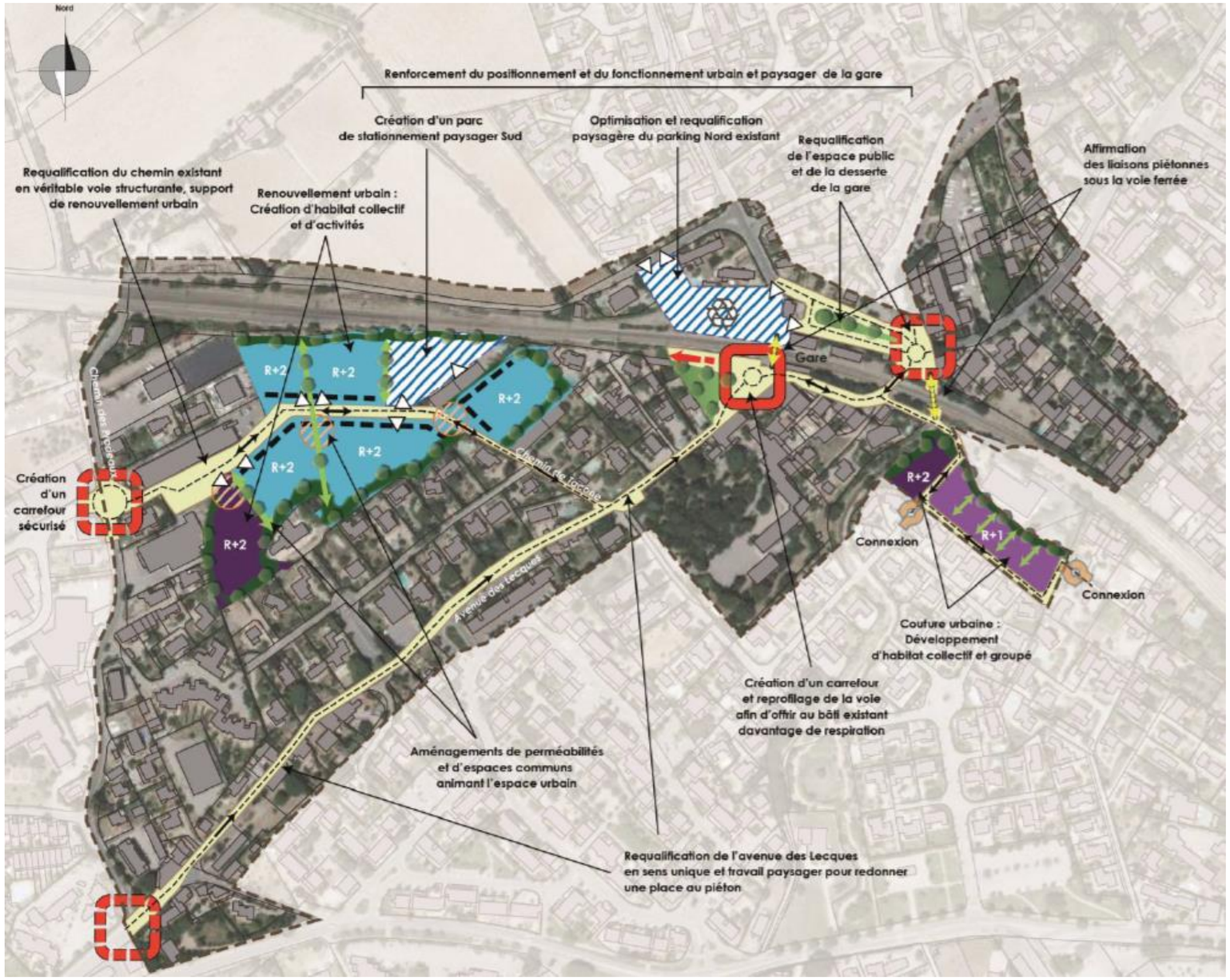


Figure 29 : plan d'aménagement de l'OAP « Pradeaux – Gare »

Le projet telle qu'elle est actuellement envisagée est incompatible avec plusieurs éléments prévus dans cette OAP :

- Projet de PEM interceptant en partie un secteur prévu pour la création d'habitat collectif et d'activités ;
- Insertion de voies nouvelles à l'arrivée en gare interceptant un secteur destiné à du stationnement avec optimisation et requalification paysagère du parking Nord existant.

Figure 30 : superposition du périmètre potentiel d'intervention du projet envisagée avec l'OAP « Pradeaux- Gare »

L'OAP PRADEAUX

L'OAP « Pradeaux » a pour but de renforcer le tissu commercial dans cette zone, en libérant l'espace de stationnement pour la réalisation de bâtiments à vocation commerciale.

La « mutualisation » souhaitée des espaces de stationnement, qui pourra s'effectuer par le biais d'espaces sur plusieurs niveaux, ne sera effective qu'à l'occasion de l'installation de nouvelles activités commerciales qui développeront le secteur. Enfin, ces aménagements devront s'intégrer selon un principe de « front bâti » disposant de « respirations vertes ».

Le projet empiète légèrement sur le périmètre de cette OAP, notamment en ce qui concerne la préservation de la bande paysagère. Toutefois, compte tenu du rapport de compatibilité avec lequel le projet doit être analysé, celui-ci s'avère compatible avec l'OAP.

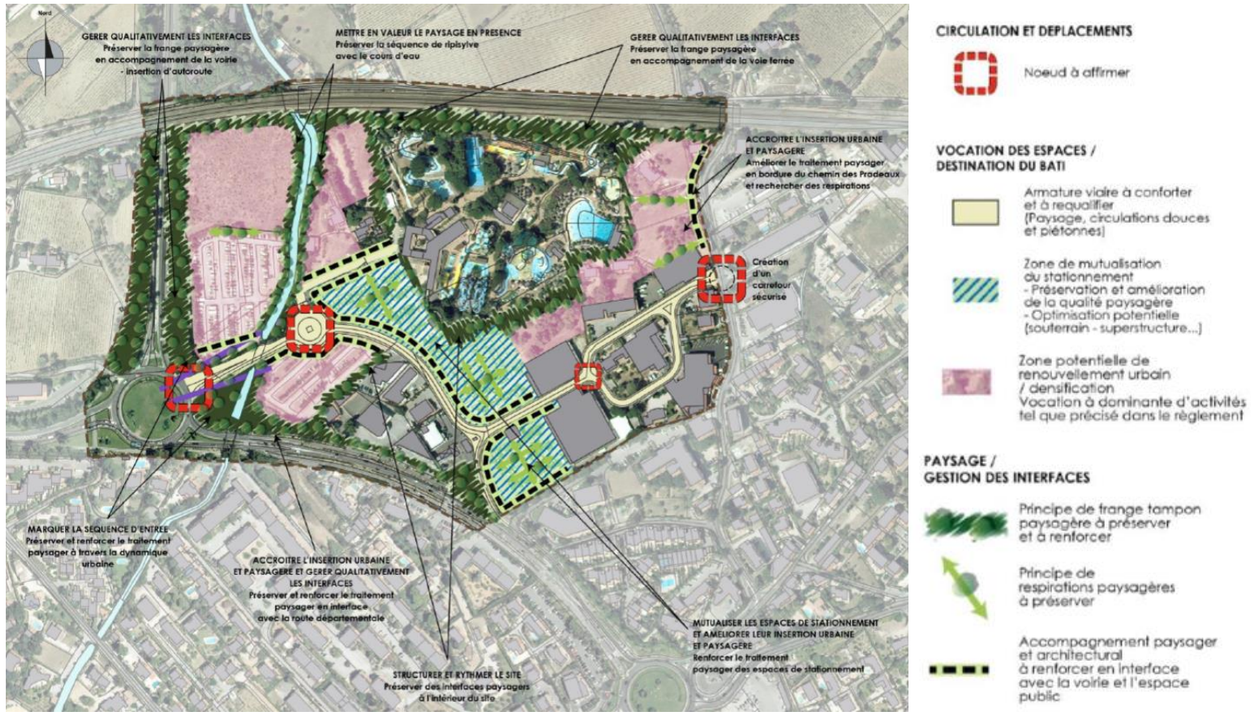


Figure 31 : plan d'aménagement de l'OAP « Pradeaux »

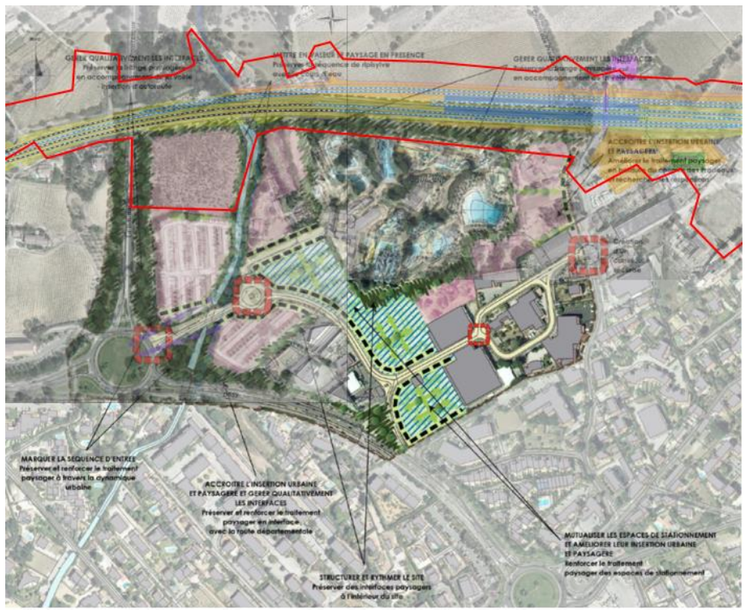


Figure 32 : superposition du périmètre potentiel d'intervention du projet envisagé avec l'OAP « Pradeaux »

REGLEMENT GRAPHIQUE

ZONAGE

Le plan ci-contre présente un extrait du plan de zonage sur le secteur concerné par le projet, puis superpose les deux projets.

Le projet s'inscrit dans les zones UDa, N, UC, UAa, UBb, UEa, UR (concernée par l'aménagement du PEM) ainsi que la zone A.

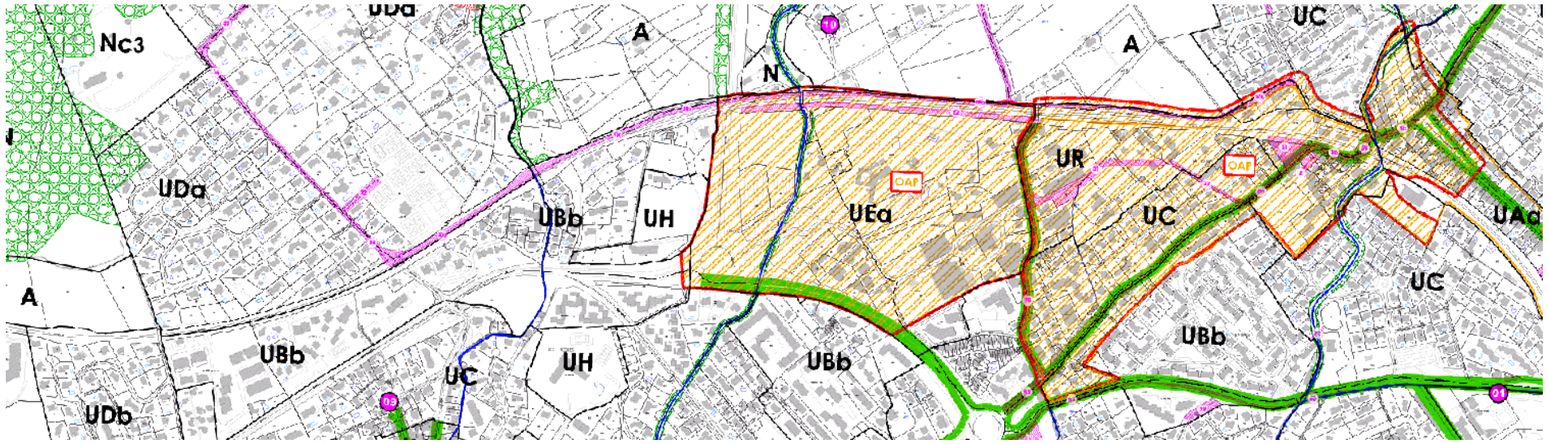


Figure 33 : extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer (zoom sur le secteur du projet)

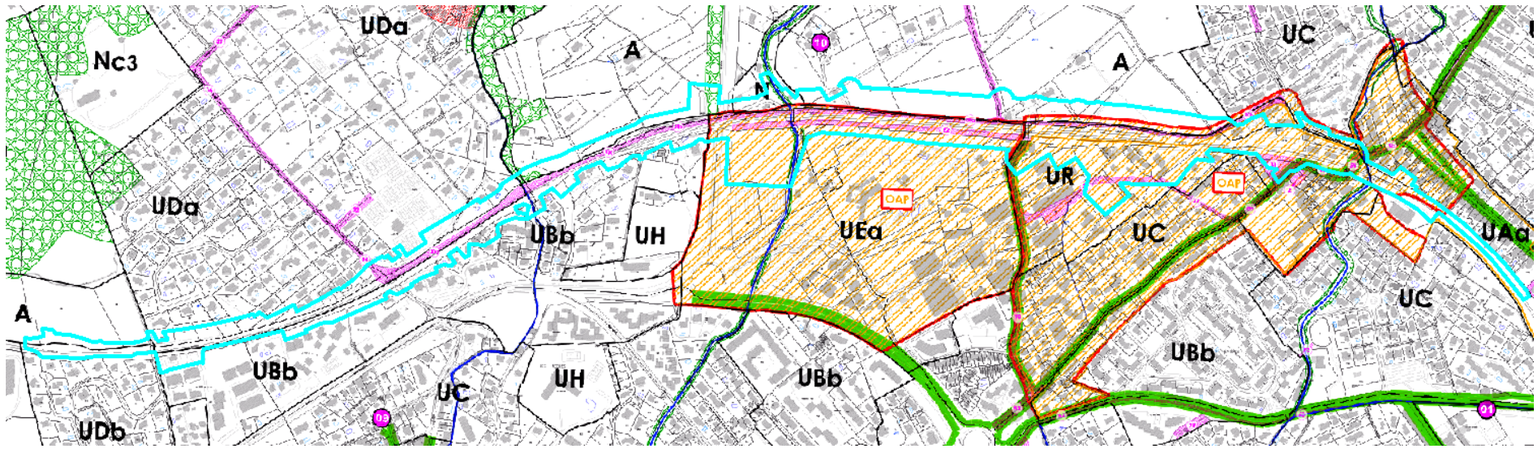


Figure 34 : superposition du plan d'aménagement du projet avec le plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer

EMPLACEMENTS RESERVES

Le projet intercepte plusieurs Emplacements Réservés au PLU :

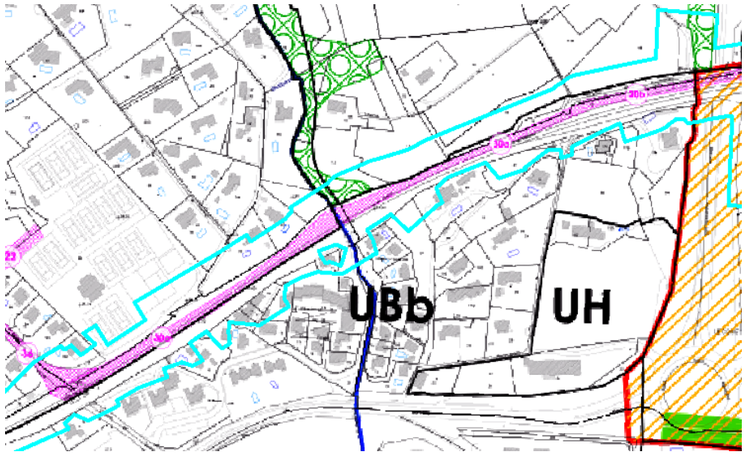


Figure 35 : zoom sur la superposition du projet avec les emplacements réservés au plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer

Sont ainsi concernés les **ER n° 30a, 30b, 31, 59, 62 et 77.**

Leur destination est précisée dans la liste des ER.

Numéros	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	SURFACE OU EMPRISE
30a	Création et élargissement d'une voie communale du chemin de Sorba au pont de Roumanieu	Commune	Plate-forme de 10 mètres
30b	Elargissement du chemin de la Bourrasque	Commune	Plate-forme de 10 mètres
31	Création et élargissement d'une voie du Chemin des Pradeaux au Chemin de Taccone et Aménagement d'un espace public	Commune	Plate-forme de 6 à 12 mètres
59	Elargissement du pont SNCF quartier de la Gare	Commune	Plateforme de 11 mètres
62	Création d'un cheminement piétonnier entre le chemin des Pradeaux et Aqualand	Commune	Plate-forme de 3 mètres
77	Elargissement du chemin de Tacone	Commune	Plateforme de 6 -8 m

Tableau 3 : destination des ER interceptés par le projet

Le projet n'est pas compatible avec la réalisation des projets ayant conduit à la réservation.

Une mise en compatibilité du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est donc nécessaire pour permettre l'opération.

ESPACES BOISES CLASSES

Le périmètre intercepte les extrémités de plusieurs EBC :

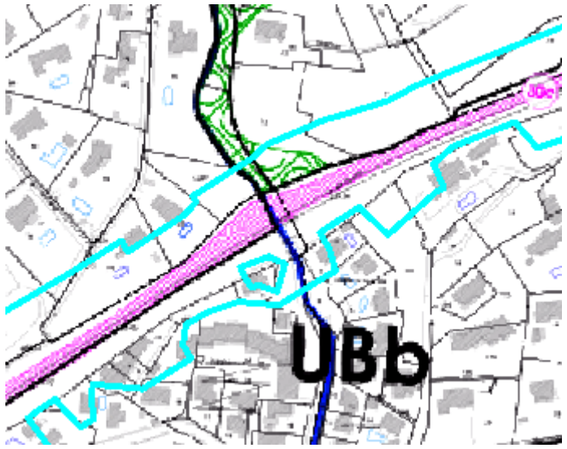


Figure 36 : EBC interceptés par le périmètre potentiel d'intervention

Ces EBC sont susceptibles de remettre en cause l'accessibilité aux ouvrages ferroviaires et doivent être supprimés. Une mise en compatibilité du PLU est également nécessaire à ce titre.

REGLEMENT ECRIT

Le règlement comprend deux parties, l'une pour les dispositions générales, l'autre pour les dispositions particulières aux différentes zones.

Des règles dérogatoires s'appliquent aux d'équipements d'intérêt collectif et services publics :

« Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) sont autorisées dans chaque zone. »

Les seules règles applicables pour les constructions concernent les règles d'implantation par rapport aux voies et emprises publiques et aux limites séparatives (implantation à l'alignement / sur la limite ou avec un recul minimal de 1 m).

Compte-tenu de la nature du projet et des dispenses accordées pour les équipements d'intérêt collectif et services publics, l'analyse des dispositions particulières aux différentes zones n'apparaît pas nécessaire dans les zones U

Dans les zones A et les zones N sont autorisés, à condition qu'ils soient directement nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs :

- les installations, constructions ou ouvrages techniques, y compris ceux relevant de la réglementation sur les installations classées, sous réserve de démontrer la nécessité technique de leur implantation en zone agricole et qu'ils ne portent pas atteinte au caractère de la zone.
- les affouillements et exhaussements du sol, à condition qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux, ou ne portent pas atteinte au caractère du site.

Il convient toutefois de signaler que ces dispositions sont issues d'une ancienne version du Code de l'Urbanisme. Celui prévoit à ce jour (article L151-11) d'autoriser les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs 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 actuellement en vigueur sur la commune de la Saint-Cyr-sur-Mer présente plusieurs points d'alertes et certains éléments incompatibles avec le projet envisagée :

- **PADD** :

  Le projet est compatible avec les objectifs du PADD ; elle devra cependant respecter les orientations générales, en prenant en compte les points suivants :

  - Maintenir, voire améliorer la continuité écologique de la trame bleue au niveau du franchissement du ruisseau de la Barbarie ;
  - Minimiser le prélèvement sur les parcelles agricoles et le compenser.

- **Règlement :**

  Le règlement graphique (plan de zonage) a réservé plusieurs emplacements pour la réalisation d'équipements publics qui sont incompatibles avec le projet envisagé. L'implantation d'équipements ferroviaires permanents en zone A et N impose également des évolutions de zonage.

- **OAP** :

  Le projet empiète sur les périmètres de deux OAP.

  L'OAP « Pradeaux - Gare » présente un schéma d'aménagement dont certains éléments ne sont pas compatibles :

  - Projet de PEM interceptant en partie un secteur prévu pour la création d'habitat collectif et d'activités ;
  - Insertion de voies nouvelles à l'arrivée en gare interceptant un secteur destiné à du stationnement avec optimisation et requalification paysagère du parking Nord existant.

  L'OAP « Pradeaux » est compatible sous réserve que la réalisation de l'opération de LNCPA ne remette pas en cause la préservation de la bande paysagère en accompagnement de la voie ferrée.

Une procédure de mise en compatibilité est donc à envisager si le site de Saint-Cyr-sur-Mer.

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 Saint-Cyr-sur-Mer, 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 modeler 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…) inclues 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 règlementaire, sauf à adapter le PADD. Cette mesure reviendrait à déposséder la municipalité de ses choix politique 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 3ème 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 règlementaire. 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 majeur pour SCNF 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 SAINT-CYR-SUR-MER

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

4.1 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU ZONAGE

REDUCTION DES ZONES A ET N

Afin de permettre l'aménagement pérenne du terminus Ouest de la navette toulonnaise, il est procédé :

- au reclassement de 8 201 m² de zone A vers les zones urbaines (U) limitrophes (UBb, UEa ou UR) qui autorisent les équipements publics (dont ferroviaire). Ce reclassement affecte environ 3800 m² de surface de vignes cultivées.
- au reclassement de 1471 m² de zone N vers les zones urbaines (U) limitrophes (UBb ou UEa) qui autorisent les équipements publics (dont ferroviaire).

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 règlementaires 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 Saint-Cyr-sur-Mer représente une superficie de 13 511 m², dont environ 7650 m² de surface de vignes cultivées.

Lorsque les travaux auront été achevés, ce périmètre pourra être supprimé par la commune et ces espaces de nouveaux plantés.

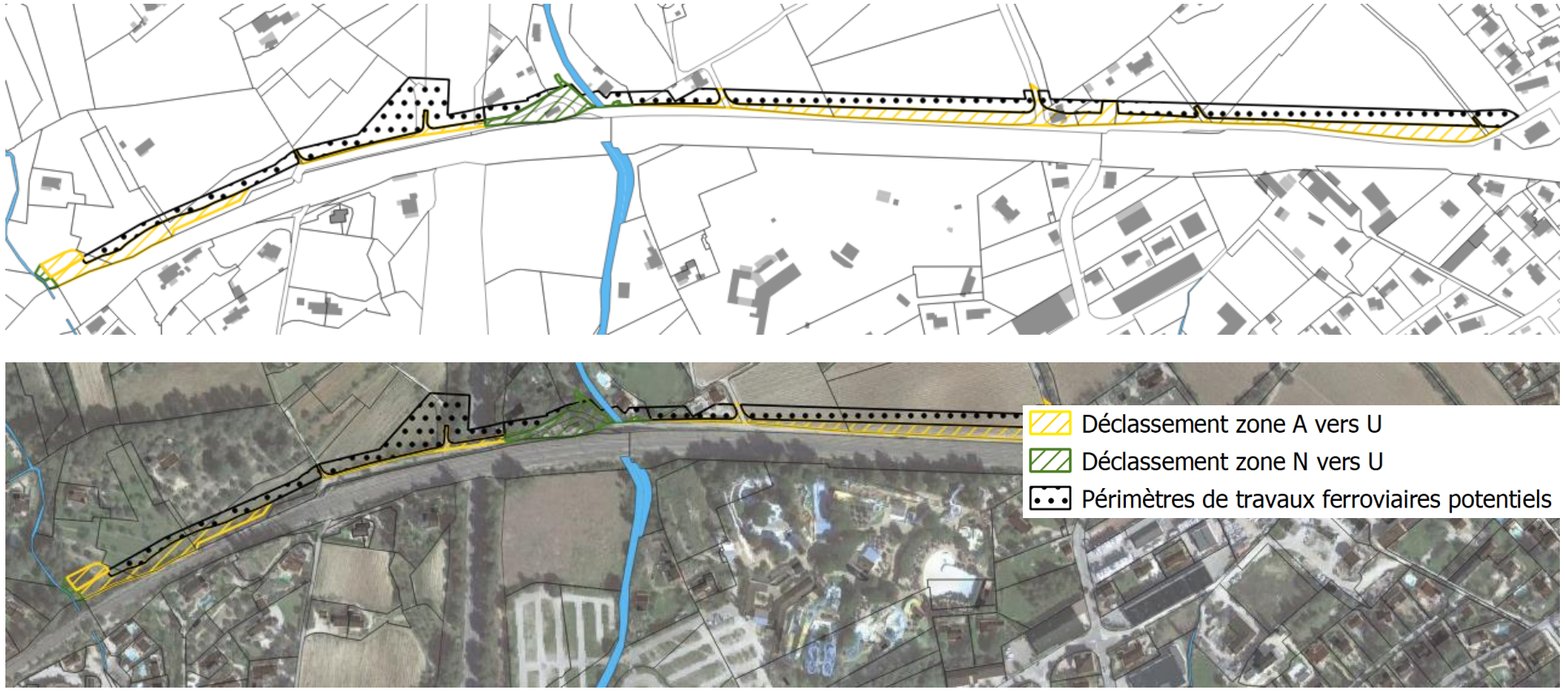


Figure 37 : Périmètre de déclassement des zones A et N & périmètre de travaux ferroviaires potentiels

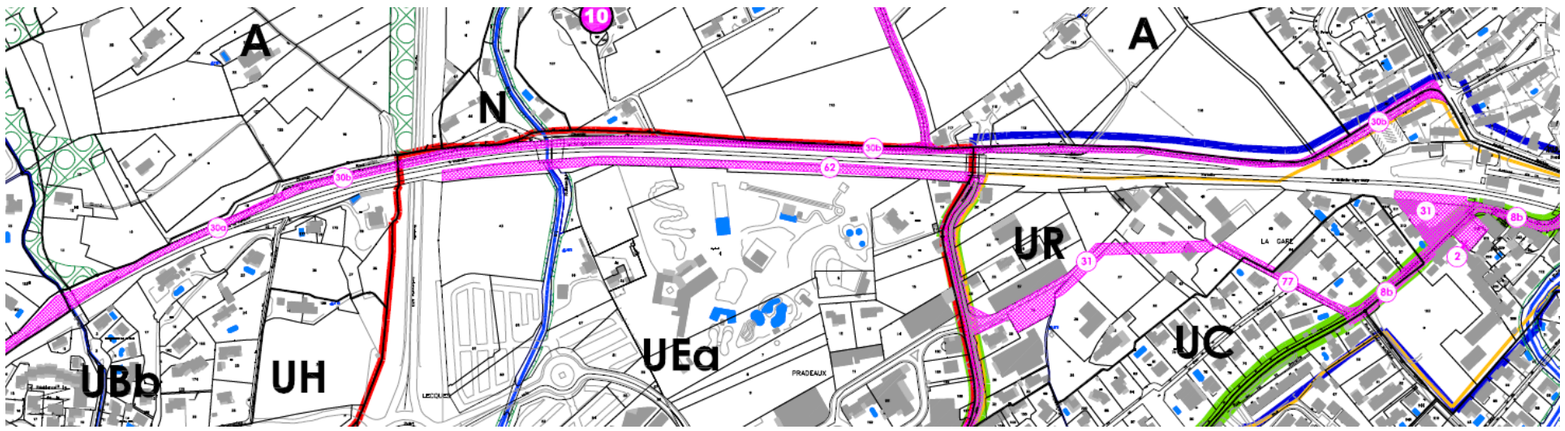
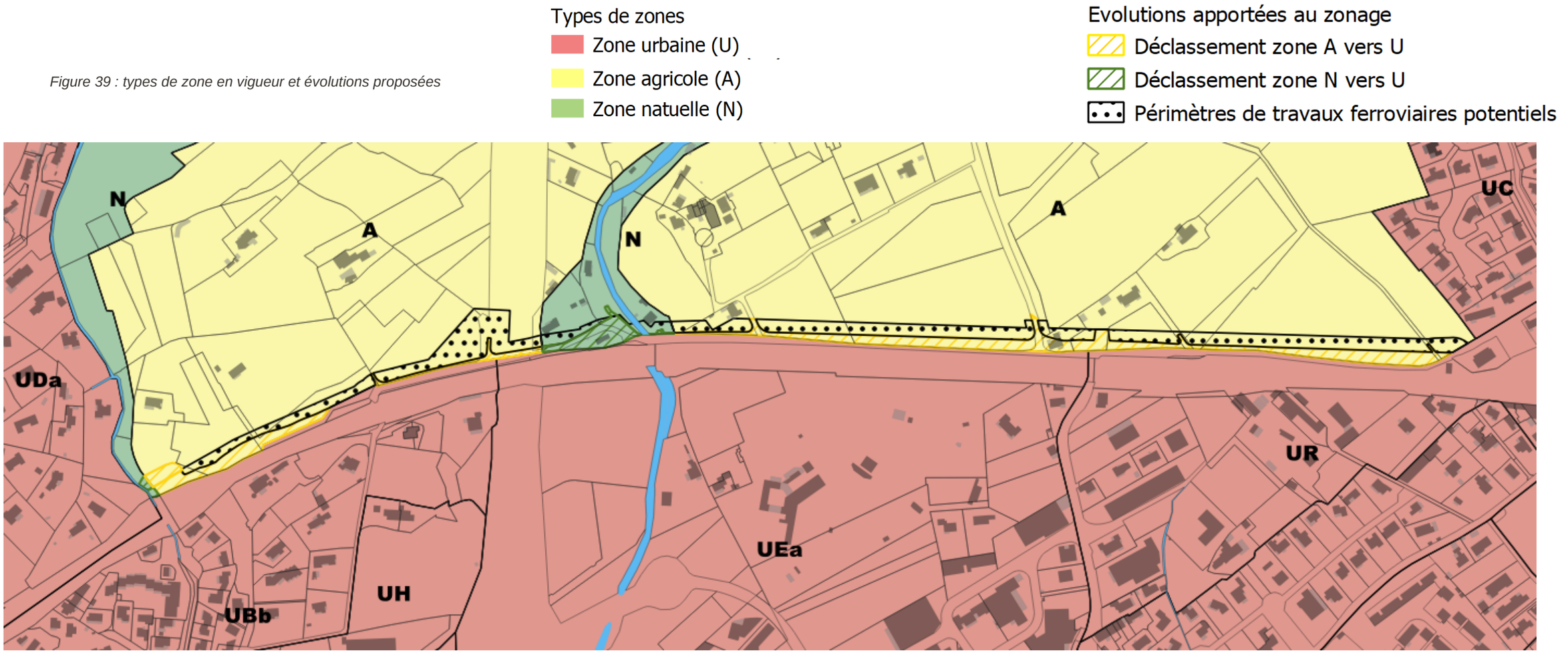


Figure 38 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

Figure 39 : types de zone en vigueur et évolutions proposées



REDUCTION DES ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés (EBC) situés à proximité des ouvrages hydrauliques ou des ponts sont supprimés afin de permettre l'accès aux engins de chantiers en vue des travaux sur une superficie totale de 1 516 m²

Figure 40 : Périmètre de l'EBC supprimé

Figure 41 : Périmètre de l'EBC supprimé et zonage du PLU en vigueur

Figure 42 : Périmètre des EBC supprimés

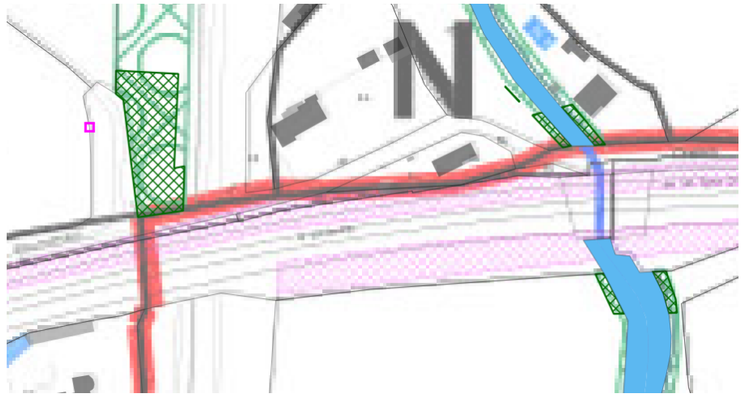


Figure 43 : Périmètre de l'EBC supprimé et zonage du PLU en vigueur

4.2 PRESENTATION DES ADAPTATIONS APPORTEES AU REGLEMENT

L'article 6 des dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer relatif aux « règles dérogatoires » 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 6 – REGLES DEROGATOIRES

1. Adaptations mineures

Conformément à l'article L152-3 du Code de l'urbanisme, les règles et servitudes édictées par le présent plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes.

Dans la mesure où l'adaptation est justifiée par l'un des trois motifs susvisés, qu'elle est indispensable pour que le projet puisse être réalisé et que l'écart entre le projet et la règle est de très faible importance, l'autorité administrative doit examiner et instruire la possibilité d'adaptation mineure et motiver expressément sa décision.

2. Equipements d'intérêt collectif et services publics

Les construction et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif (CINASPIC) sont autorisées dans chaque zone.

Concernant les voies et emprises publiques, les CINASPIC doivent s'implanter à l'alignement ou peuvent respecter un recul minimal de 1 m.

Concernant les limites séparatives, les CINASPIC doivent s'implanter sur la limite ou peuvent respecter un recul minimal de 1 m.

Concernant les autres d'urbanisme édictées dans chacune des zones, celles-ci ne s'appliquent pas à ces CINASPIC.

3. Ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des constructions et installations d'intérêt général

Les locaux de faible ampleur à usage de collecte des déchets ménagers, en bord de voie et directement accessible à partir d'une voie ouverte à la circulation publique, sont assimilés à des ouvrages relevant de l'intérêt collectif. Ils peuvent faire l'objet de dérogation pour faciliter leur implantation

Les constructions devront néanmoins se conformer aux règles de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume relatives aux ordures ménagères.

4. Reconstructions des bâtiments détruits ou démolis

En application des articles L111-15 et L111-23 et sauf dispositions contraires des Plans de prévention des Risques :

- *lorsqu'un bâtiment régulièrement édifié vient à être détruit ou démoli, sa reconstruction à l'identique est autorisée dans un délai de dix ans nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf si la carte communale, le plan local d'urbanisme ou le plan de prévention des risques naturels prévisibles en dispose autrement. Le PLU ne s'y oppose pas ;*
- *la restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs peut être autorisée, sauf dispositions contraires des documents d'urbanisme et sous réserve des dispositions de l'article L111-11, lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment. Le PLU ne s'y oppose pas.*

5. Equipements ferroviaires

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 & 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.

Ces dérogations s'appliquent également lorsque les pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux et affouillements et exhaussements des sols sont concernés par l'axe des ruisseaux classés par arrêtés préfectoraux des 22/03/1975 et 02/12/1975 à condition :

- *de garantir le passage de l'eau en cas d'inondation ;*
- *de ne pas exposer de personnes au risque inondation ;*
- *de ne pas permettre un charriage de matériaux en cas d'inondation.*

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

EVOLUTIONS APPORTEES A L'OAP PRADEAUX GARE

L'OAP Pradeaux-Gare correspond aux espaces d'opération de renouvellement urbain situés autour du quartier de la gare-Pradeaux.

À la croisée de la voie ferrée, de la zone des Pradeaux et de la RD 559, le site « Pradeaux-Gare » est un maillon essentiel du fonctionnement urbain de Saint-Cyr-sur-Mer. Parcouru par l'avenue des Lecques qui s'étire jusqu'à la gare, le quartier est en effet un point de passage majeur pour atteindre ou quitter la halte ferroviaire depuis/ vers les quartiers balnéaires situés au sud/sud-ouest de la RD 559 et de l'Allée de la Liberté. Avec une telle position d'interface, ce site, proche de l'entrée de ville Ouest, joue un rôle majeur pour l'image de Saint-Cyr-sur-Mer. Traversé en haute saison par d'importants flux touristiques, il contribue à la perception d'ensemble du territoire communal. Stratégique pour l'attractivité et le fonctionnement de Saint-Cyr-sur-Mer, le quartier Pradeaux-Gare l'est également pour l'économie locale. L'introduction d'une plus grande diversité fonctionnelle dans ce secteur est au cœur des préoccupations de la collectivité.

Pour autant, sa physionomie urbaine et son fonctionnement ne sont pas toujours adaptés aux usages et aux perspectives de développement du site. Dépourvue de continuum piéton, l'avenue des Lecques n'offre pas de conditions d'accessibilité multimodale sécurisées entre la gare et le rond-point central qui met en relation l'avenue de la Mer et la RD 559.

Le renouvellement urbain souhaité par le PLU découle ainsi de plusieurs besoins :

- Amélioration de l'accessibilité à la gare ;
- Valorisation de la gare comme pôle d'échange multimodal ;
- Optimisation du potentiel foncier ;
- Développement de l'activité tertiaire ;
- Sécurisation des mobilités piétonnes et automobiles.

Afin d'accompagner spatialement ce renouvellement urbain, une Orientation d'Aménagement et de Programmation avait été instaurée dans le PLU approuvé en 2016. Cette OAP prévoyait un renforcement de la multimodalité autour de la gare existante, au nord de la voie ferrée, et la création d'un cœur d'ilot à vocation tertiaire et d'équipements public au sud de la voie ferrée, sur les terrains de l'ancien centre technique municipal.

Avec la mise en œuvre du RER Toulonnais et la nécessité de repositionner la gare au sud, cette OAP doit être mise en compatibilité. Deux principales évolutions sont apportées :

- la gare, les espaces de stationnements et les espaces multimodaux sont repositionnés au sud de la voie ferrée, sur la base des études d'aménagement déjà réalisées ;
- les aménagements de la gare existantes sont supprimés. Le périmètre de l'OAP est réduit en conséquence puisqu'aucune évolution n'est à ce jour envisagée. Lors de la mise en service de la future gare, des réflexions sur le devenir de l'ancienne gare et ses abords pourront être engagées entre SCNF réseau et la commune.

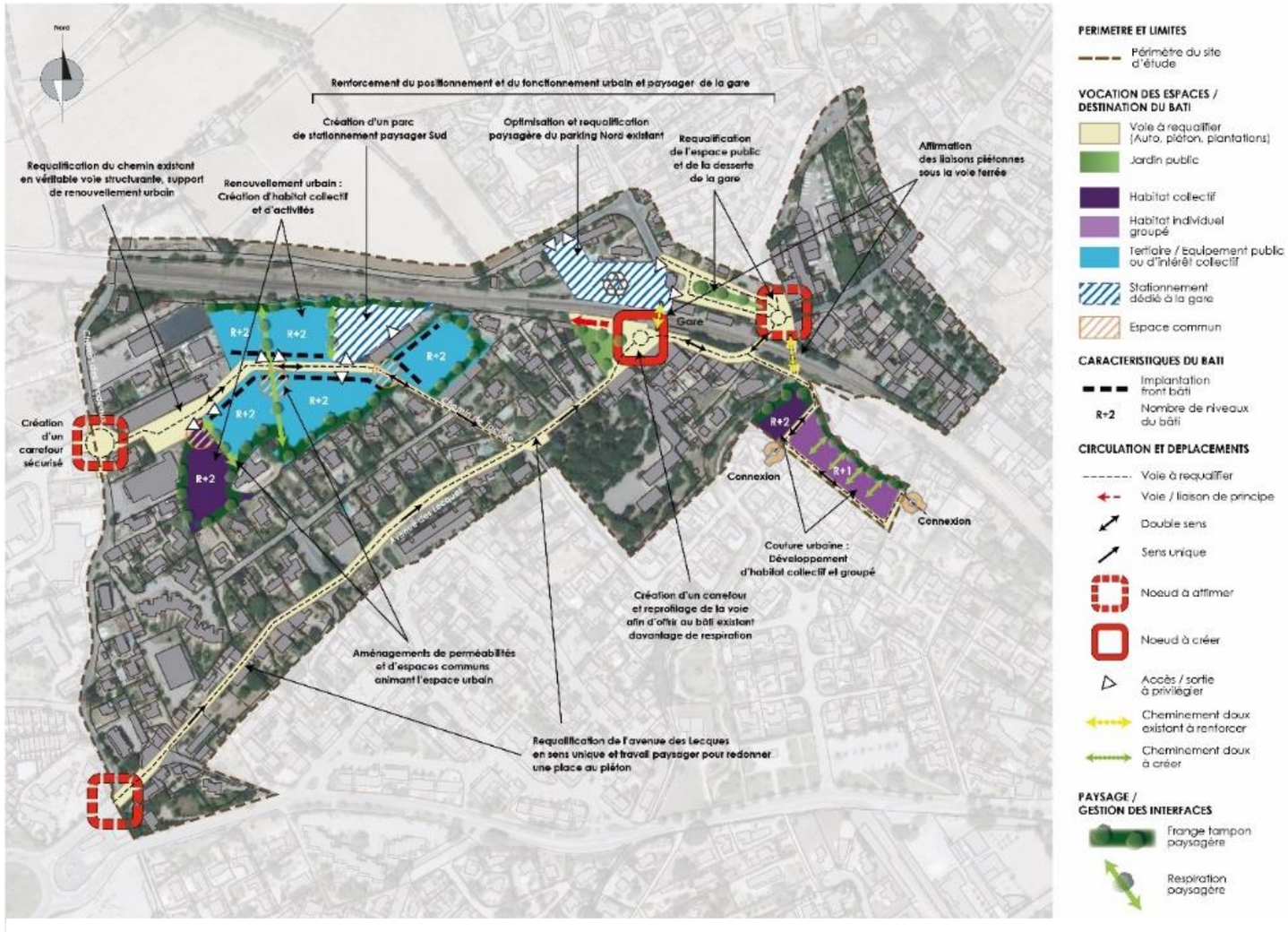


Figure 44 : OAP du PLU en vigueur

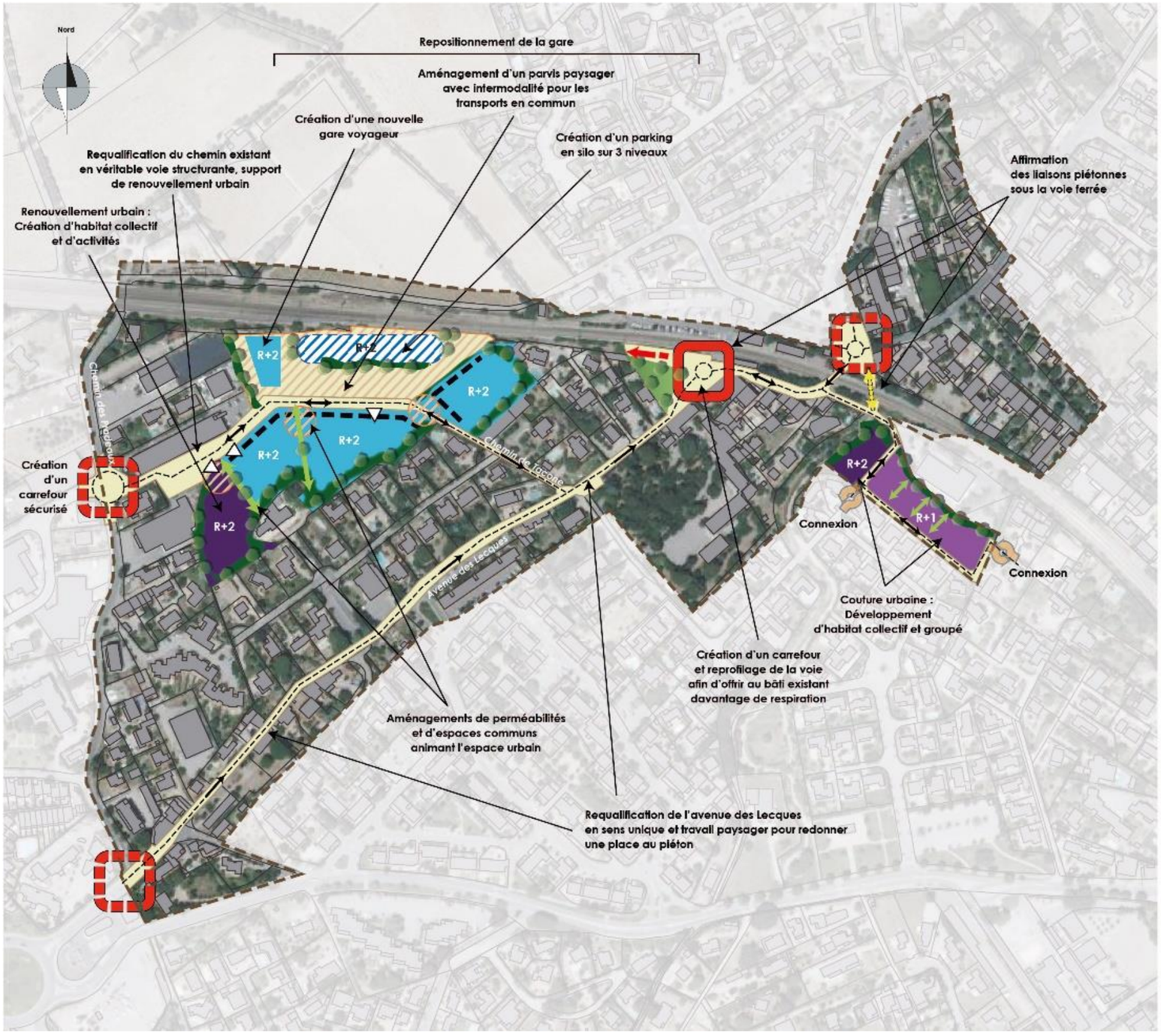


Figure 45 : OAP mise en compatibilité

Le texte de l'OAP Pradeaux Gare est actualisé :

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

OAP PRADEAUX-GARE : ACCOMPAGNER LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET FAVORISER L'ACCESSIBILITE MULTIMODALE DE LA GARE

AMENAGEMENT D'ENSEMBLE

Le site « Pradeaux-Gare » est un maillon essentiel du fonctionnement urbain de Saint-Cyr-sur-Mer. Parcouru par l'avenue des Lecques qui s'étire jusqu'à la gare, le quartier est en effet un point de passage majeur pour atteindre ou quitter la halte ferroviaire depuis/ vers les quartiers balnéaires situés au sud/sud-ouest de la RD 559. Avec une telle position d'interface, ce site, proche de l'entrée de ville Ouest, joue un rôle majeur pour l'image de Saint-Cyr-sur-Mer. Traversé en haute saison par d'importants flux touristiques, il contribue à la perception d'ensemble du territoire communal. Stratégique pour l'attractivité et le fonctionnement de Saint-Cyr-sur-Mer, le quartier Pradeaux-Gare l'est également pour l'économie locale. Pour autant, sa physionomie urbaine et son fonctionnement ne sont pas toujours adaptés aux usages et aux perspectives de développement du site. Dépourvue de continuum piéton, l'avenue des Lecques n'offre pas de conditions d'accessibilité multimodale sécurisées entre la gare et le rond-point central qui met en relation l'avenue de la Mer et la RD 559.

Le réaménagement envisagé dans ce secteur devra ainsi à répondre à plusieurs besoins :

- Aménager une nouvelle gare multimodale au sud de la voie ferrée répondant aux besoins du RER Toulonnais, comprenant du stationnement en silo, un parvis/espace public et une desserte sécurisée par les transports en commun ;
- ~~Améliorer l'accessibilité à la gare ;~~
- ~~Valoriser la gare comme pôle multimodal ;~~
- *Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement ;*
- *Développer l'activité tertiaire ;*
- *Sécuriser les mobilités piétonnes et automobiles.*

Un traitement paysager qualitatif devra par ailleurs être mis en œuvre, afin de permettre une bonne transition visuelle avec les quartiers existants : épannelage des hauteurs, franges tampons paysagères et naturelles en interfaces, espaces paysagers et espaces publics…

AMENAGEMENT VIAIRE

L'aménagement du secteur devra s'organiser autour de plusieurs actions :

- *Améliorer et fluidifier les principaux nœuds de circulation,*
- *Développer le stationnement au nord et au sud de la gare,*
- Développer le stationnement à proximité de la nouvelle gare,
- *Améliorer l'accessibilité pour les bus afin de transformer la* nouvelle *gare en véritable pôle multimodal,*
- *Favoriser le partage de la voirie entre les véhicules, les cyclistes et les piétons.*
- *Réaménager l'Avenue des Lecques et les sens de circulation afin de sécuriser la circulation piétonne en créant de véritables trottoirs,*
- *Intégrer des cheminements doux*

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

Les aménagements prévus dans le cadre de l'opération Terminus Ouest 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 suppression complète, les emplacements réservés suivants :

- ER 30a : Création et élargissement d'une voie communale du chemin de Sorba au pont de Roumanieu, sur une superficie de 4795 m². L'élargissement de cette voie n'est plus possible au regard des travaux ferroviaires. Il convient de souligner qu'une voie ouverte à la circulation automobile de gabarit existant sera restituée à l'issue des travaux. La commune pourra alors recréer un nouvel emplacement réservé pour un élargissement futur.
- ER 59 : Elargissement du pont SNCF quartier de la Gare, sur une superficie de 104 m².
- ER 62 : Création d'un cheminement piétonnier entre le chemin des Pradeaux et Aqualand, sur une superficie de 4 071 m². la création de cette voie n'est plus possible au regard des travaux ferroviaires.

Font ainsi l'objet d'une réduction, les emplacements réservés suivants, compte tenu de l'extension des emprises ferroviaires :

- ER 8b : Aménagement et élargissement de la RD 66 / du chemin Tacone au boulevard de la Litorne, sur une superficie de 81 m² ;
- ER 19 : Aménagement et élargissement du chemin communal des Pradeaux, sur une superficie de 156 m²
- ER 30b : Elargissement du chemin de la Bourrasque, sur une superficie de 7340 m² ;
- ER 31 : Création et élargissement d'une voie du Chemin des Pradeaux au Chemin de Tacone et Aménagement d'un espace public, sur une superficie de 585 m² ;
- ER 36 : Aménagement et élargissement du chemin communal de Sorba, sur une superficie de 385 m² ;

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.

Numéros	***DESIGNATION***	***BENEFICIAIRE***	***SURFACE OU EMPRISE***
8b	*Aménagement et élargissement de la RD 66 / du chemin Tacone au boulevard de la Litorne*	*Département*	*Plate-forme de 11 mètres*
19	*Aménagement et élargissement du chemin communal des Pradeaux*	*Commune*	*Plate-forme de 8 mètres*
~~*30a*~~	~~*Création et élargissement d'une voie communale du chemin de Sorba au pont de Roumanieu*~~	~~*Commune*~~	~~*Plate-forme de 10 mètres*~~
30b	*Elargissement du chemin de la Bourrasque*	*Commune*	*Plate-forme de 10 mètres*
31	*Création et élargissement d'une voie du Chemin des Pradeaux au Chemin de Taconne et Aménagement d'un espace public*	*Commune*	*Plate-forme de 6 à 12 mètres*
36	*Aménagement et élargissement du chemin communal de Sorba*	*Commune*	*Plate-forme de 8 mètres*
~~*59*~~	~~*Elargissement du pont SNCF quartier de la Gare*~~	~~*Commune*~~	~~*Plateforme de 11 mètres*~~
~~*62*~~	~~*Création d'un cheminement piétonnier entre le chemin des Pradeaux et Aqualand*~~	~~*Commune*~~	~~*Plate-forme de 3 mètres*~~

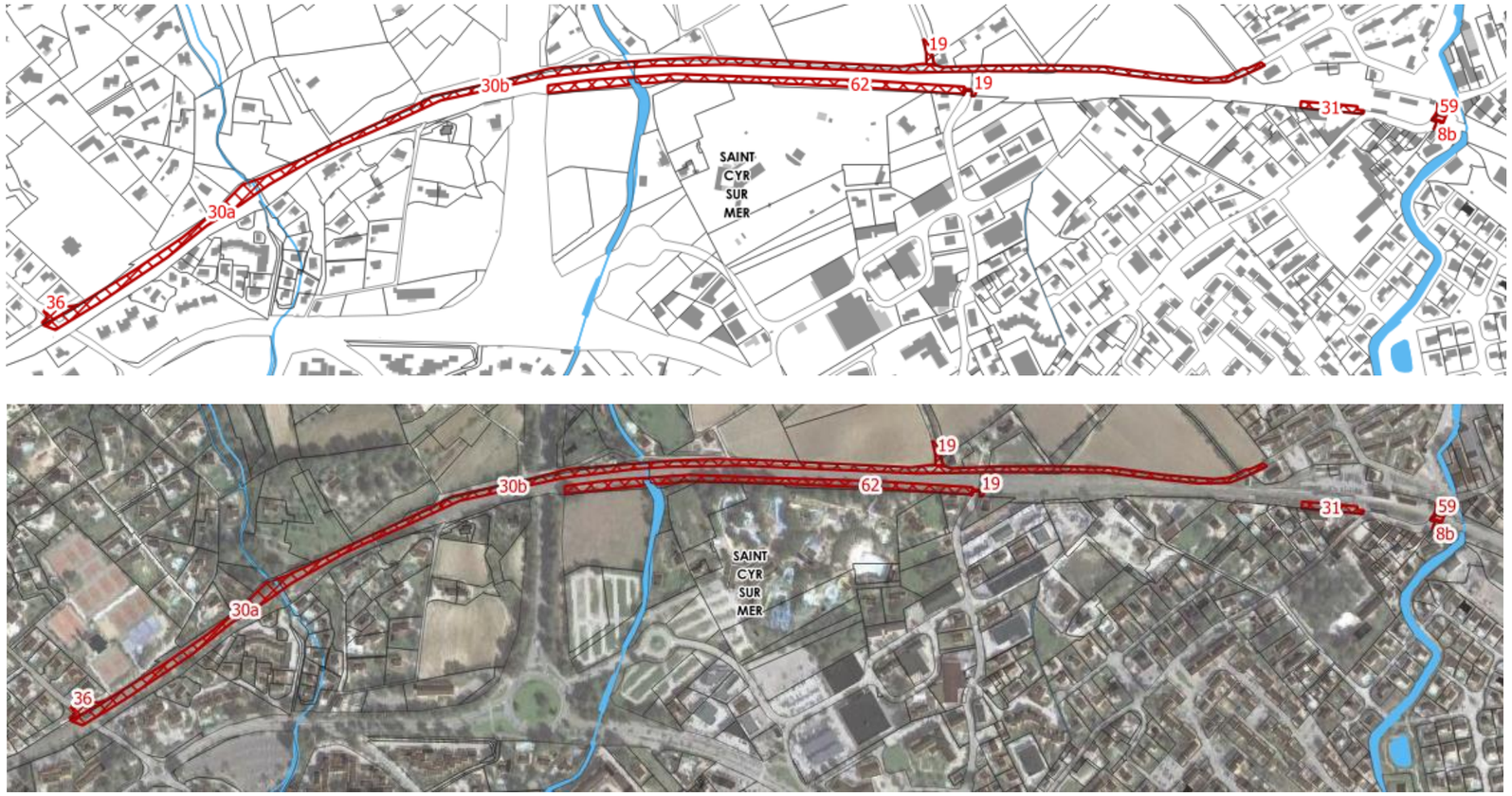


Figure 46 : ER faisant l'objet d'une réduction ou d'une suppression

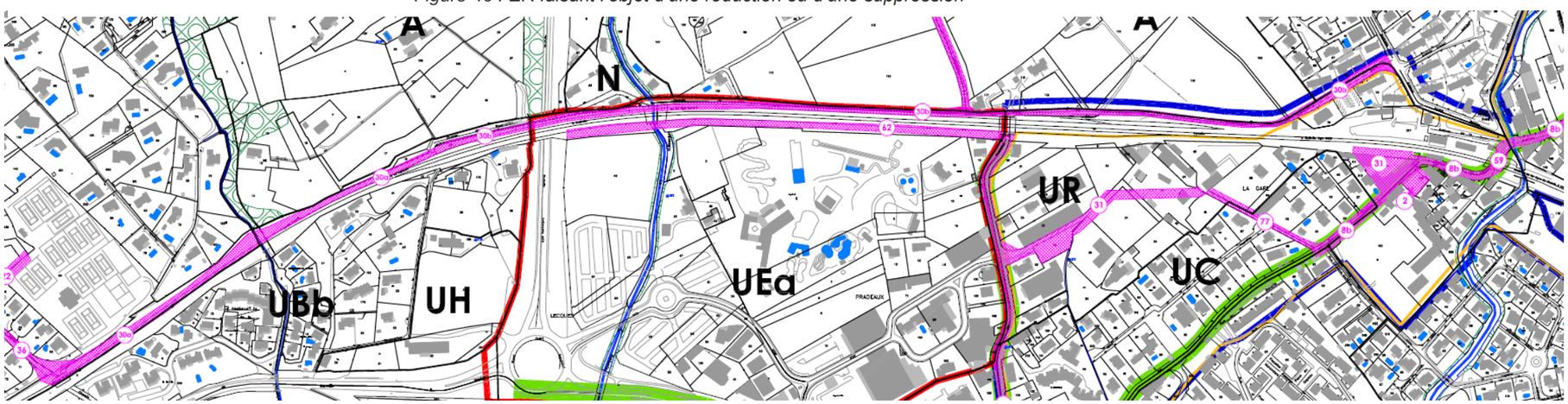


Figure 47 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

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 et résidentielle du territoire	Changer le modèle de Développement territorial *pour une région attractive pour les entreprises et la population*	Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional
Améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité	Rompre avec les logiques de consommation extensive des ressources naturelles *pour une région résiliente*	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 *pour une région solidaire*	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, 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'entrée du territoire régional

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 pôles économiques, 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 méditerranéen

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 : Accélérer la réalisation de la ligne nouvelle Provence côte 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 du projet des phases 1 et 2.
Aucune disposition ne permet sa remise en cause à l'échelle du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer, dans sa version en vigueur et dans la future version mise en compatibilité.

5.2 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT

PRESENTATION DU SCOT

Saint-Cyr-Sur-Mer s'intègre au périmètre du SCOT Provence Méditerranée. Celui-ci s'étend sur 125 286 hectares, de la mer Méditerranée à l'arrière-pays, pour 561 870 habitants. Il comprend 32 communes et quatre communautés de communes :

- la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée (Toulon, Ollioules, Sanary et La garde notamment) ;
- la Communauté de Communes de La Vallée du Gapeau ;
- la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures ;
- la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume (Saint Cyr-sur Mer notamment).

Le SCoT Provence Méditerranée révisé a été approuvé le 06/09/2019.

Le SCoT s'impose aux documents d'urbanisme.

ORIENTATION DU SCOT EN MATIERE FERROVIAIRE

Le projet des phases 1 & 2 est clairement identifié dans le SCOT PM, notamment les projets prévus dans les phases 1 & 2. Les orientations n°8 et 18 du DOO du SCoT précisent en particulier les modalités attendues en termes d'équipements ferroviaires sur le territoire.

Extraits du SCOT PM

Orientation 8. Poursuivre les travaux de grands équipements du territoire

A. POURSUIVRE LES TRAVAUX LIES AUX GRANDS EQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURES

PROJETER LE POSITIONNEMENT EURO-MEDITERRANEEN DE PROVENCE MEDITERRANEE DANS UNE DESSERTE FERROVIAIRE REGIONALE RENFORCEE

Par décision ministérielle du 07 mai 2014, l'État a défini une zone préférentielle de passage de la future ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur telle que décrite sur le site https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/.

Le SCoT prendra en compte ce projet lorsque les études et travaux en cours auront précisé le tracé par une décision ministérielle ultérieure ou par une procédure adaptée.

RENFORCER L'OFFRE FERROVIAIRE INTERNE AU TERRITOIRE

Les besoins d'adaptation des infrastructures ferroviaires sont en lien avec l'orientation 18 relative au développement du « RER toulonnais ».

Ces objectifs nécessitent à moyen et long termes les développements suivants :

- la réalisation d'une troisième voie ferrée entre la gare de La Seyne-sur-Mer/Six-Fours et la gare de La Pauline/Hyères[6] ;
- le traitement du nœud de La Pauline avec la réalisation de 4 ou 5 voies à quai en gare et d'un saut de mouton ferroviaire ;
- l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux à :
  - La Pauline ;
  - à l'est de MTPM au croisement avec la Vallée du Gapeau ;
  - à Ollioules ;
  - à la gare de Saint-Cyr-sur-Mer (site de Pradeaux-Gare).
- la réalisation d'une 6e voie à quai en gare de Toulon ;
- l'aménagement de nouvelles haltes à l'Escaillon et à Sainte-Musse ;
- le doublement partiel de la voie unique La Pauline – Hyères ;
- le maintien de la possibilité d'une desserte TC entre la gare et le port de Toulon via l'ancien chemin de fer, entre Brégaillon et la gare de La Seyne et dans le pôle Est.

Orientation 18. DEVELOPPER LES TRANSPORTS EN COMMUN

B. DEVELOPPER LE RER TOULONNAIS

Le développement du RER toulonnais se concrétise par un renforcement des axes ferroviaires :

- de St-Cyr-sur-Mer à La Pauline, avec une fréquence de 15 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heure creuse et la création de nouvelles haltes dans Toulon (Ste-Musse, Escaillon et au cœur des entreprises de l'ADETO sur le site de l'ancienne gare des Playes). D'autres haltes pourront être étudiées si leur pertinence en matière de clientèle est avérée et si elles ne viennent pas remettre en question le fonctionnement actuel du système ferroviaire ;
- de La Pauline à Hyères *via* La Crau et de La Pauline à Carnoules *via* Solliès-Pont et Cuers, avec une fréquence de 30 minutes en heure de pointe et 1 heure en heure creuse, afin d'assurer la desserte optimisée des habitants du Moyen-Var vers la Métropole.

Figure 48 : Localisation de Saint-Cyr-sur-Mer dans le SCoT Provence Méditerranée

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SCOT Provence Méditerranée permet en l'état la mise en œuvre du projet des phases 1 et 2.

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