PRÉFET
DU VAR
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale
des territoires et de la mer du Var

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n° DDTM/SPP-PAU/2022-09 du 31/08/2022

portant prise en considération de la mise à l'étude de la phase 1 du « projet des phases 1 et 2 » de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le préfet du Var,

Vu le code de l'urbanisme, notamment l'article L. 424-1 ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Carnoules approuvé le 11 mars 2013;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de La Crau approuvé le 21 décembre 2012 ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de La Garde approuvé le 15 décembre 2020 ;

Vu le plan local d'urbanisme de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer approuvé le 14 juin 2016 ;

Vu la demande de prise en considération présentée par la société SNCF RESEAU, maître d'ouvrage du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral du 9 décembre 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, par SNCF RESEAU et SNCF Gares et connexions, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Marseille, Cannes, Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer ;

Considérant qu'il convient dès à présent de maîtriser l'utilisation des sols dans les périmètres d'étude du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur afin de ne pas compromettre sa réalisation future ;

Sur proposition de la direction départementale des territoires et de la mer du Var,

ARRÊTE

Article 1er :
La mise à l'étude du « projet des phases 1 et 2 » de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est prise en considération.

Article 2 :
Les périmètres d'étude pris en considération sont délimités par les plans annexés au présent arrêté qui peuvent être consultés à la maire de Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer et à la Métropole Toulon Provence Méditerranée ainsi qu'à la direction départementale des territoires et de la mer.

Article 3 :
En application des dispositions de l'article L. 424-1 du code de l'urbanisme, le sursis à statuer pourra être opposé, dans les périmètres d'études définis à l'article 2, aux demandes d'autorisation, d'utilisation et / ou d'occupation du sol concernant les immeubles bâtis ou non bâtis susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet pris en considération.

En conséquence, les autorités compétentes pour la délivrance des autorisations applicables aux constructions, aménagements ou d'une déclaration préalable devront recueillir l'avis de la société SNCF RESEAU.

En application des dispositions de l'article L. 424-1 du code de l'urbanisme, les propriétaires pour lesquels le sursis à statuer aura été suivi d'un refus d'autorisation de construire ou d'utiliser le sol pourront mettre la société SNCF RESEAU en demeure de procéder à l'acquisition de leur propriété dans les conditions et délais mentionnés à l'article L. 230-1 du code de l'urbanisme.

Article 4 :
En application des dispositions de l'article R. 151-53-13 du code de l'urbanisme, le présent arrêté et ses plans annexés seront insérés aux annexes des plans locaux d'urbanisme approuvés des communes de Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer.

Article 5 :
Une copie du présent arrêté sera notifié aux maires de la commune de Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer et au président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Il sera affiché pendant un mois à la mairie de Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer et à la Métropole Toulon Provence Méditerranée. L'accomplissement de cette formalité sera constaté par certificat d'affichage dressé par les collectivités.

La mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département du Var. Il sera également publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le département du Var.

Article 6 :
Le présent arrêté est susceptible de faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal administratif de Toulon dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

Il est également susceptible de faire l'objet d'un recours gracieux auprès de mes services ainsi que d'un recours hiérarchique auprès du Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires dans le même délai.

Un recours contentieux peut ensuite être formé auprès du Tribunal administratif de Toulon dans le délai de deux mois suivant le rejet explicite ou implicite du recours gracieux ou hiérarchique.

Article 7 :
Le secrétaire général de la préfecture du Var, le directeur départemental des territoires et de la mer du Var, la société SNCF RESEAU, maître d'ouvrage, les maires de Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer et le président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture du Var.

Fait le, 31 AOUT 2022

Evence RICHARD

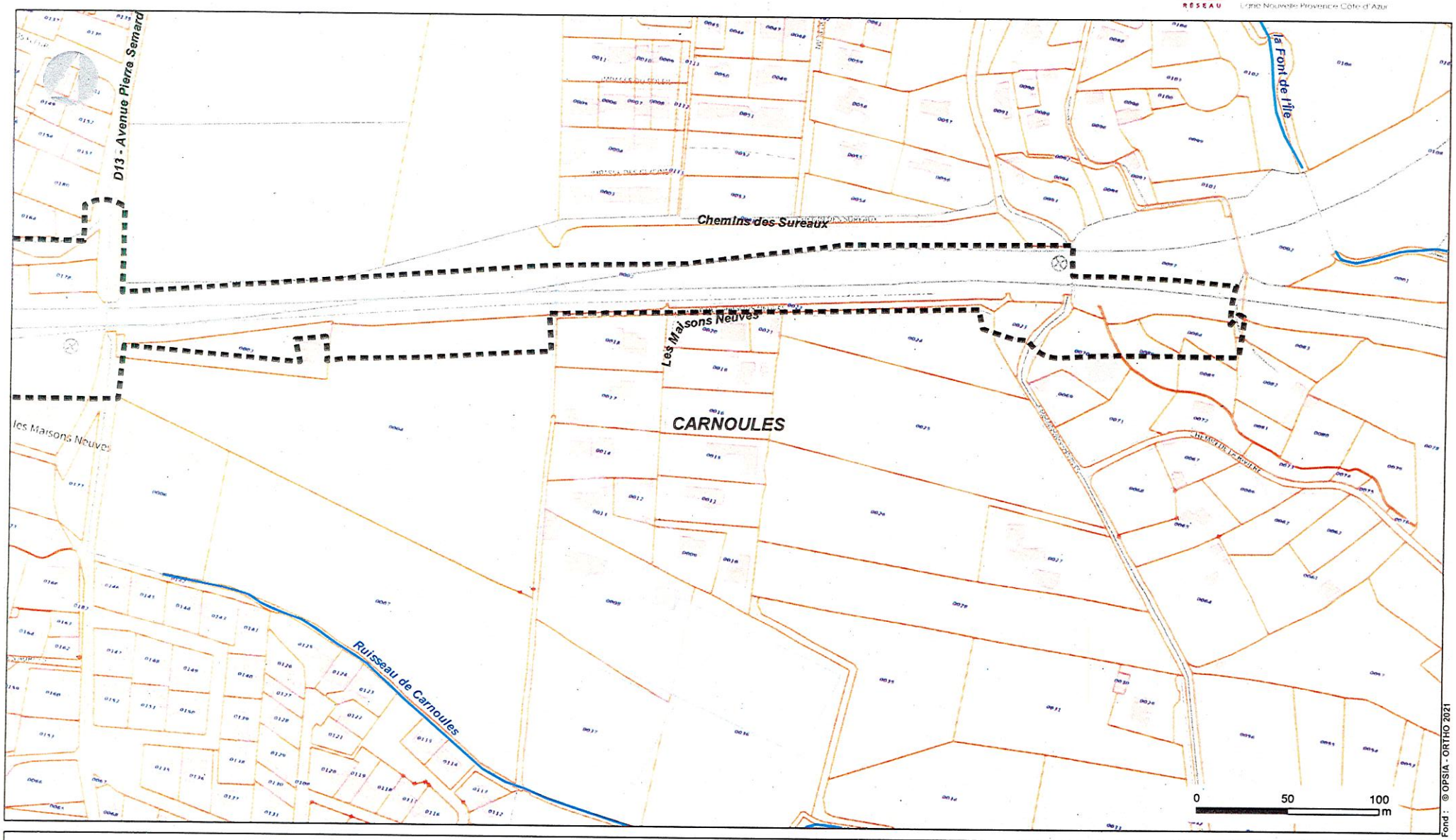
Annexe : périmètres d'étude pris en considération pour les communes de Carnoules, La Crau, La Garde et Saint-Cyr-sur-Mer.

Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - Carnoules

SNCF RÉSEAU

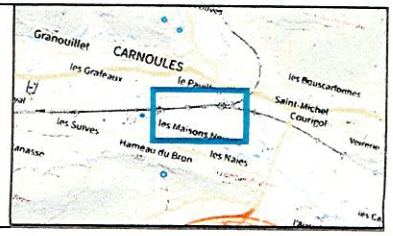
LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Légende

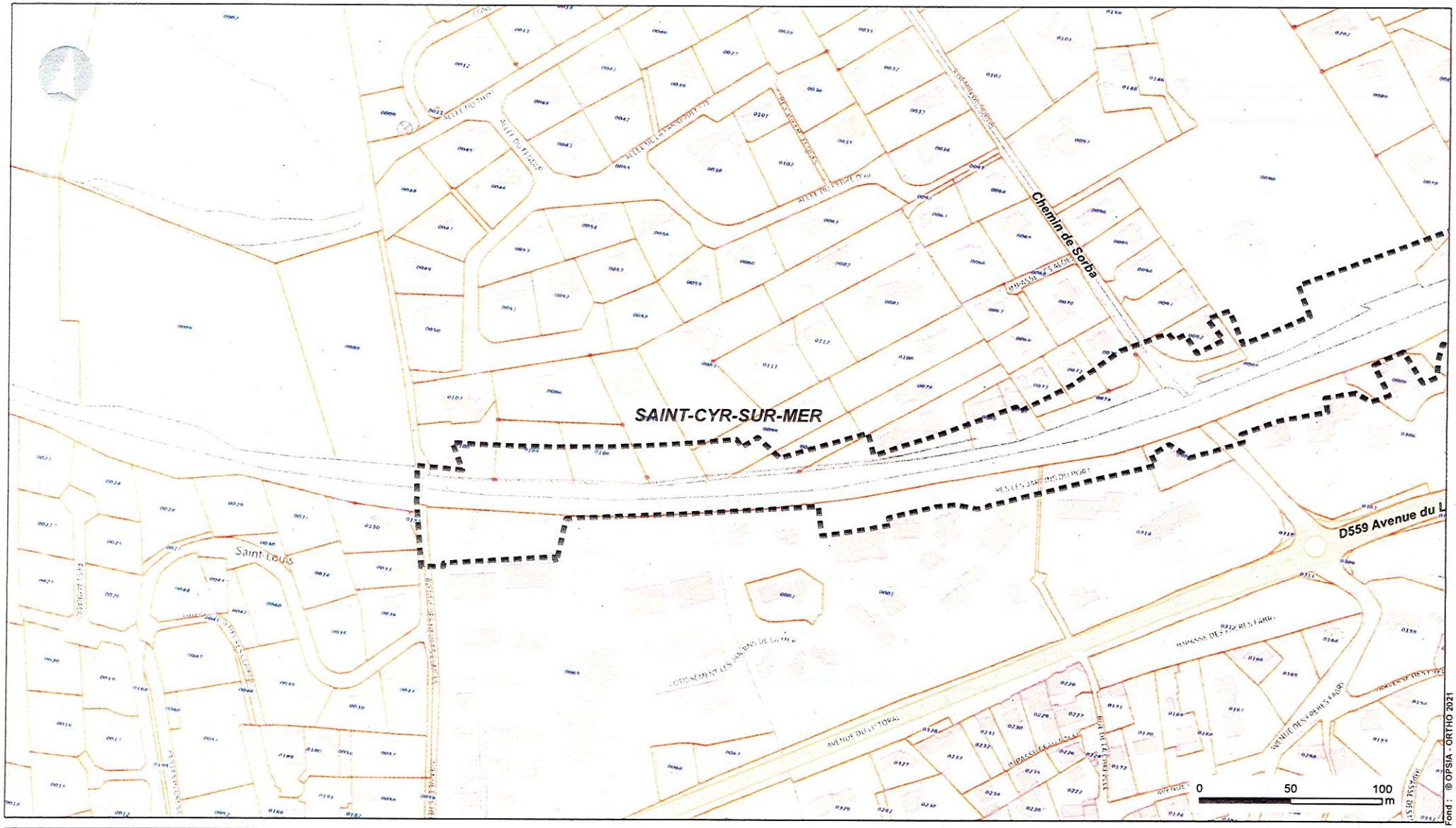
- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement



Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - Saint-Cyr

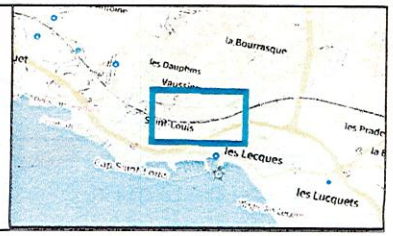
LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Légende

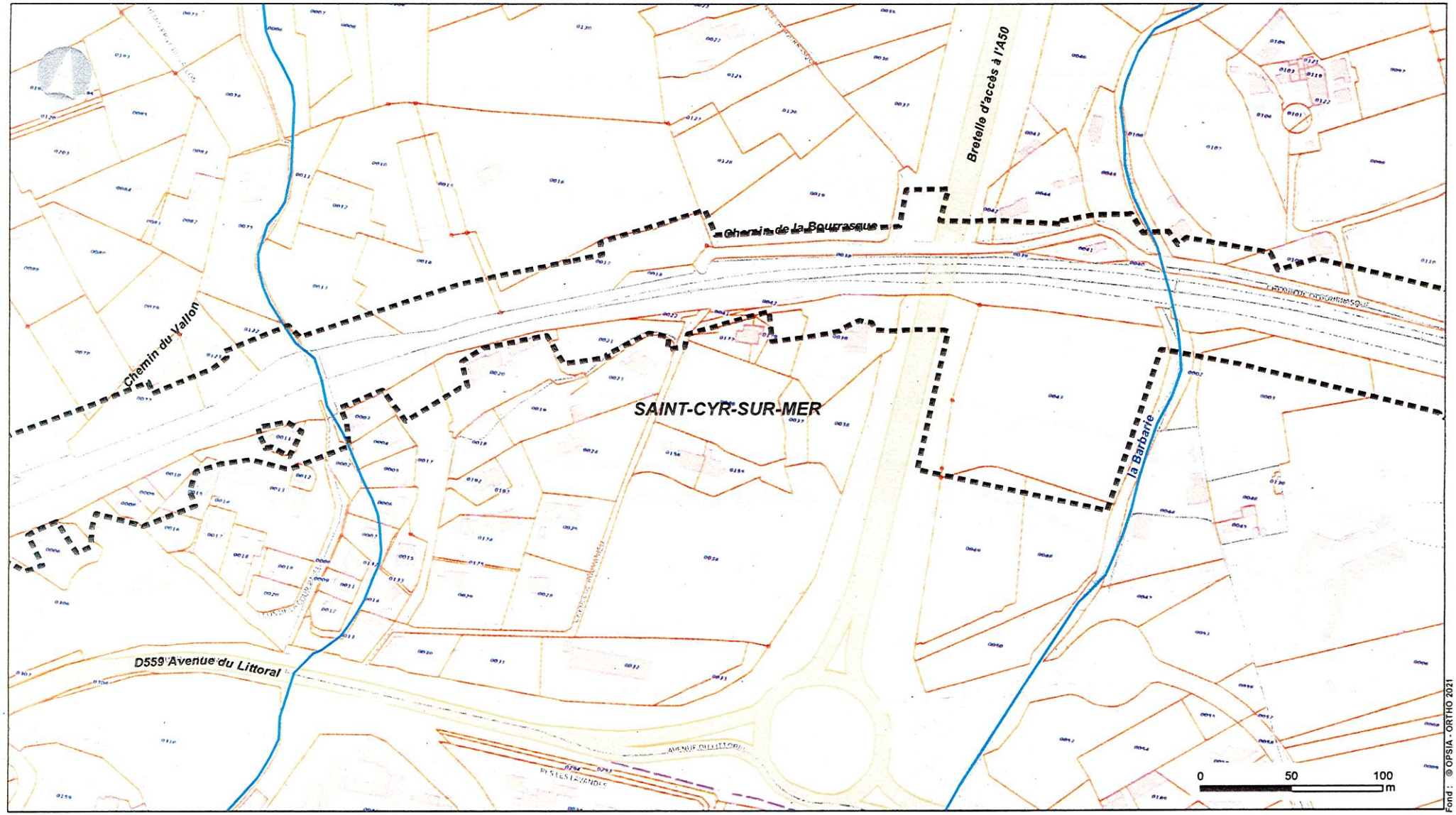
- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement



Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - Saint-Cyr

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

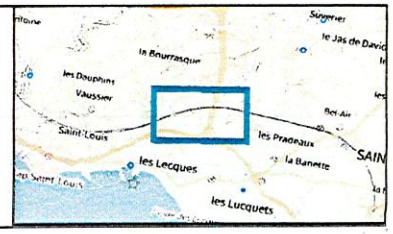
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Fond : ©OPSIA - ORTHO 2021

Légende

- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement

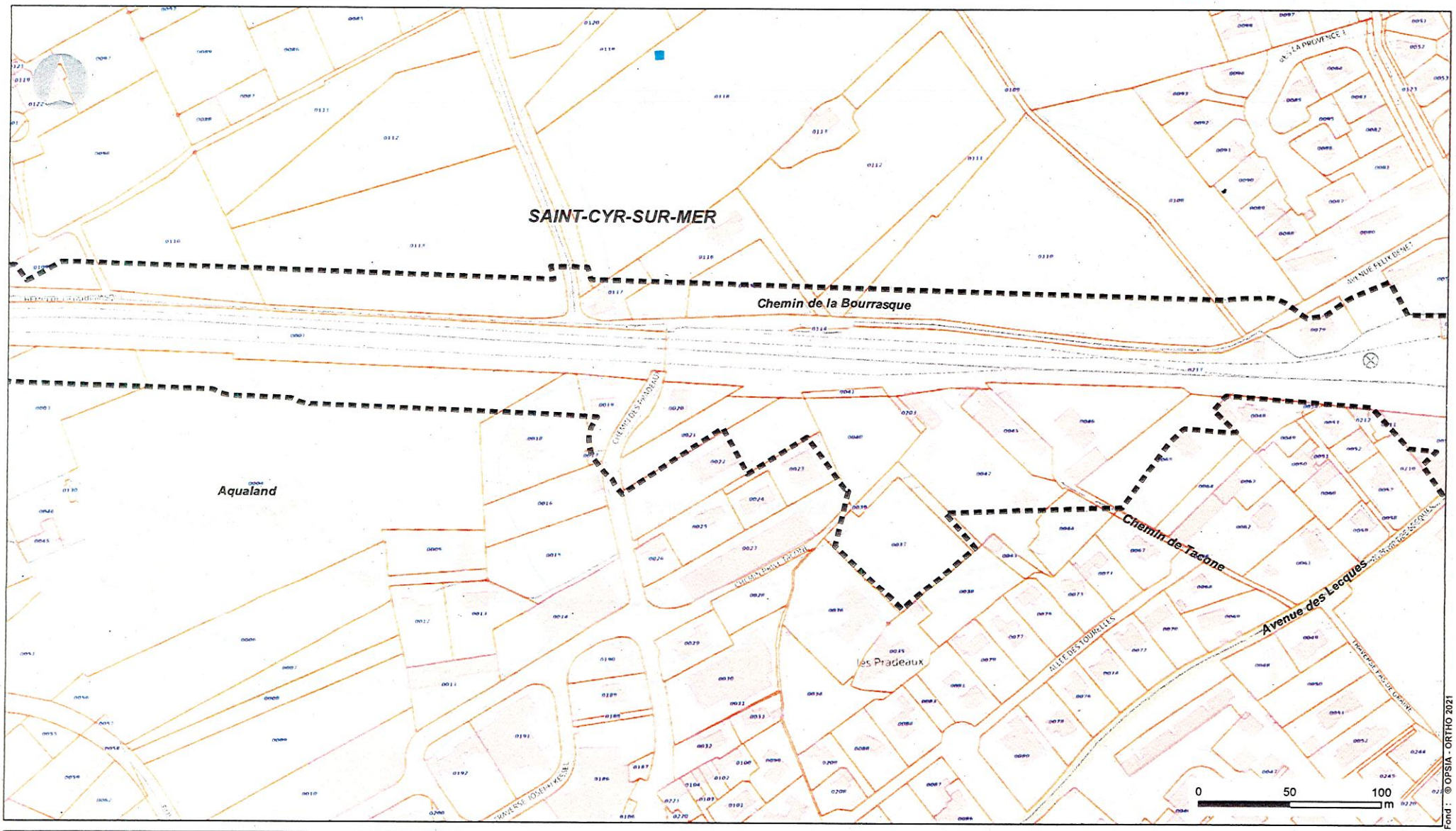


Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - Saint-Cyr

SNCF RÉSEAU

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

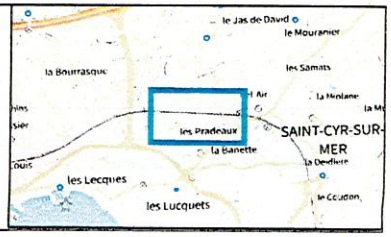
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Fond : © OPSIA - ORTHO 2021

Légende

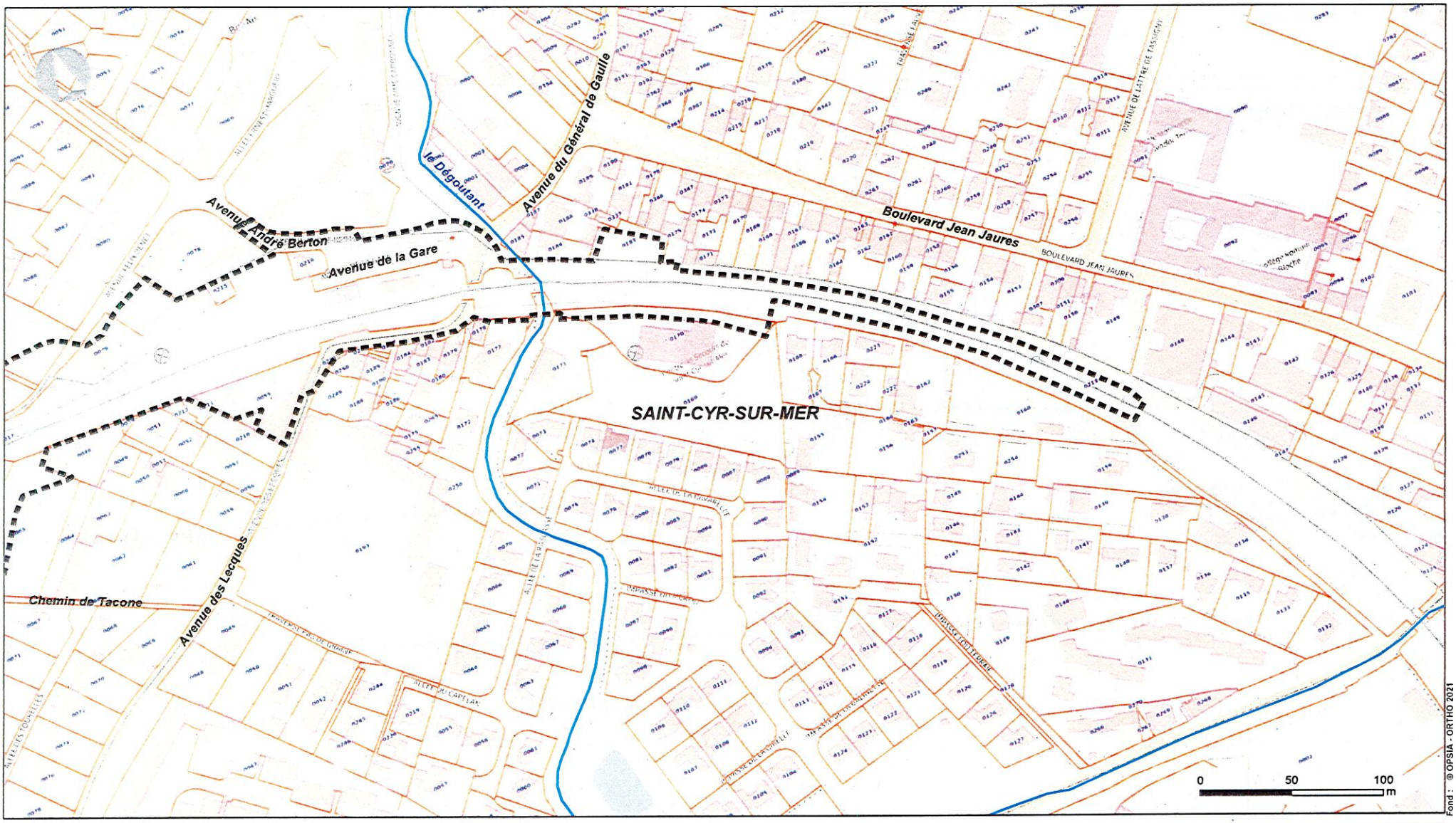
- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement



Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - Saint-Cyr

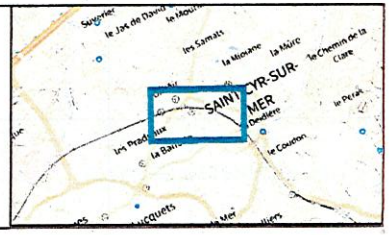
LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Légende

- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement

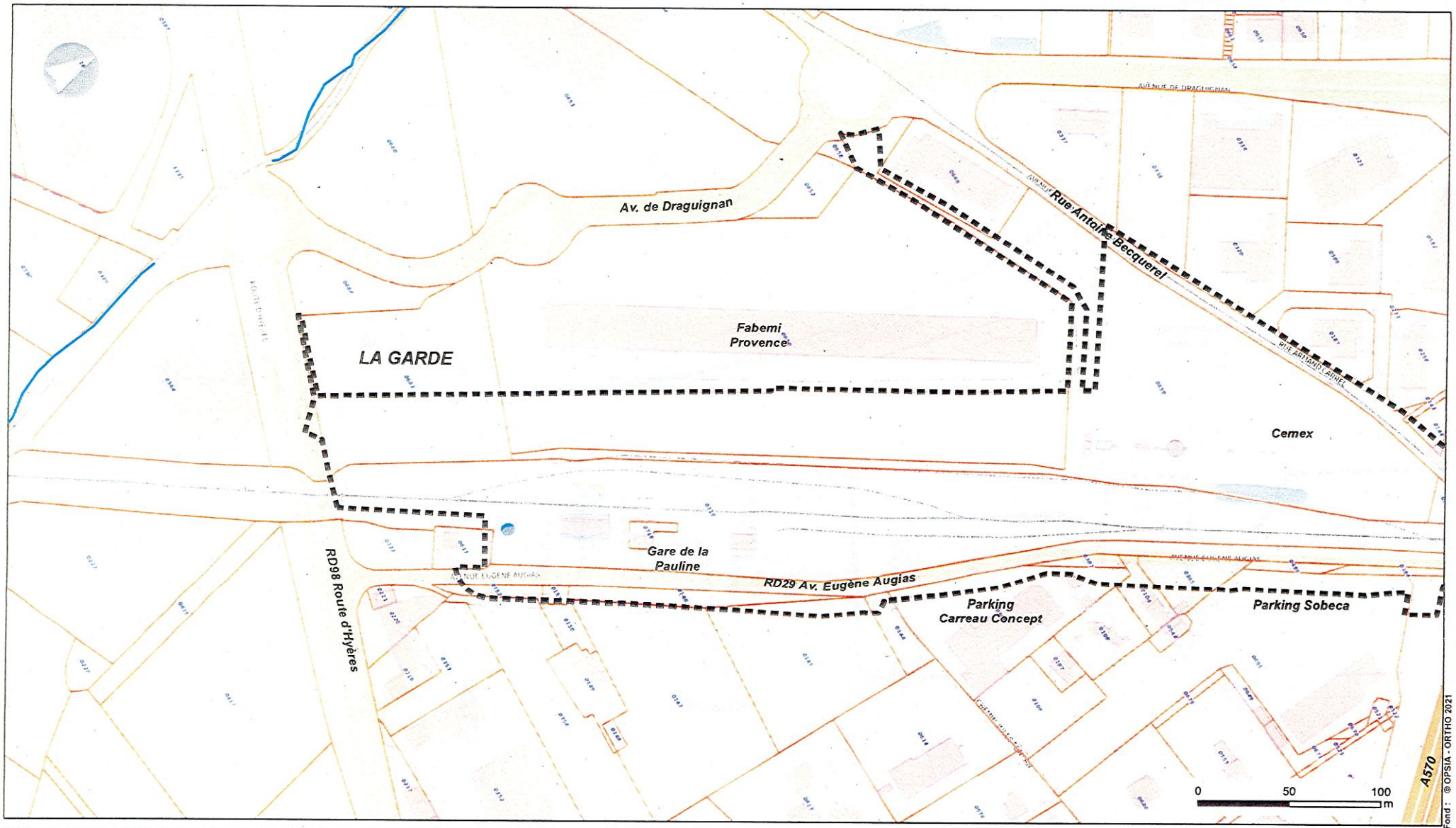


Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - La Pauline (Communes de La Garde et de La Crau)

SNCF RÉSEAU

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



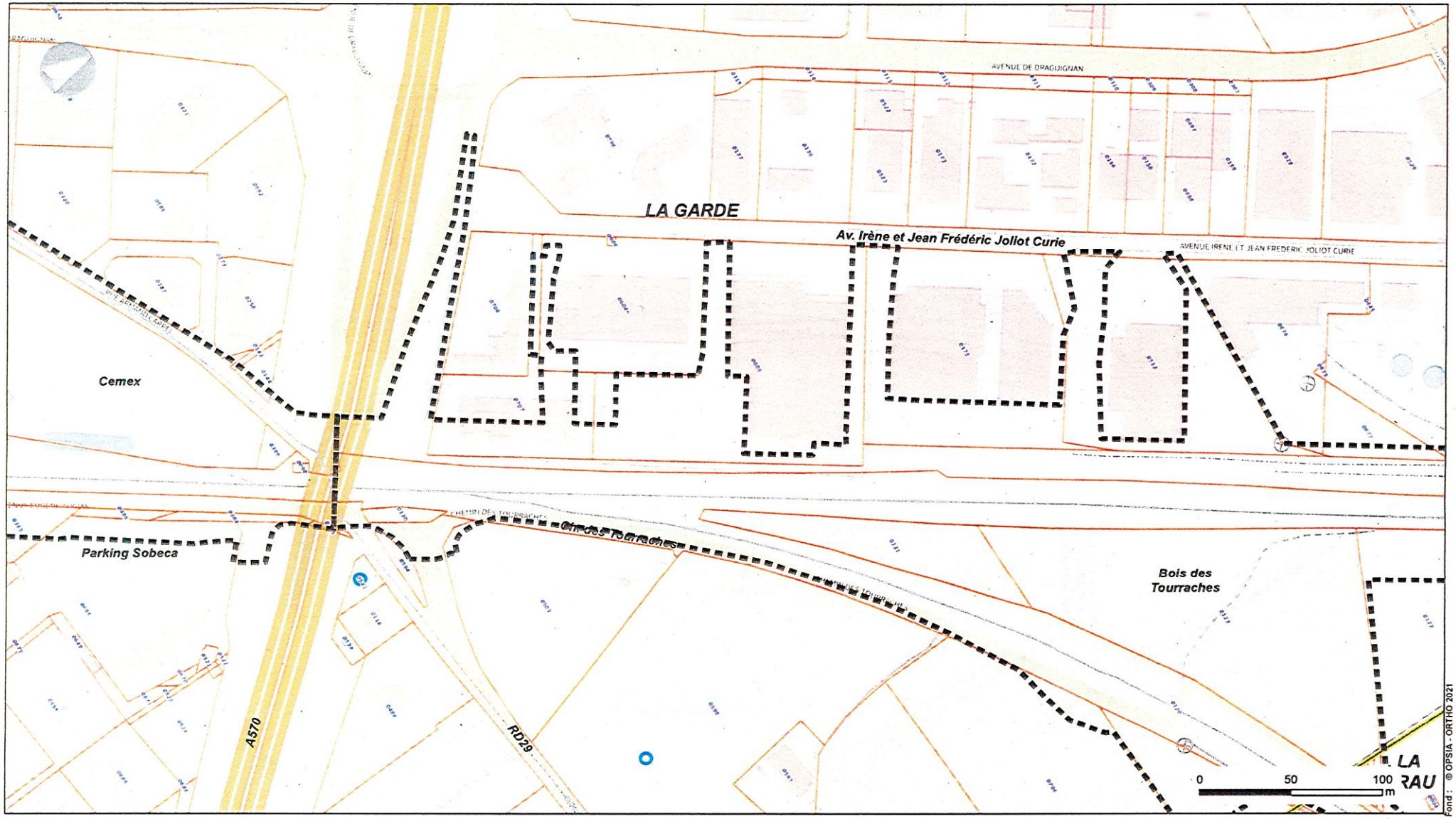
Légende

- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement

Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - La Pauline (Communes de La Garde et de La Crau)

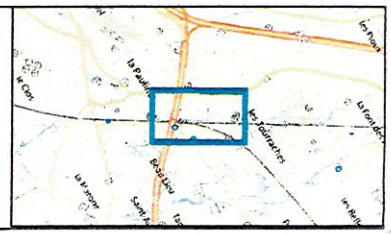
LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Légende

- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement



Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - La Pauline (Communes de La Garde et de La Crau)

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Av. Irène et Jean Frédéric Joliot Curie

Rue François Arago

Petrogarde

LA GARDE

Bois des Tourraches

LA CRAU

Chemin des Tourraches

0 50 100 m

Fond : © OPSIA - ORTHO 2021

Légende

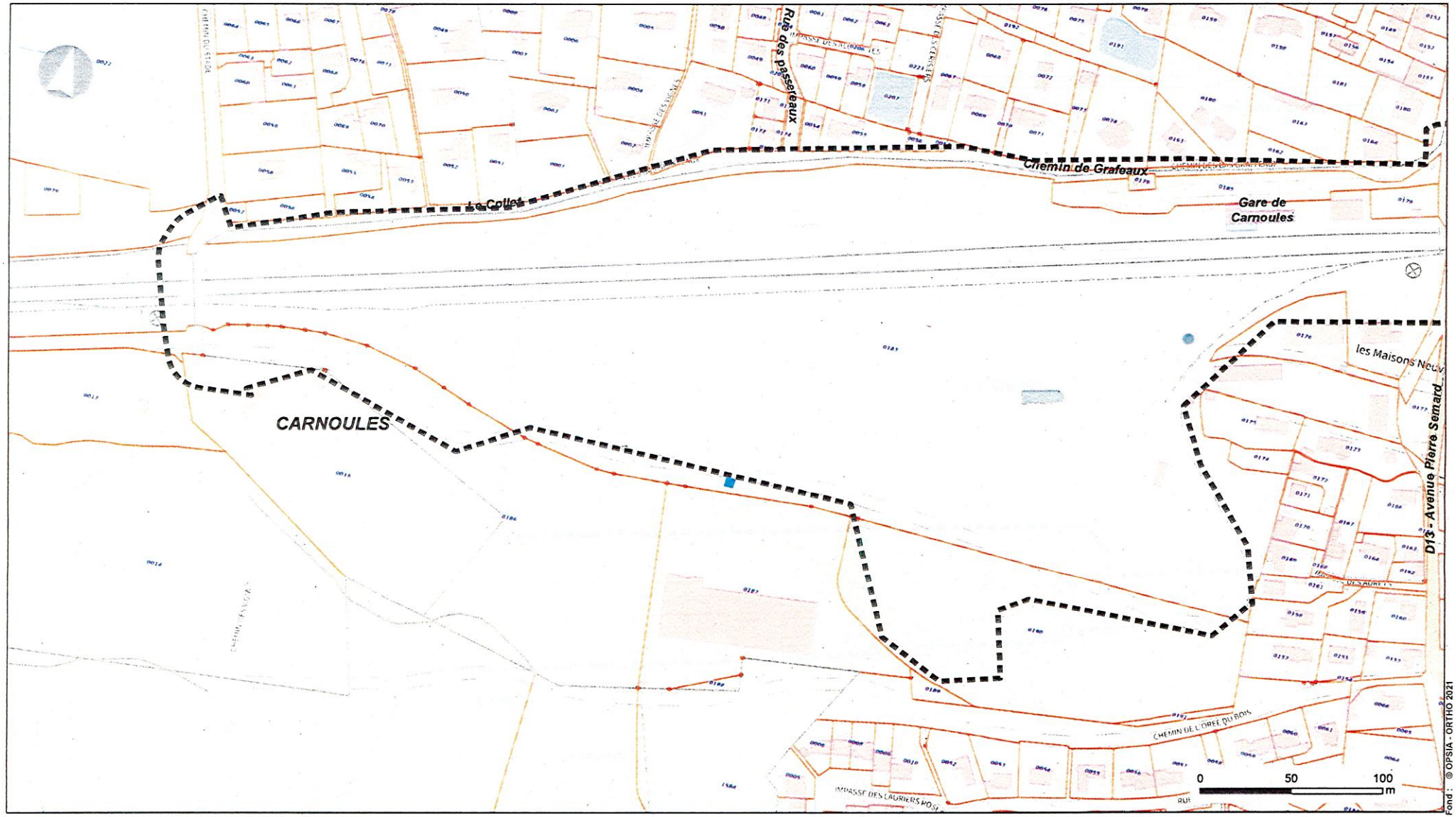
Périmètre d'arrêté de mise à l'étude

Limite de commune ou d'arrondissement

Périmètre d'arrêté de mise à l'étude - Carnoules

LE PROJET DES PHASES 1 & 2

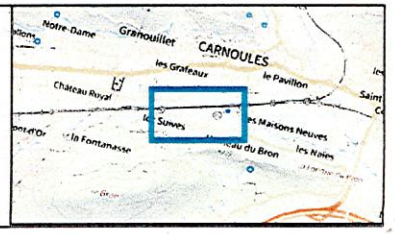
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Fond : © OPSIA - ORTHO 2021

Légende

- Périmètre d'arrêté de mise à l'étude
- Limite de commune ou d'arrondissement



PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté
Égalité
Fraternité

PRÉFET DU VAR
Liberté
Égalité
Fraternité

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement
Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement
Utilité Publique n° 2022-52

Arrêté inter-préfectoral

déclarant d'utilité publique le projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF RESEAU et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLUI ou PLU) des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes.

Le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Préfet de la Zone de Défense et de Sécurité Sud
Préfet des Bouches-du-Rhône

Le Préfet du Var
Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

Le Préfet des Alpes-Maritimes
Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L110-1 et suivants, L121-1 et suivants,R112-1 et suivants, et R121-1 ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.122-1 et suivants, et R.122-1 et suivants concernant les études d'impact, l'article L126-1, les articles L123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

VU le code de l'urbanisme, notamment les articles L153-54 et suivants, et R153-13 et suivants, et L104-6 et R104-1 et suivants ;

VU le code rural et de la pêche maritime ;

VU le code des transports, notamment l'article L 2111-20 ;

VU le code des relations entre le public et l'administration ;

VU la décision ministérielle du 7 juin 2021 désignant le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône en tant que préfet coordonnateur de la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

VU l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement du 23 novembre 2021, émettant un avis favorable avec recommandations à l'ensemble du projet ;

VU la décision ministérielle du 8 décembre 2021 autorisant le Préfet des Bouches-du-Rhône, préfet coordonnateur, à ouvrir l'enquête unique portant sur l'utilité publique du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes ;

VU le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de la commune de Marseille et les Plans Locaux d'Urbanisme des communes de Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes ;

VU l'étude d'impact élaborée conformément à l'article R. 122-5 du code de l'environnement et comprenant les éléments requis au titre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme aux articles R. 104-38 du code de l'urbanisme pour l'application de la procédure commune prévue à l'article R. 122-27 du code de l'environnement et le courrier du 3 septembre 2021 sollicitant l'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD ;

VU le bilan de la concertation, prévu aux articles L103-2 et suivants du code de l'Urbanisme ;

VU les avis émis par les collectivités territoriales concernées par le projet à la suite de la saisine du Préfet des Bouches-du-Rhône du 7 septembre 2021 ;

VU la décision du 12 octobre 2021, par laquelle les Présidentes des Tribunaux Administratifs de Marseille, de Nice et de Toulon ont désigné les membres de la Commission d'Enquête et le Président de celle-ci, afin de conduire l'enquête susvisée ;

VU l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites des Alpes-Maritimes du 20 octobre 2021 ;

VU les dossiers de mise en compatibilité du PLUi de la commune de Marseille et des PLU des communes de Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes rendue nécessaire pour la réalisation des phases 1et 2 du projet LNPCA ;

VU les procès verbaux des réunions d'examen conjoint, tenues les 19 octobre 2021 et 15 novembre 2021 à la Préfecture des Bouches du Rhône, sur la mise en compatibilité du PLUI de la commune de Marseille en application des articles L153-54 et R153-13 du Code de l'Urbanisme ;

VU le procès verbal de la réunion d'examen conjoint, tenue le 18 octobre 2021 à la Préfecture du Var sur la mise en compatibilité du PLU des communes de Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, en application des articles L153-54 et R153-13 du Code de l'Urbanisme ;

VU le procès verbal de la réunion d'examen conjoint, tenue le 02 novembre 2021 à la Préfecture des Alpes-Maritimes sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Cannes, en application des articles L153-54 et R153-13 du Code de l'Urbanisme ;

VU les pièces du dossier devant être soumis à l'enquête préalable à déclaration de l'utilité publique de cette opération et notamment l'Étude d'Impact, l'Avis émis sur celle-ci, le 18 novembre 2021 par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), prévue par les articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'Environnement et le mémoire en réponse à l'autorité environnementale du maître d'ouvrage ;

VU l'arrêté préfectoral n°2021-61 en date du 09 décembre 2021 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF RESEAU et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLUI ou PLU) des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes ;

VU les mesures de publicité effectuées au cours de cette enquête, et notamment les insertions de l'avis d'enquête publique dans les journaux « La Provence », « La Marseillaise », « Var Matin », « Nice Matin », « Tribune Côte d'Azur » des 24 et 30 décembre 2021 et des 18 et 21 janvier 2022, les certificats d'affichage de ce même avis établi par les maires concernés ainsi que les publications effectuées sur le site internet de la Préfecture des Bouches-du-Rhône ;

VU l'affichage de l'avis d'enquête publique unique effectué conformément aux dispositions de l'article R123-11 du code de l'environnement et de l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement ;

VU l'enquête publique qui s'est tenue du 17 janvier 2022 au 28 février 2022, et les éléments recueillis par la commission d'enquête, et notamment les registres d'enquête qui ont recueilli les observations du public ;

VU le rapport, les conclusions et avis motivés de la commission d'enquête du 22 avril 2022 énonçant l'avis favorable, assorti de réserves et de recommandations sur l'utilité publique d'une part et, d'autre part accompagné de réserves sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Marseille, Saint Cyr-sur-Mer,La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes ;

VU la lettre du préfet des Bouches-du-Rhône en date du 19 mai 2022, invitant les communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules et Cannes à délibérer sur la mise en compatibilité des PLUi et PLU conformément à l'article R153-14 du code de l'urbanisme ;

VU le mémoire en réponse au rapport de la commission d'enquête adressé au Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Préfet des Bouches-du-Rhône, le 07 juillet 2022 ;

VU la délibération du conseil municipal de la commune de La Crau en réponse à la consultation du 19 mai 2022 susvisée et l'absence d'avis émis par les autres communes concernées par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme réputé, par conséquent, favorable conformément aux dispositions de l'article R153-14 du code de l'urbanisme ;

VU le document prévu à l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et annexé au présent arrêté, exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de ce projet ;

VU la lettre en date du 22 septembre 2022 de SNCF Réseau sollicitant la déclaration d'utilité publique du projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF RESEAU et SNCF Gares & Connexions ;

VU le protocole de financement signé le 21 décembre 2021 par les partenaires du projet ;

CONSIDERANT, au vu des différentes pièces du dossier et du document de motivation susvisé, que les avantages attendus du projet ferroviaire des phases 1 et 2 de la LNPCA formant un ensemble cohérent, complet et fonctionnel et répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité dédiés au service des transports du quotidien tout en demeurant compatible avec la réalisation future de sections de lignes nouvelles, sont supérieurs aux inconvénients que le présent projet pourrait engendrer.

SUR proposition des Secrétaires Généraux des départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes ;

ARRÊTENT

ARTICLE 1 : Sont déclarés d'utilité publique au bénéfice de SNCF RESEAU et SNCF Gares & Connexions les travaux nécessaires à la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), conformément au Plan Général des Travaux ci-annexé (annexe n°1) sur les communes de Marseille, Carnoules, Cuers, La Crau, La Garde, Les Arcs, Puget-Ville, Saint Cyr-sur-Mer, Solliès Pont, Cannes et Nice.

ARTICLE 2 : Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe (annexe n°2) du présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

ARTICLE 3 : La présente déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet prévue aux articles L126-1 du code de l'environnement et L2111-28 du code des transports, conformément aux dispositions de l'article L2111-20 du code des transports.

ARTICLE 4 : Conformément aux dispositions de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement, figurent également en annexe (annexe n°3) les mesures à la charge du maître d'ouvrage susceptibles de permettre d'éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine.

ARTICLE 5 : Le maître d'ouvrage est tenu de participer financièrement aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues aux articles L123-24 à L123-26 et L352-1 du code rural et de la pêche maritime ;

ARTICLE 6 : SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions sont autorisés à acquérir, chacun, pour les ouvrages dont il a la charge, soit à l'amiable, soit, à défaut, par voie d'expropriation, les immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation des phases 1 et 2 du projet LNPCA ;

ARTICLE 7 : Les emprises expropriées nécessaires à la réalisation de ce projet, et appartenant à des copropriétés soumises à la loi n°65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, seront retirées de la propriété initiale, conformément à l'article L. 122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ARTICLE 8 : Les emprises expropriées nécessaires à la réalisation de ce projet pourront faire l'objet d'un transfert de gestion conformément à l'article L132-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ARTICLE 9 : La durée de validité de la déclaration d'utilité publique est fixée à 5 ans à compter de la publication du présent arrêté.

ARTICLE 10 : La présente déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du PLUi de Marseille-Provence (13)) et des PLU des communes de Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules (83) et Cannes (06)) conformément aux plans et documents mis en compatibilité annexés au présent arrêté (annexe 4). Les maires des collectivités concernées, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Métropole Toulon Provence Méditerranée et la Métropole Nice-Côte d'Azur procéderont aux mesures de publicité prévues en premier aliéna de l'article R. 153-21 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 11 : Il peut être pris connaissance plans et documents (annexe 4) auprès des communes concernées par la mise en compatibilité des PLUi et PLU respectifs auprès de :

– Métropole Aix-Marseille-Provence
– Mairie centrale de Marseille
– Métropole Toulon Provence Méditerranée
– Mairie de Saint-Cyr-sur-Mer
– Mairie de La Garde
– Mairie de La Crau
– Mairie de Carnoules
– Mairie de Cannes

ARTICLE 12 : Il peut être pris connaissance des plans et documents précités par le présent arrêté (annexes n°1, n°2, n°3) dans les lieux ou sur les sites internet suivants :

– SNCF RÉSEAU (RESPONSABLE DU PROJET):
MISSION LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
LES DOCKS ATRIUM 10.4
10 PLACE DE LA JOLIETTE
BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02
SITE INTERNET : HTTPS://WWW.LIGNENOUVELLE-PROVENCECOTEDAZUR.FR/
CONTACT-PACA@RESEAU.SNCF.FR

- Métropole Aix-Marseille-Provence – Palais du Pharo – 58, Bd Charles Livon,13007 Marseille.
Site internet :https://www.ampmetropole.fr

- **Mairie de Marseille - Direction Générale Adjointe « la ville plus verte et plus durable »,** 40 Rue Fauchier – 13002 Marseille. Site Internet : www.marseille.fr. Tél : 04 91 55 22 00
– Mairie des 1er et 7e arrondissements de Marseille
Adresse : 61, La Canebière, 13001Marseille,Tél : 0491 14 54 10
– Mairie des 2e et 3e arrondissements de Marseille

Adresse :2, Place de La Major, 13002Marseille,Tél : 04 91 14 57 80
–Mairie des 4e et 5e arrondissements de Marseille
Adresse : 13, square Sidi Brahim, 13005Marseille,Tél : 04 91 14 60 30

Mairie des 11e et 12e arrondissements de Marseille
Adresse : La Grande Bastide Cazeaux, avenue Bouyala d'Arnaud, 13012Marseille, Tél : 0491 14 63 08/62 62
– Mairie des 13e et 14e arrondissements de Marseille
Adresse : Le Grand Séminaire, 72, rue Paul Coxe, 13014 Marseille, Tél : 04 91 55 42 02
– Mairie des 15e et 16e arrondissements de Marseille
Adresse : 246, Rue de Lyon, 13015 Marseille, Tél : 04 91 14 60 63
– **Mairie d'Aubagne**
Service Urbanisme
180 traverse de la Vallée - La Tourtelle, 13400 Aubagne, Tél : 04 42 18 19 09

– **Métropole Toulon Provence Méditerranée**
107 Bd Henri Fabre, 83000 Toulon,Tél :04 94 93 83 00,site internet : https://www.metropoletpm.fr
– **Mairie Les Arcs-sur-Argens**
Adresse : Hôtel de Ville, Place du Général de Gaulle, 83460 Les Arcs-sur-Argens, Tél : 04 94 47 56 70
– **Mairie de Carnoules**
Adresse : 27, Cours Victor Hugo, 83660 Carnoules Tél : 04 94 13 80 00
– **Mairie de La Crau**
Adresse : Hôtel de Ville, Boulevard de la République 83260 La Crau, Tél : 04 94 01 56 80
– **Mairie de Cuers**
Adresse : Hôtel de Ville, Place du Général Magnan,83390 Cuers, Tél : 04 94 13 50 70
– **Mairie de la Garde**
Adresse : Hôtel de Ville, Rue Jean Baptiste Lavène, 83130 La Garde, Tél : 04 94 08 98 00
– **Mairie de Puget-Ville**
Adresse : Hôtel de Ville, 368 rue de la Libération, 83390 Puget-Ville, Tél : 04 94 13 82 00
– **Mairie de Saint-Cyr-sur-Mer**
Adresse : Place Estienne d'Orves, 83270 Saint-Cyr-sur-Mer, Tél : 04 94 26 26 22
– **Mairie de Solliès-Pont**
Adresse : Allée de la Greffière, 83210 Solliès-Pont Tél : 04 94 13 58 46
– **Mairie de Toulon**
Adresse : Avenue de la République, 83056 Toulon, Tél : 04 94 36 30 00

– Métropole Nice-Côte d'Azur
Adresse :5 rue de l'Hôtel de Ville,06364 Nice Cedex 4,Tél : 04 89 98 10 00
Site internet :https://www.nicecotedazur.org/contact
– Mairie de Nice
Adresse : annexe de l'Hôtel de Ville,bâtiment Corvézy, 6, rue Alexandre Mari, 06364 Nice, Tél : 04 97 13 51 11
– Mairie de Nice
Adresse : annexe Saint Augustin, 75, bd Montel, 06364 Nice, Tél : 04 89 98 20 55
– Mairie de Cannes
Adresse : hôtel de ville annexe 31, bd de la Ferrage,06400 Cannes, Tél : 04 97 06 47 76
– Mairie de Cannes
Adresse : mairie annexe « La Licorne », 23, avenue Francis Tonner,06150 Cannes, Tél : 04 97 06 47 76
– Mairie de Grasse
Adresse : hôtel de ville, place du Petit Puy, BP 12069, 06131 Grasse, Tél : 04 97 05 50 67
– Mairie d'Antibes
Adresse : bâtiment Orange Bleu, 11 bd Chancel,06600 Antibes, Tél : 04 89 73 55 59 / 06 30 23 58 45
– Mairie de Menton
Adresse : 17,Rue de la République, 06500 Menton, Tél : 04 92 10 50 11

– Préfecture des Bouches-du-Rhône
Direction de la Citoyenneté, de la Légalité et de l'Environnement
Bureau de l'Utilité Publique, de la Concertation et de l'Environnement
Place Félix Baret – 13006 Marseille,Tél : 04.84.35.40.00 - Site Internet : www.bouches-du-rhone.gouv.fr

ARTICLE 13 : Conformément à l'article R 421-1 du Code de justice administrative, tout recours contentieux éventuel contre le présent arrêté, doit être formé auprès du Tribunal administratif de Marseille- 31, rue Jean-François LECA 13235 Marseille cedex 02 -, ou peut être saisi via l'application http://www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois suivant sa publication ou affichage.

ARTICLE 14 : Exécution :
Les Secrétaires Généraux des Préfectures des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, les Directeurs Territoriaux de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, le Président de la Métropole Nice-Côte d'Azur, le Président de la communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, les maires des communes citées à l'article 11 du présent arrêté, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

FAIT à Marseille, le 13 OCT. 2022

Le Préfet

Christophe MIRMAND

FAIT à Toulon, le 13 OCT. 2022

Evence RICHARD

FAIT à Nice, le 13 OCT. 2022

Le Préfet des Alpes-Maritimes
CAB 4398

Bernard GONZALEZ

Vu pour être annexé

à l'arrêté n° 2022-52

du 13 OCT. 2022

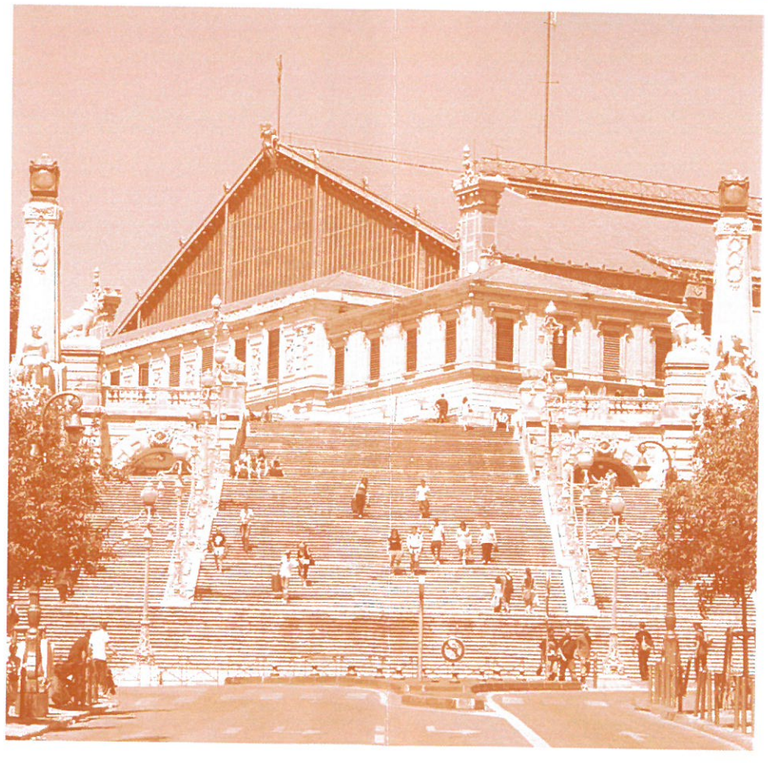
89 pages

PIÈCE E2

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

LE PROJET DES PHASES 1 & 2 LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

Le Préfet

Christophe MIRMAND

SNCF RÉSEAU

SOMMAIRE

1 OBJET DU PRÉSENT DOSSIER 5

2 PRÉSENTATION DU PROJET 6

2.1 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET LNPCA 6

2.2 PRÉSENTATION DU PROJET TRAVERSANT LE TERRITOIRE DE SAINT-CYR-SUR-MER 8

2.2.1 Rappel du contexte administratif local dans lequel s'insère le projet 8

2.2.2 Description technique de l'Opération Saint-Cyr 9

3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME 10

3.1 PRINCIPAUX GÉNÉRAUX ET MÉTHODE D'ANALYSE 10

3.1.1 Préambule 10

3.1.2 Méthode d'analyse retenue 10

3.2 PRÉSENTATION DU PLU EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER & ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ 11

3.2.1 Présentation du PLU en vigueur 11

3.2.2 Analyse de la compatibilité 11

3.3 SOLUTIONS ENVISAGEABLES POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ ET EXPOSÉ DES MOTIFS DES CHOIX 22

4 MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER 23

4.1 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU ZONAGE 23

4.2 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT 26

4.3 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES ÀUX ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) 27

4.4 PRÉSENTATION DES ADAPTATIONS APPORTÉES À LA LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS (ER) 30

5 COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPÉRIEUR 32

5.1 COMPATIBILITÉ AVEC LE SRADDET 32

5.2 COMPATIBILITÉ AVEC LE SCOT 34

5.3 COMPATIBILITÉ AVEC LES AUTRES DOCUMENTS 34

6 RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 35

6.1 OBJET ET CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE 35

6.1.1 Objet de l'évaluation environnementale 35

6.1.2 Contenu de l'évaluation environnementale 35

6.2 ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES 35

6.3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 36

6.3.1 Milieu humain et socio-économie 38

6.3.2 Infrastructures de transport et circulation 44

6.3.3 Milieu physique (hors eaux souterraines et superficielles) 47

6.3.4 Environnement physique : Eaux souterraines et superficielles 48

6.3.5 Milieu naturel 53

6.3.6 Paysage et patrimoine culturel 63

6.3.7 Cadre de vie et santé humaine 66

6.3.8 Energie, gaz à effet de serre et bilan carbone 69

6.4 ANALYSE DES INCIDENCES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ SUR L'ENVIRONNEMENT, DES PROBLÈMES POSÉS PAR SON ADOPTION SUR LES ZONES REVÊTANT UNE IMPORTANCE PARTICULIÈRE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES 70

6.4.1 Les incidences probables de la mise en compatibilité sur l'environnement et les mesures proposées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables 70

6.4.2 Evaluation des incidences sur les zones revêtant une importance particulière et en particulier les sites Natura 2000 .. 88

6.4.3 Motifs et justifications de la mise en compatibilité retenue 88

6.4.4 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement 88

6.4.5 Description de la méthodologie de l'évaluation 89

6.5 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE 89

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : LE PROJET DES PHASES 1 & 2 AU SEIN DE L'AMBITION DE LA LNPCA 6
FIGURE 2 : LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR REORGANISEE EN DEUX PROJETS DISTINCTS, AUX OBJECTIFS DIFFERENTS (ET COMPLEMENTAIRES) ... 6
FIGURE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES OPERATIONS 7
FIGURE 4 : SPATIALISATION DU PEM DE SAINT-CYR-SUR-MER – PLAN DE MASSE (AREP, 2021) 9
FIGURE 5 : RECAPITULATIF DES DOCUMENTS A ANALYSER ET POINTS DE VIGILANCE 10
FIGURE 6 : SCHEMA DES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT (ZOOM SUR LE SECTEUR DU PROJET) 12
FIGURE 7 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DES ORIENTATIONS ET OBJECTIFS DU PADD DU PLU DE SAINT-CYR SUR-MER AVEC LE PROJET 14
FIGURE 8 : SCHEMA DES ORIENTATIONS GENERALES DU PADD CONCERNANT HABITAT – EQUIPEMENTS – DEPLACEMENTS ET ECONOMIE (ZOOM SUR LE SECTEUR DU PROJET) 15
FIGURE 9 : PLAN D'AMENAGEMENT DE L'OAP « PRADEAUX – GARE » 17
FIGURE 10 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION DU PROJET ENVISAGEE AVEC L'OAP « PRADEAUX- GARE » 18
FIGURE 11 : PLAN D'AMENAGEMENT DE L'OAP « PRADEAUX » 18
FIGURE 12 : SUPERPOSITION DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION DU PROJET ENVISAGE AVEC L'OAP « PRADEAUX » 18
FIGURE 13 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER (ZOOM SUR LE SECTEUR DU PROJET) 19
FIGURE 14 : SUPERPOSITION DU PLAN D'AMENAGEMENT DU PROJET AVEC LE PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER 19
FIGURE 15 : ZOOM SUR LA SUPERPOSITION DU PROJET AVEC LES EMPLACEMENTS RESERVES AU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER 20
FIGURE 16 : DESTINATION DES ER INTERCEPTES PAR LE PROJET 20
FIGURE 17 : EBC INTERCEPTES PAR LE PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION .. 20
FIGURE 18 : PERIMETRE DE DECLASSEMENT DES ZONES A ET N & PERIMETRE DE TRAVAUX FERROVIAIRES POTENTIELS 23
FIGURE 19 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 23
FIGURE 20 : TYPES DE ZONE EN VIGUEUR ET EVOLUTIONS PROPOSEES 24
FIGURE 21 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME 25
FIGURE 22 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME ET ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 25
FIGURE 23 : PERIMETRE DES EBC SUPPRIMES 25
FIGURE 24 : PERIMETRE DE L'EBC SUPPRIME ET ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 25
FIGURE 25 : OAP DU PLU EN VIGUEUR 27
FIGURE 26 : OAP MISE EN COMPATIBILITE 28
FIGURE 27 : ER FAISANT L'OBJET D'UNE REDUCTION OU D'UNE SUPPRESSION..... 31
FIGURE 28 : EXTRAIT DU ZONAGE DU PLU EN VIGUEUR 31
FIGURE 29 : LOCALISATION DE SAINT-CYR-SUR-MER DANS LE SCOT PROVENCE MEDITERRANEE 34
FIGURE 30 : ARTICULATION DES DIFFERENTS DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES ENTRE EUX (ADEME) 35
FIGURE 31 : LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE 37
FIGURE 32 : OCCUPATION DU SOL SUR LE SECTEUR D'ETUDE 38
FIGURE 33 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET A L'OCCUPATION DU SOL 38
FIGURE 34 : EMPLACEMENTS RESERVES PRESENTS AU SEIN DU SECTEUR CONCERNE PAR LA MISE EN CONFORMITE DU PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER 38
FIGURE 35 : EXTRAIT DU ZONAGE REGLEMENTAIRE AU DROIT DU SECTEUR D'ETUDE (PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER) 39
FIGURE 36 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'URBANISME REGLEMENTAIRE 40
FIGURE 37 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES.. 40
FIGURE 38 : LOCALISATION DES VIGNES AOC AU NORD DE LA VOIE FERREE (GOOGLE EARTH) 40
FIGURE 39 : LOCALISATION DES OLIVIERS DU DOMAINE CHATEAU PRADEAUX AU DROIT DU PROJET (GOOGLE EARTH) 41
FIGURE 40 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ACTIVITES ECONOMIQUES ET AGRICOLES 41
FIGURE 41 : ITINERAIRES DE CYCLOTOURISME (SITE DE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SUD SAINTE-BAUME) 41
FIGURE 42 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES 41
FIGURE 43 : TRACE DU GAZODUC (GEORISQUES) 41
FIGURE 44 : SITES BASIAS AU SEIN DU SECTEUR CONCERNE PAR LA MISE EN CONFORMITE (SOURCE : GEORISQUES) 42
FIGURE 45 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION 42
FIGURE 46 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE 42
FIGURE 47 : SYNTHESE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES AU DROIT DU SECTEUR D'ETUDE 43
FIGURE 48 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RESEAU ROUTIER 44
FIGURE 49 : MONTEES/DESCENTES PAR HEURE DE SAINT-CYR LES LECQUES 44
FIGURE 50 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RESEAU FERROVIAIRE 45
FIGURE 51 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX TRANSPORTS EN COMMUN AUTRES QUE LE FERROVIAIRE 45
FIGURE 52 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU MILIEU HUMAIN 46
FIGURE 53 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES 47
FIGURE 54 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A LA GEOLOGIE ET AUX RISQUES ASSOCIES 47
FIGURE 55 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU RELIEF ET A LA TOPOGRAPHIE 47
FIGURE 56 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX EAUX SOUTERRAINES 48
FIGURE 57 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'ETAT QUANTITATIF ET QUALITATIF EAUX SOUTERRAINES 48
FIGURE 58 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'USAGE DES EAUX SOUTERRAINES..... 48
FIGURE 59 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX EAUX SOUTERRAINES 49
FIGURE 60 : OUVRAGE HYDRAULIQUE DE LA BARBARIE (GOOGLE MAPS) 50
FIGURE 61 : EXTRAIT DE L'ETUDE HYDRAULIQUE BASSINS VERSANTS DE LA ZAC PLAN DE LA MER 50
FIGURE 62 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX EAUX SUPERFICIELLES 50
FIGURE 63 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A LA QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES50
FIGURE 64 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'USAGE DES EAUX SUPERFICIELLES 50
FIGURE 65 : RISQUE DE REMONTEES DE NAPPE 51
FIGURE 66 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX RISQUES NATURELS (EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES) 51
FIGURE 67 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX EAUX SUPERFICIELLES 52
FIGURE 68 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ZONAGES DU PATRIMOINE NATUREL 53
FIGURE 69 : CARTES DES PERIMETRES DE PROTECTION CONTRACTUELLE 54
FIGURE 70 : CARTE DES PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE 55
FIGURE 71 : CARTE DES PERIMETRES D'INVENTAIRES 56
FIGURE 72 : TRAME VERTE ET BLEUE 57
FIGURE 73 : SYNTHESE DES HABITATS RECENSES AU DROIT DU PERIMETRE D'ETUDE 58
FIGURE 74 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX INVERTEBRES 59
FIGURE 75 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX OISEAUX NICHEURS 60
FIGURE 76 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU CHIROPTERES 61
FIGURE 77 : SYNTHESE DES ENJEUX ECOLOGIQUES 62
FIGURE 78 : TRAME VERTE ET BLEUE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE SAINT-CYR-SUR-MER (PLAN LOCAL D'URBANISME) 62
FIGURE 79 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX CONTINUITES ECOLOGIQUES 62
FIGURE 80 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU PAYSAGE 63
FIGURE 81 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX MONUMENTS HISTORIQUES ET AUX AUTRES PROTECTIONS PATRIMONIALES 63
FIGURE 82 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX SITES INSCRITS ET CLASSES ET A L'ARCHEOLOGIE 64
FIGURE 83 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AU PAYSAGE ET AU PATRIMOINE CULTUREL 65
FIGURE 84 : CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE (ROUTES DEPARTEMENTALES) (DDTM DU VAR, 2014) 66
FIGURE 85 : PLAN DE LOCALISATION DES MESURES DE BRUIT (ACOUSTB, 2021) .. 66
FIGURE 86 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'ENVIRONNEMENT SONORE 66
FIGURE 87 : DENSITE DE POPULATION DES IRIS (EN HAB/KM²) (INSEE) 66
FIGURE 88 : POPULATION DES IRIS (INSEE) 67
FIGURE 89 : ÉTABLISSEMENTS VULNERABLES DANS L'AIRE D'ETUDE (FINESS – SITES INTERNET DES COMMUNES – IGN) 67
FIGURE 90 : DENSITE ET POPULATION AU DROIT DU SECTEUR D'ETUDE 67
FIGURE 91 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A LA QUALITE DE L'AIR 67
FIGURE 92 PHENOMENES VIBRO-ACOUSTIQUES AU PASSAGE D'UN TRAIN (EGIS/ACOUSTB) 68
FIGURE 93 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX VIBRATIONS 68
FIGURE 94 : POLLUTION LUMINEUSE (SOURCE : HTTPS://AVEX-ASSO.ORG)..... 68
FIGURE 95 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'AMBIANCE LUMINEUSE 68
FIGURE 96 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX ODEURS ET FUMEES..... 69
FIGURE 97 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A L'ENERGIE 69
FIGURE 98 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES A LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE 69
FIGURE 99 : PART DES EMISSIONS DE GES PAR SECTEUR D'ACTIVITES A SAINT-CYR-SUR-MER (D'APRES BASE DE DONNEES CIGALE / ATMOSUD) 69
FIGURE 100 : SYNTHESE DES ENJEUX LIES AUX GAZ A EFFET DE SERRE 69
FIGURE 101 : APPRECIATION DU NIVEAU D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE SUR LE DOCUMENT D'URBANISME 70

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 ;
- de l'évaluation environnementale du présent dossier.

2 PRESENTATION DU PROJET

2.1 PRESENTATION GENERALE DU PROJET LNPCA

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique répond prioritairement aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, en vue de permettre un report modal significatif vers le train. 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.

- **Ce projet forme un ensemble cohérent, complet et fonctionnel,** répondant à des objectifs de gains de régularité et de capacité, principalement au service des transports du quotidien, en totalité atteints à sa mise en service.
- **Ce projet est compatible avec la réalisation ultérieure de sections de lignes nouvelles.** Les gains de temps et la desserte renforcée du territoire, permis par les sections de lignes nouvelles, permettront de renforcer l'offre pour les liaisons à grande distance en sus de l'offre de trains du quotidien permise par le projet des phases 1 & 2 : le système a été pensé pour permettre de satisfaire ces deux objectifs complémentaires en conservant les gains de régularité obtenus.
- Ce projet est **justifié sur le plan socio-économique** : les bénéfices sont supérieurs aux coûts et aux incidences.
- Les co-financeurs du projet se sont engagés sur leur **capacité de financement de ce projet**. Ils confirment leur volonté de permettre la réalisation des sections de lignes nouvelles dans la continuité, selon les mêmes principes de répartition entre collectivités, mais ne s'engagent pas sur leur financement.
- Ce projet a donné lieu à la fixation d'objectifs de services, à des études d'exploitation et à des études techniques et environnementales aussi **détaillées que nécessaire pour la constitution du dossier d'enquête publique** et de son étude d'impact. Les sections de lignes nouvelles n'ont fait l'objet que d'une définition de principe (zone de passage, ...) qui pourrait être réinterrogée à l'occasion d'un nouveau débat public.

Un livret spécifique [pièce G], hors étude d'impact, présente les éléments d'information disponibles sur les sections de lignes nouvelles.

La LGV PACA a été envisagée dès les années 1990 comme un prolongement naturel de la LGV Méditerranée, mise en service en 2001. Cependant, les débats sur le tracé au-delà d'Aix-en-Provence ont conduit au report de sa réalisation.

Depuis le débat public de 2005, les phases successives de concertation avec le territoire régional ont permis de faire évoluer le projet qui, de la LGV PACA à la LNPCA, est devenu, à partir de 2018, le projet indépendant et autoporteur des phases 1 & 2 présenté aujourd'hui à l'enquête d'utilité publique.

La chronologie détaillée du projet depuis le débat public de 2005 est présentée dans l'historique du projet (chapitre 2) de la pièce B1 – Notice explicative.

Le projet des phases 1 & 2, en ce qu'il va permettre d'augmenter significativement l'offre et la qualité du service ferroviaire pour les trains du quotidien, et donc d'accroitre le report modal, répond d'une part, aux besoins de déplacements croissants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'autre part, aux enjeux de mobilité durable.

Les objectifs généraux du projet des phases 1 & 2 sont les suivants :

- Augmenter l'offre ferroviaire ;
- Améliorer les temps de parcours ;
- Offrir un service plus fiable en améliorant la robustesse et la régularité ;
- Préserver le développement du fret ferroviaire ;

Figure 1 : le projet des phases 1 & 2 au sein de l'ambition de la LNPCA

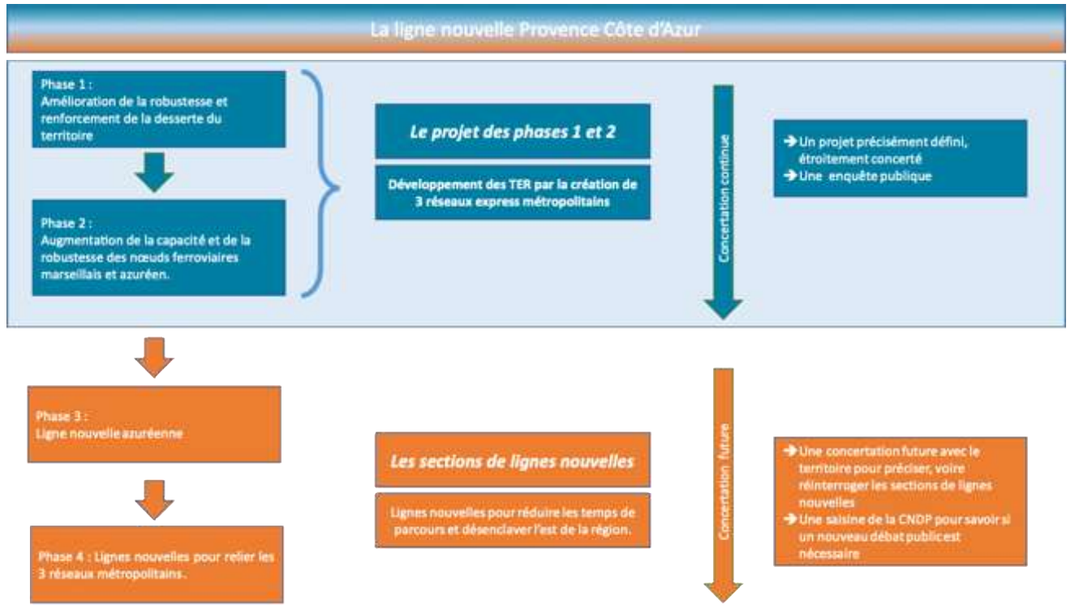


Figure 2 : la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur réorganisée en deux projets distincts, aux objectifs différents (et complémentaires)

- Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares intermodales ;
- Créer une synergie avec les projets urbains structurants.

Le contexte territorial dans lequel s'inscrit le projet des phases 1 & 2 est développé dans la présentation du projet du Tome 1 de la pièce C – Etude d'impact générale.

Le projet des phases 1 & 2 comprend, d'est en ouest, 25 opérations, essentiellement situées sur le réseau existant des aires métropolitaines de Marseille, de Toulon, de Nice et de la Côte d'Azur :

- ✓ La **gare TGV de Nice aéroport** (phase 1) ;
- ✓ Les **opérations de la navette azuréenne** (phase 2) : aménagements en gares de Nice Saint-Roch, Nice Ville, Cannes Centre, dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes – Grasse, terminus en gare de Cannes Marchandises ;
- ✓ Les **opérations de la navette toulonnaise** (phase 1) : terminus en gares des Arcs, de Carnoules et de Saint-Cyr, dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères avec développement du pôle d'échange de la Pauline, suppression de traversées de voie piétonnes ;
- ✓ Les **opérations du plateau Saint-Charles** (phases 1 & 2) : blocs est et ouest, libération du site des Abeilles, reconfiguration du technicentre de la Blancarde ;
- ✓ Les **opérations du corridor ouest** (phase 1) : doublement de la ligne entre Saint-Charles et Arenc, optimisation du faisceau d'Arenc, suppression des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, halte de Saint-André ;
- ✓ **La gare et la traversée souterraines de Marseille** (phase 2): gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis.

Le périmètre de chacune de ces opérations est précisé dans la pièce B2 « plan de situation ».

Le calendrier ci-contre est indicatif et susceptible de varier en fonction de la date de la déclaration d'utilité publique, des disponibilités financières et des priorités qui seront précisées, des ajustements qui seront pris en compte dans les études de conception et de l'organisation des travaux pour limiter les incidences sur les circulations ferroviaires et les riverains pendant le chantier.

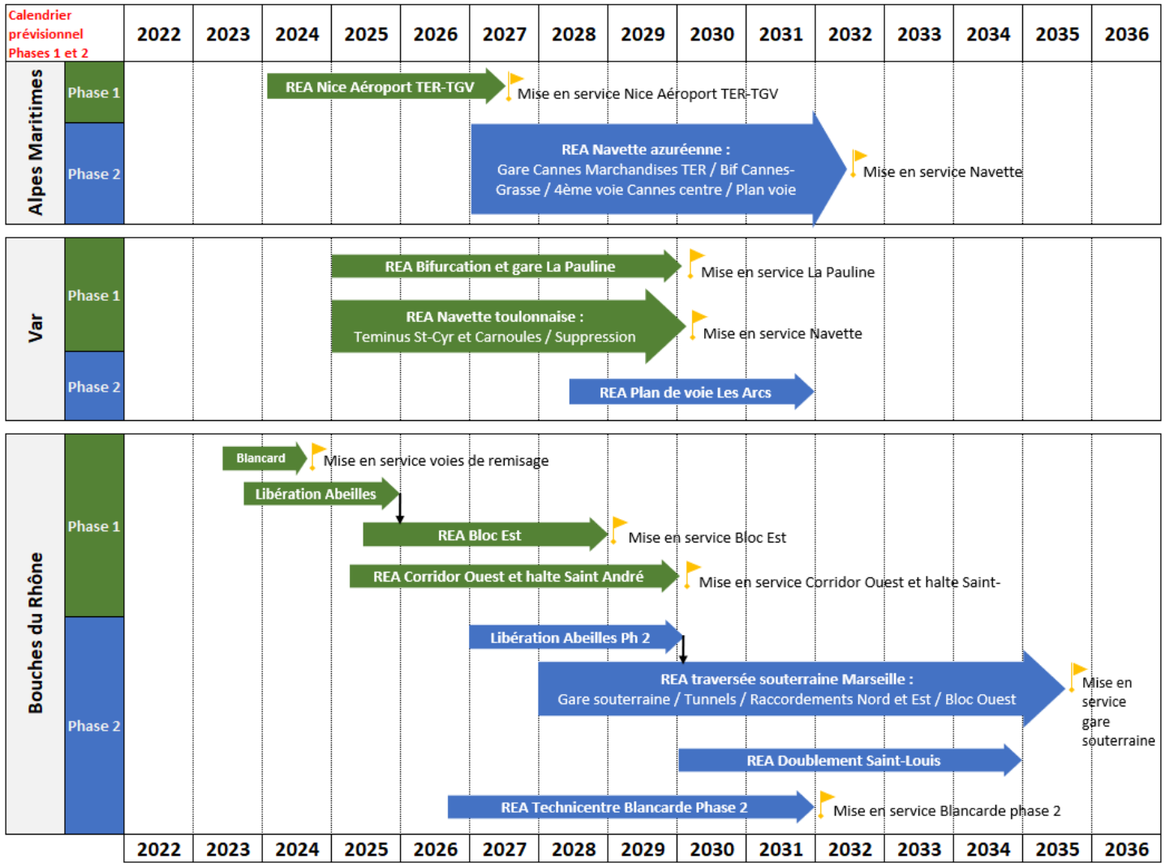


Figure 3 : Calendrier prévisionnel des opérations

REA = Réalisation

2.2 PRESENTATION DU PROJET TRAVERSANT LE TERRITOIRE DE SAINT-CYR-SUR-MER

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

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

L'aire d'étude rapprochée s'inscrit sur la **commune de Saint-Cyr-sur-Mer dans le département du Var (83), région Provence-Alpes-Côte d'Azur**.

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer fait partie de la **communauté d'agglomération Sud Sainte Baume** créée en 1994, qui regroupe neuf communes du département du Var. L'agglomération compte environ 60000 habitants pour un territoire d'une superficie d'environ 355 km².

OCCUPATION DU SOL

L'aire d'étude rapprochée est située 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 d'étude rapprochée, 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 sont associés de petits commerces de proximité ainsi que les équipements classiques de quartier (école, complexe sportif, parking, etc.).

FONCIER

La maitrise foncière des terrains concernés par l'opération n'est pas totale. Des acquisitions foncières seront nécessaires au projet.

PLU DE SAINT-CYR-SUR-MER

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est couverte par un plan local d'urbanisme (**PLU) approuvé le 14 juin 2016**.

Le PLU est un document d'urbanisme qui fixe les règles générales d'utilisation du sol.

Il reflète le projet global d'aménagement d'une commune ou d'un territoire dans une optique de développement durable.

Il peut être défini au niveau de la commune, ou sur un plus grand territoire comme la communauté de commune.

Le PLU comprend plusieurs modules : des rapports présentant de manière générale le projet et les orientations ainsi que le plan de zonage.

Le plan de zonage définit les utilisations possibles des sols : U : zones urbaines - AU : les zones à urbaniser - A : les zones agricoles - N : les zones naturelles et forestières

Le PLU est accompagné d'annexes : servitudes d'utilité publique - liste des lotissements - schémas des réseaux d'eau et d'assainissement - plans d'exposition au bruit des aérodromes - secteurs sauvegardés, ZAC, etc.

ELEMENTS DU PLU AU SEIN DU PERIMETRE POTENTIEL D'INTERVENTION

L'analyse des documents d'urbanisme est réalisée à l'échelle du **périmètre potentiel d'intervention**, incluant les emprises définitives et temporaires.

Le PLU présente trois types de zonages au sein du périmètre potentiel d'intervention :

- zone U : zones urbaines ;
- zone A : zone agricole ;
- zone naturelle N, qui regroupe les zones qui ont vocation à conserver leur caractère naturel et sont donc inconstructibles.

2.2.2 DESCRIPTION TECHNIQUE DE L'OPERATION SAINT-CYR

Les principaux aménagements sont :

- 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.

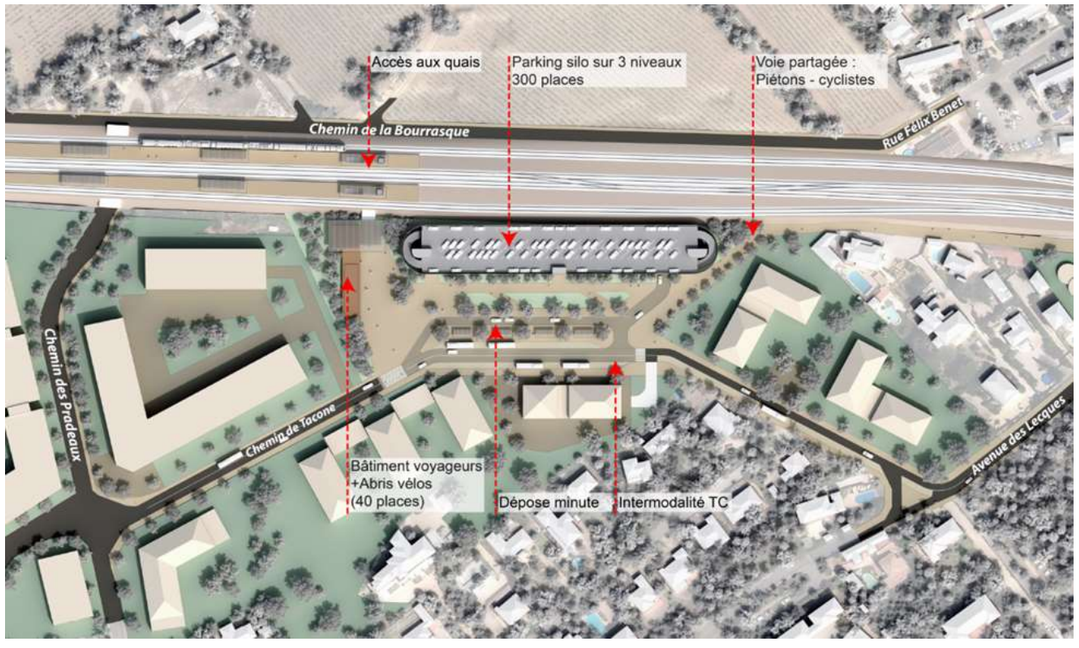


Figure 4 : Spatialisation du PEM de Saint-Cyr-sur-Mer – Plan de masse (AREP, 2021)

PLATEFORME FERROVAIRE

VOIE ET QUAIS

L'opération prévoit la création de deux voies à quai supplémentaires à quai. Les 2 voies centrales en impasse accueilleront le terminus des navettes. Les 2 voies latérales accueilleront les trains semi-directs et les trains sans arrêts.

Les quais existants et le bâtiment voyageur de la gare actuelle seront démolis et recréés à 350 m vers l'ouest.

Les nouveaux quais de 230 m seront implantés au droit de la future gare nouvelle.

La nouvelle configuration va nécessiter un ripage du plan de voie de la ligne actuelle et les voies d'évitement fret seront reconstituées sur la partie Ouest de la nouvelle gare.

RETABLISSEMENT DES VOIES FRET

Les longueurs des futures voies fret seront respectivement de 794 m pour la voie fret Nord et de 825m pour la voie fret Sud pour une longueur utile de 750m.

REALISATION D'UN PASSAGE SOUTERRAIN

Un passage souterrain sera 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. Le passage sera relié au nouveau bâtiment voyageur.

POLE D'ECHANGE MULTIMODAL

L'opération prévoit 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.

MODIFICATION DES PONTS RAIL

L'extension de l'emprise ferroviaire nécessite le prolongement de 6 ponts-rail.

Pont-rail sur l'avenue du général de Gaulle

L'ouvrage est situé à l'entrée de la gare à démolir. La structure actuelle du tablier n'est pas capable de supporter l'insertion d'une nouvelle voie.

La voie sera élargie à l'occasion de la reconstruction du pont, soit par élargissement, soit par doublement de l'ouvrage.

REALISATION DE MURS DE SOUTENEMENT

Lorsque le prolongement du faisceau ferroviaire à 4 voies n'est pas compatible avec un élargissement de la plateforme existante il est prévu la mise en place de murs de soutènement afin de maintenir la stabilité des terrains et de protéger les habitations.

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).

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

Figure 5 : 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 & 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 & 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 & 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 :

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.

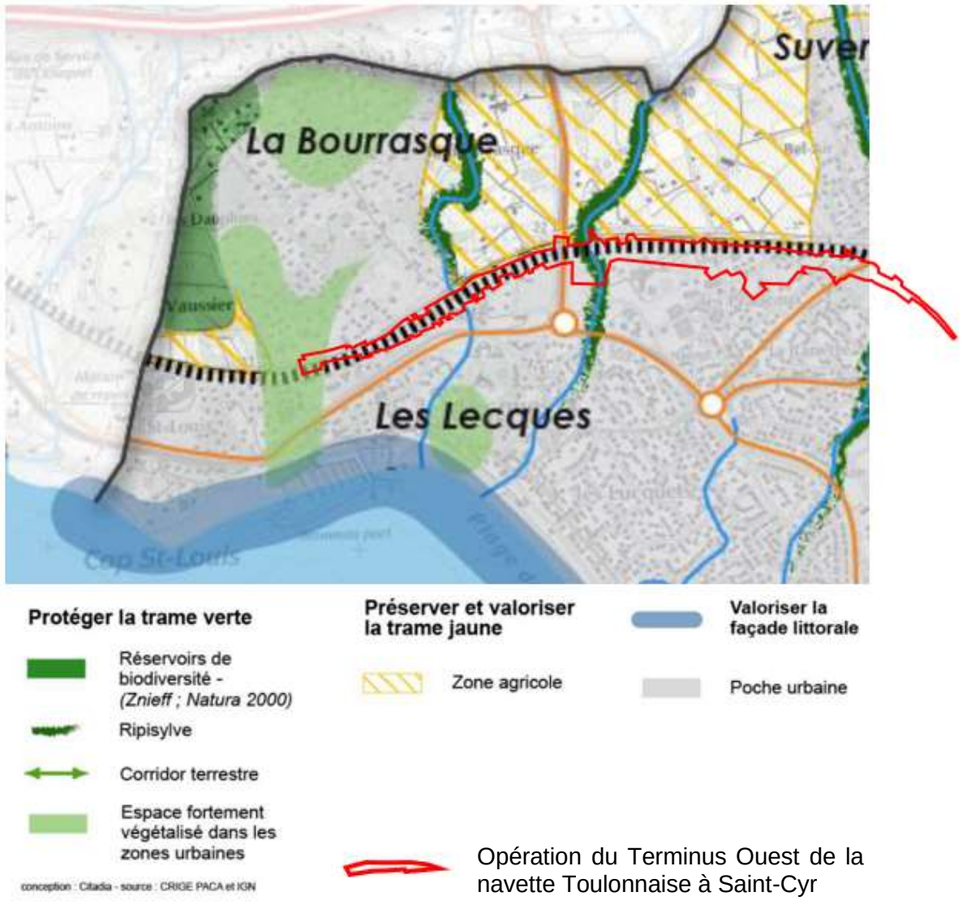


Figure 6 : Schéma des orientations générales du PADD concernant l'environnement (zoom sur le secteur du projet)

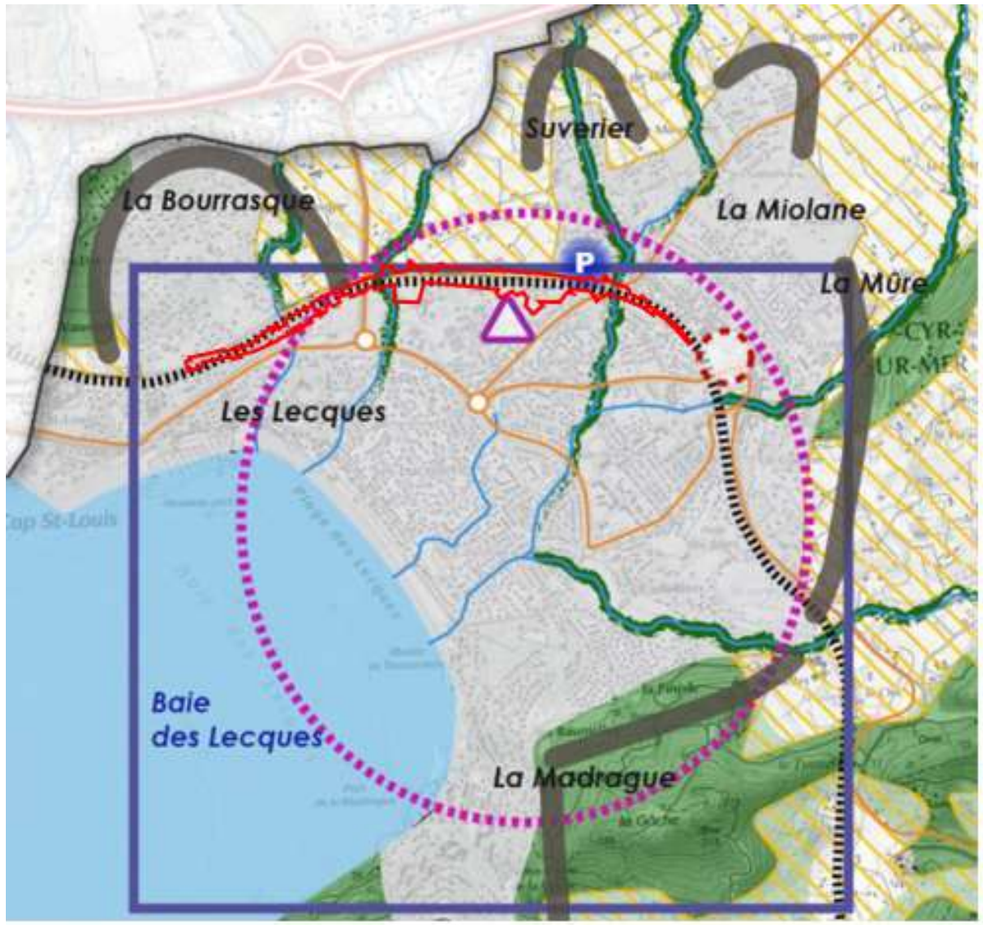
Le tableau de la page suivante synthétise ces objectifs et analyse leur compatibilité avec le projet envisagé sur le territoire communal de Saint-Cyr-sur-Mer.

Orientation du PADD	Objectif	Actions à mettre en œuvre	Compatibilité avec l'opération du projet des phases 1 & 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 pôle 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.

Orientation du PADD	Objectif	Actions à mettre en œuvre	Compatibilité avec l'opération du projet des phases 1 & 2 Navette toulonnaise – Création d'un Terminus Ouest
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.**

Figure 7 : 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 :



Affirmer les limites de la ville et préserver les formes urbaines dans les secteurs résidentiels en lisière des zones agricoles

Préserver les quartiers emblématiques de l'histoire de Saint-Cyr

Réaliser un parking relais sur le site de la gare

Requalifier le triangle gare - avenue des Lecques - chemin des Pradeaux

Valoriser le boulevard Jean Jaurès et ses abords

Améliorer les liaisons douces

conception : Citadia - source : CRIGE PACA et IGN

Affirmer la vocation commerciale de la zone des Pradeaux Ouest et la vocation de services du secteur Pradeaux Est

Préserver l'armature commerciale existante

Favoriser l'accueil de croisiéristes par l'aménagement des infrastructures maritimes d'accueil nécessaires

Préserver et dynamiser les activités agricoles

Maintenir et développer l'offre d'hébergement
Soutenir la diversification des activités touristiques

conception : Citadia - source : CRIGE PACA et IGN

Figure 8 : 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 envisagé 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 9 : Plan d'aménagement de l'OAP « Pradeaux – Gare »

Le projet tel qu'il est actuellement envisagé 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 10 : 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.

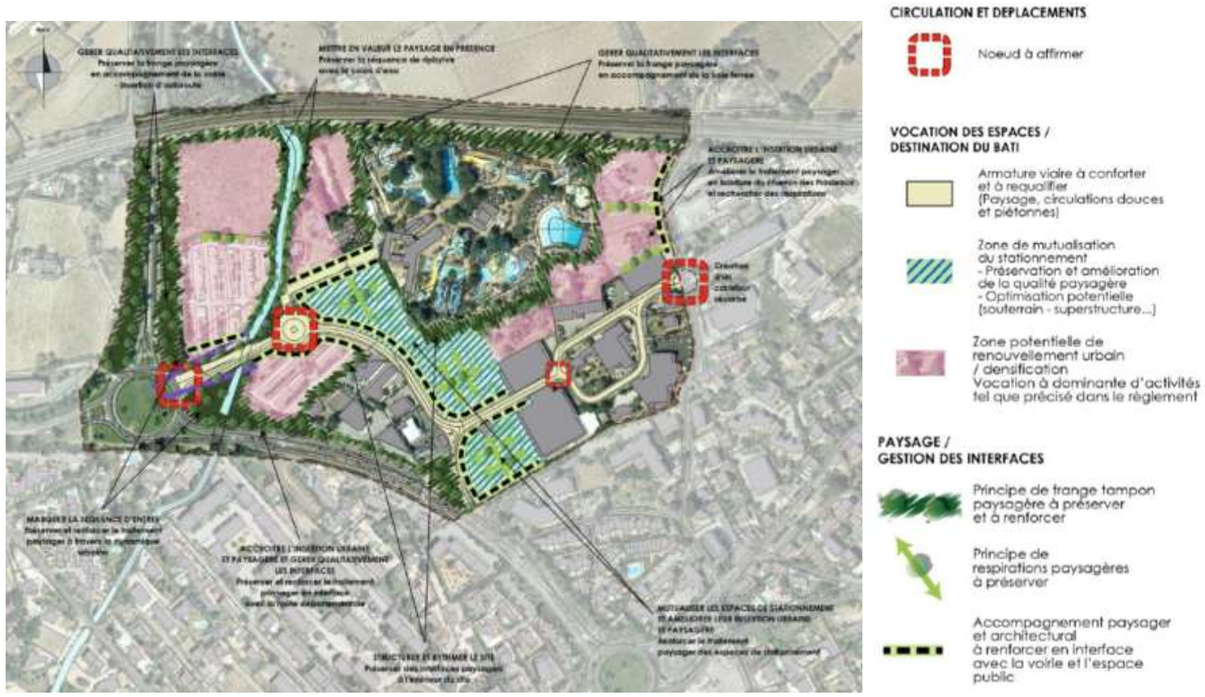


Figure 11 : Plan d'aménagement de l'OAP « Pradeaux »

Figure 12 : 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.

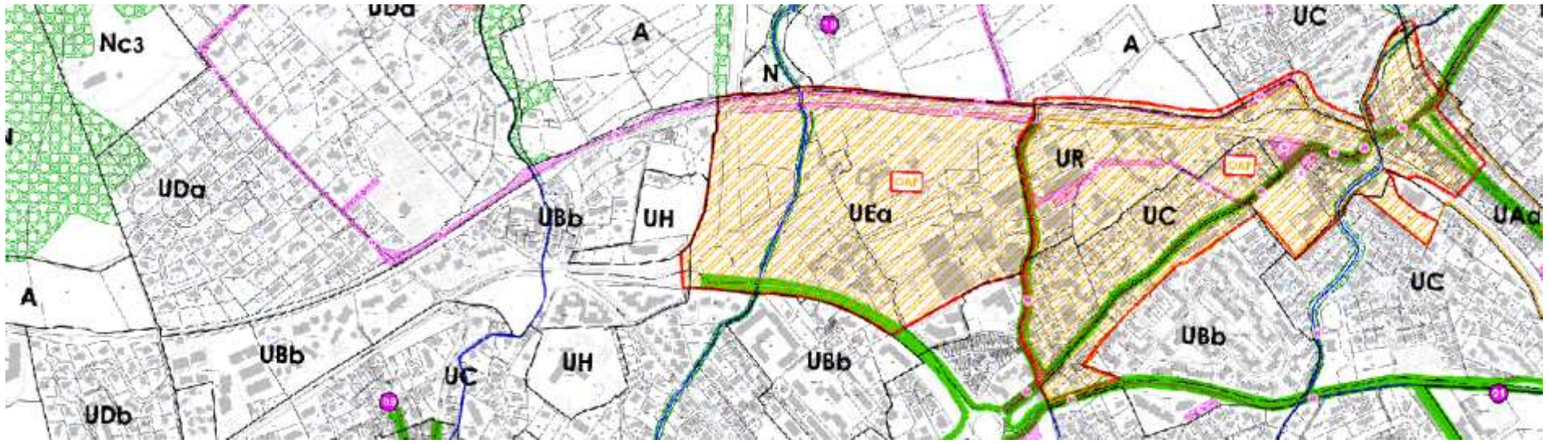


Figure 13 : Extrait du plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer (zoom sur le secteur du projet)

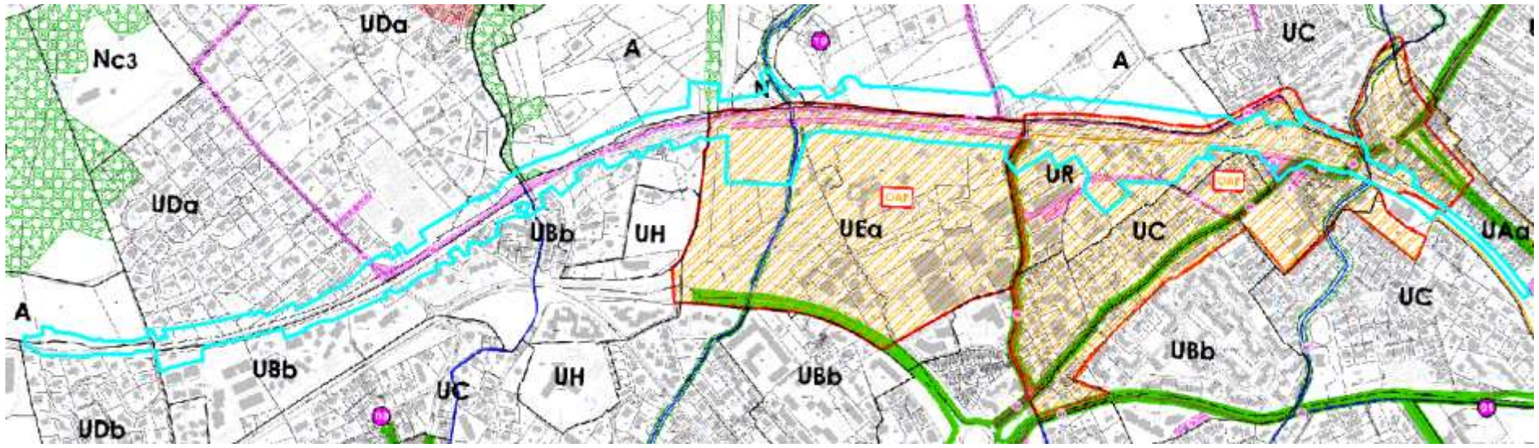


Figure 14 : Superposition du plan d'aménagement du projet avec le plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer

EMPLACEMENTS RESERVES

Le projet intercepte plusieurs Emplacements Réservés au PLU :

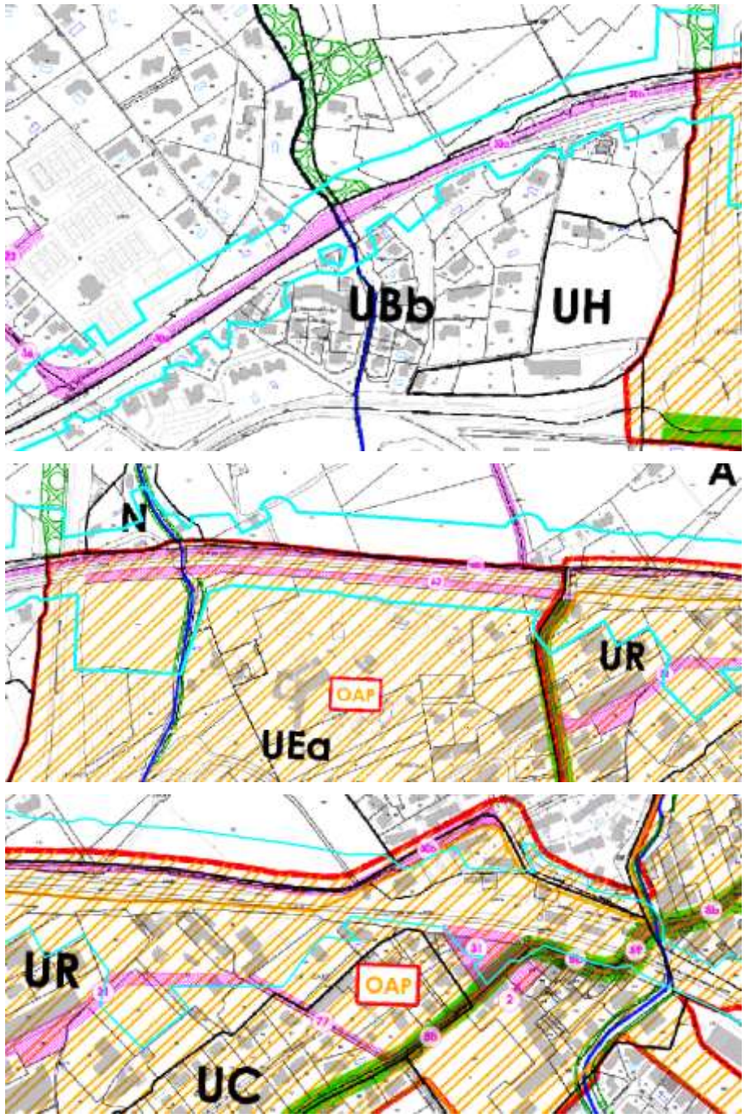


Figure 15 : Zoom sur la superposition du projet avec les emplacements réservés au plan de zonage du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer

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

Figure 16 : 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 :

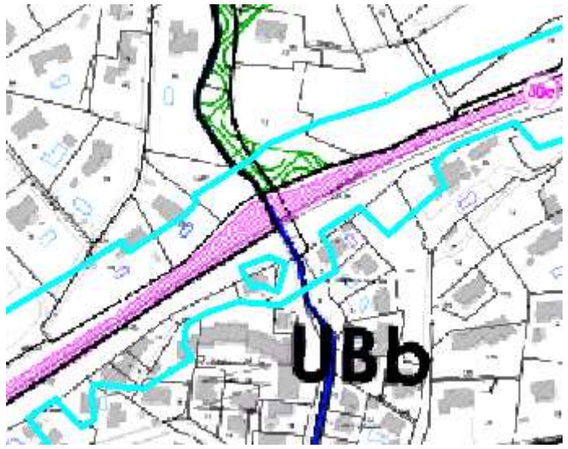


Figure 17 : EBC interceptés par le périmètre potentiel d'intervention

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 envisagé :

- **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 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-CYR-SUR-MER

C'est donc l'approche n°3 présentée 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).

Lors de la concertation MECDU qui s'est déroulée en juillet et aout 2021, il est apparu que le périmètre de travaux ferroviaires potentiels impactaient plusieurs rangs de vignes à l'ouest de la Barbarie.

Les emprises ont donc été reprises pour réduire l'impact sur ces cultures pérennes : le périmètre est ainsi réduit au niveau de la vigne et agrandit au niveau d'une zone agricole non cultivée.

INSTAURATION D'UN PERIMETRE DE TRAVAUX FERROVIAIRES POTENTIELS EN ZONE A ET 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 12 061 m², dont environ 6 100 m² de surface de vignes cultivées. Notons que suite à la concertation, ce périmètre a été déplacé et réduit de de 1450 m², permettant de conserver 1550 m² de vignes supplémentaires. Des espaces non cultivés ont été identifiés en compensation.

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

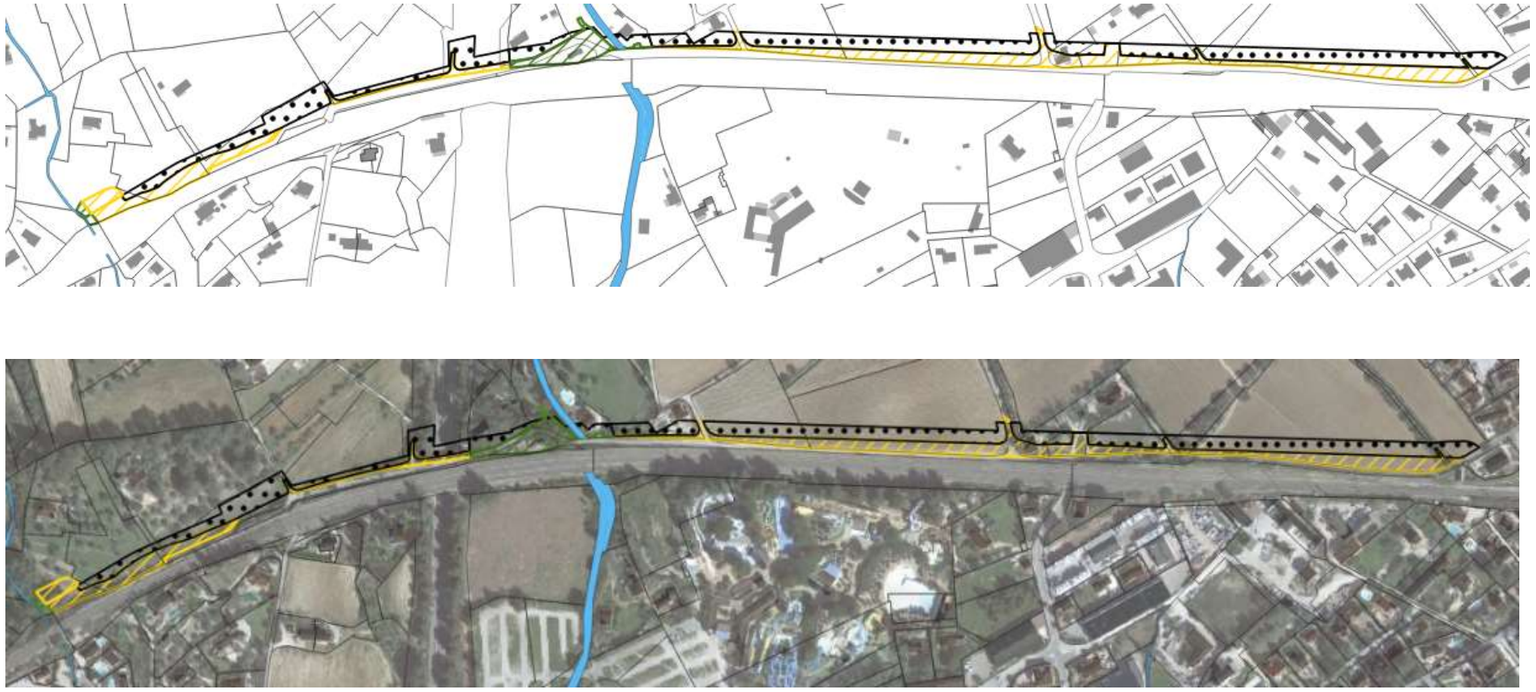


Figure 18 : Périmètre de déclassement des zones A et N & périmètre de travaux ferroviaires potentiels

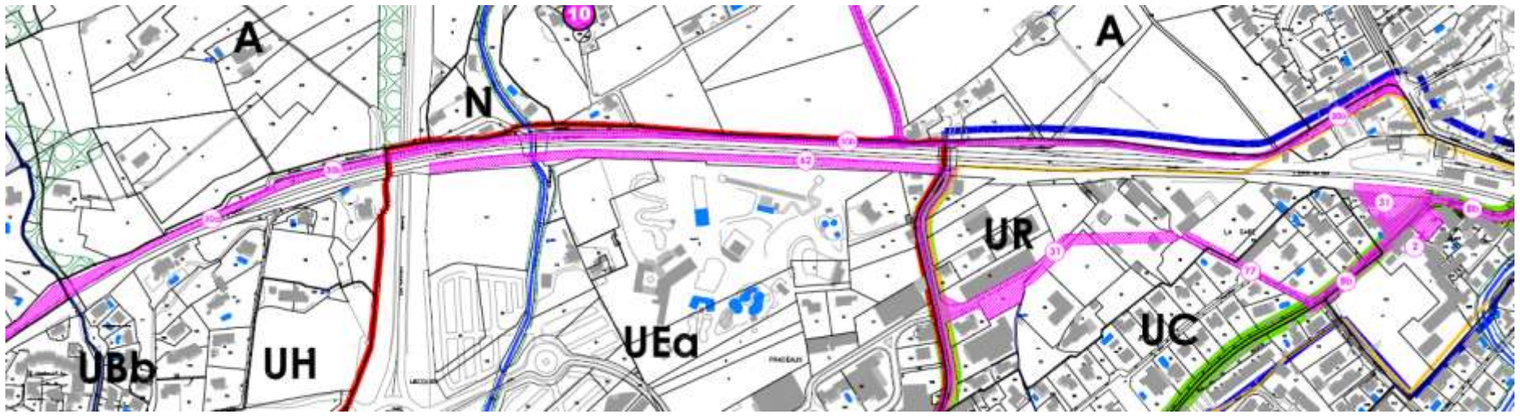


Figure 19 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

Figure 20 : 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 21 : Périmètre de l'EBC supprimé

Figure 22 : Périmètre de l'EBC supprimé et zonage du PLU en vigueur

Figure 23 : Périmètre des EBC supprimés

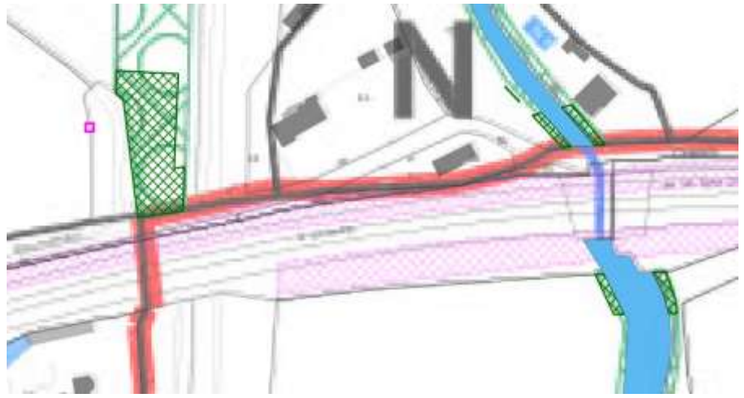


Figure 24 : Périmètre de l'EBC supprimé et zonage du PLU en vigueur

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 & 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)

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

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.

Le site « Pradeaux-Gare » est un maillon essentiel du fonctionnement urbain de Saint-Cyr-sur-Mer. Parcouru par l'avenue du Général de Gaulle (ex avenue des Lecques) qui s'étire jusqu'à la gare, le quartier est en effet à ce jour 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.

Le déplacement de la gare mis en œuvre dans le cadre du projet des phases 1 et 2 de LNPCA, à horizon 2028, va venir renforcer le rôle central de ce site déjà projeté. Il s'articule parfaitement avec l'engagement d'une politique d'aménagement ambitieuse et rapide en ce qui concerne son fonctionnement urbain (accessibilité, desserte) et son renouvellement urbain. En cohérence avec le pôle multimodal au quartier Pradeaux Gare, la commune prévoit le renforcement de la requalification du chemin de Tacone et souhaite mieux encadrer la constructibilité du secteur en raison de son attractivité accrue.

Le réaménagement envisagé par la commune dans ce secteur devra ainsi répondre à plusieurs enjeux :

- *Veiller à l'intégration du futur pôle multimodal dans son environnement urbain projeté par la commune ;*
- *Requalifier les voies internes et externes du site afin de les adapter au trafic ;*
- *Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement à travers la création d'opérations d'ensemble structurantes ;*
- *Développer l'activité tertiaire et commerciale en lien avec la gare (commerces de proximité, espaces de travail partagés) ;*
- *Sécuriser et développer les mobilités (piétonnes, cyclables, automobiles, transports en commun).*

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.

Dans son avis, la Commission d'Enquête demande d'étayer la présentation de l'OAP en tenant compte de l'avis remis par la commune de Saint-Cyr-sur-Maire pendant l'enquête publique.

La formulation de l'OAP modifiée présentée ci-dessous tient compte de cette demande.

Trois 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* mais une réflexion doit être menée sur le parking actuel de la gare. *Le périmètre de l'OAP est* ~~réduit~~ ajusté *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 SNCF réseau et la commune.*
- *Conformément à l'avis de la commune, des prescriptions sur l'élargissement du chemin de Tacone à 12,5m sont ajoutées pour mieux répondre aux besoins du quartier urbain ».*

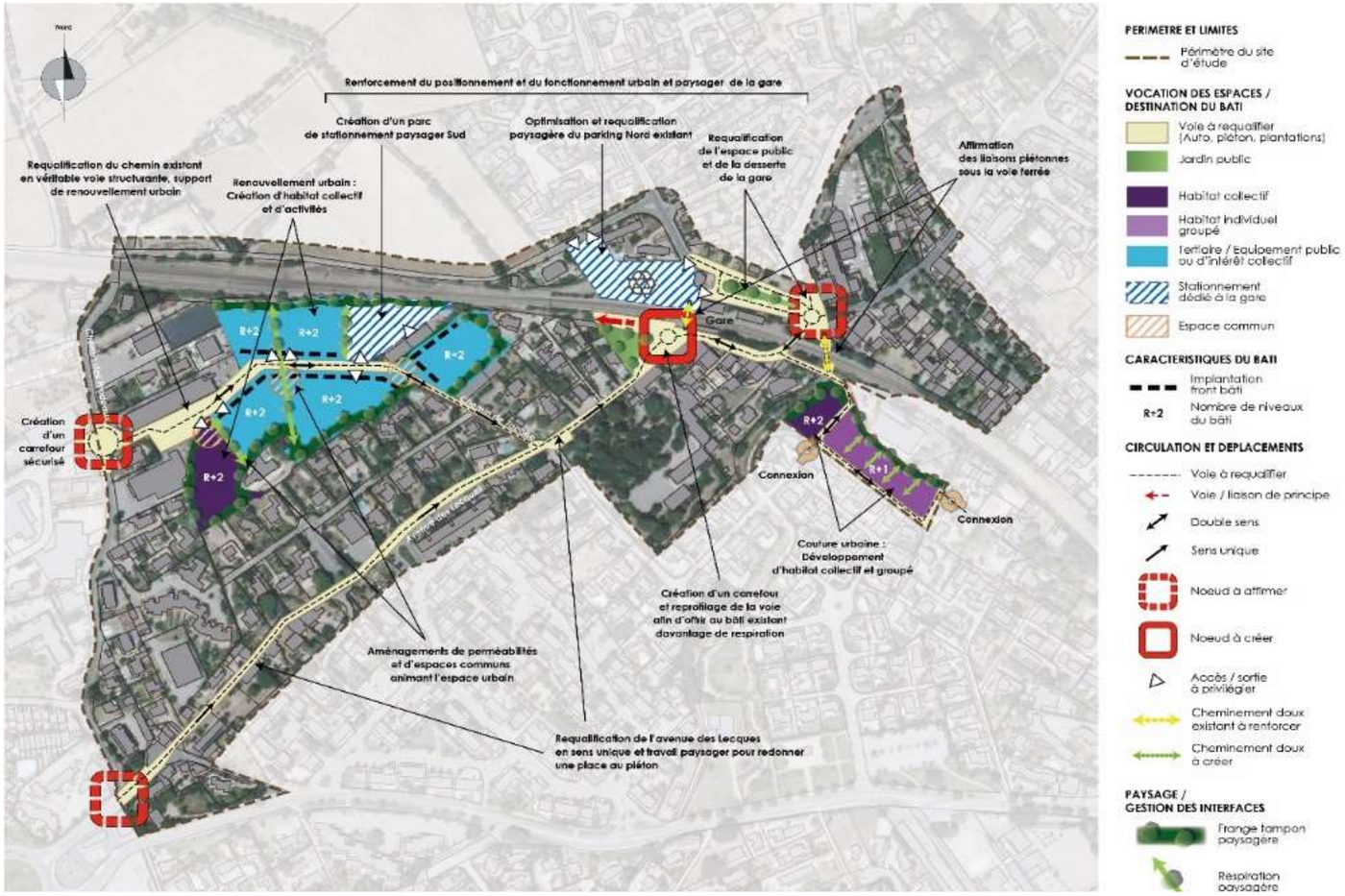


Figure 25 : OAP dans le PLU en vigueur

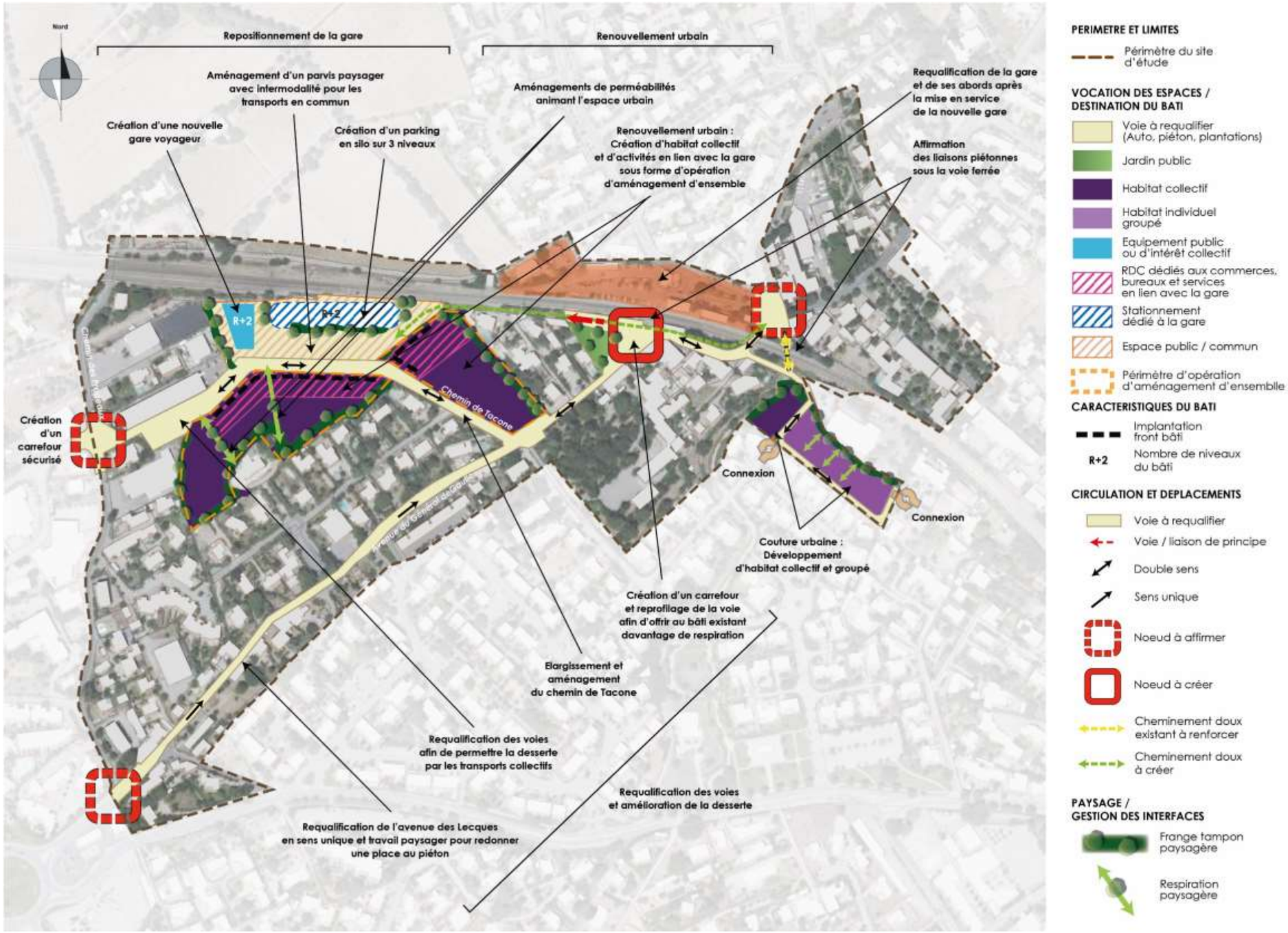


Figure 27 : OAP mise en compatibilité

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 du Général de Gaulle (ex *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 déplacement de la gare mis en œuvre dans le cadre du projet des phases 1 et 2 de LNPCA, à horizon 2028, va venir renforcer le rôle central de ce site déjà projeté et s'articule parfaitement avec l'engagement d'une politique d'aménagement ambitieuse et rapide en ce qui concerne son fonctionnement urbain (accessibilité, desserte) et son renouvellement urbain. En cohérence avec le pôle multimodal au quartier Pradeaux Gare, la commune prévoit le renforcement de la requalification du chemin de Tacone et souhaite mieux encadrer la constructibilité du secteur en raison de son attractivité accrue.

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

- 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 ;
- Requalifier les voies internes et externes du site afin de les adapter au trafic ;
- ~~Améliorer l'accessibilité à la gare ;~~
- ~~Valoriser la gare comme pôle multimodal ;~~
- *Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement* à travers la création d'opérations d'ensemble structurantes *;*
- *Développer l'activité tertiaire* et commerciale en lien avec la gare (commerces de proximité, espaces de travail partagés…) *;*
- *Sécuriser les mobilités* (piétonnes, cyclables, automobiles, transports en commun) ~~*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…

RENOUVELLEMENT URBAIN

Les opérations de renouvellement urbain devront répondre à plusieurs objectifs :

- Être organisées sous formes d'opération d'aménagement d'ensemble et répondre aux objectifs imposés de production de logements sociaux ;
- Le cas échéant, intégrer en RDC des commerces, bureaux et services de proximité en lien avec le fonctionnement de la gare, en tant qu'espace générateur de flux ;
- Développer, à proximité de la nouvelle gare, des logements saisonniers et étudiants utilisés tout au long de l'année ;
- S'intégrer dans les tissus urbains environnants en prévoyant des franges paysagères et un épannelage des hauteurs ;
- Intégrer des exigences environnementales vertueuses dans les projets de construction tant en matière d'équipements que l'organisation et de conception des bâtis.

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~~* du Général de Gaulle *et les sens de circulation afin de sécuriser la circulation piétonne en créant de véritables trottoirs,*
- *Intégrer des cheminements doux.*

Ces actions nécessitent en particulier une requalification du chemin de Tacone, dont le fonctionnement actuel ne sera plus viable à long terme.

Il s'agirait de prévoir un élargissement de la voirie existante afin de permettre de créer le profil de voie suivant avec une emprise totale de 12,50 m de largeur.

- Un trottoir de 1,50 m de chaque côté de l'emprise de la voie
- Une voirie VL en sens unique de 3,5 m
- Une voirie en double sens alternative en site propre pour les bus et cars avec un fonctionnement avec feu de 3,5 m (fonctionnement à confirmer)
- Une piste cyclable de 2,5 m.

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 ;

Conformément à l'avis de la commune, que la commission d'enquête a demandé de prendre en compte pour étayer la présentation de l'OAP, l'emplacement réservé du chemin de Tacone, au bénéfice de la commune, est élargi de 6,5 à 12,5 m, pour mieux répondre aux besoins du quartier urbain.

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*~~
77	*Elargissement du chemin de Tacone*	*Commune*	Plateforme de 12,5 m

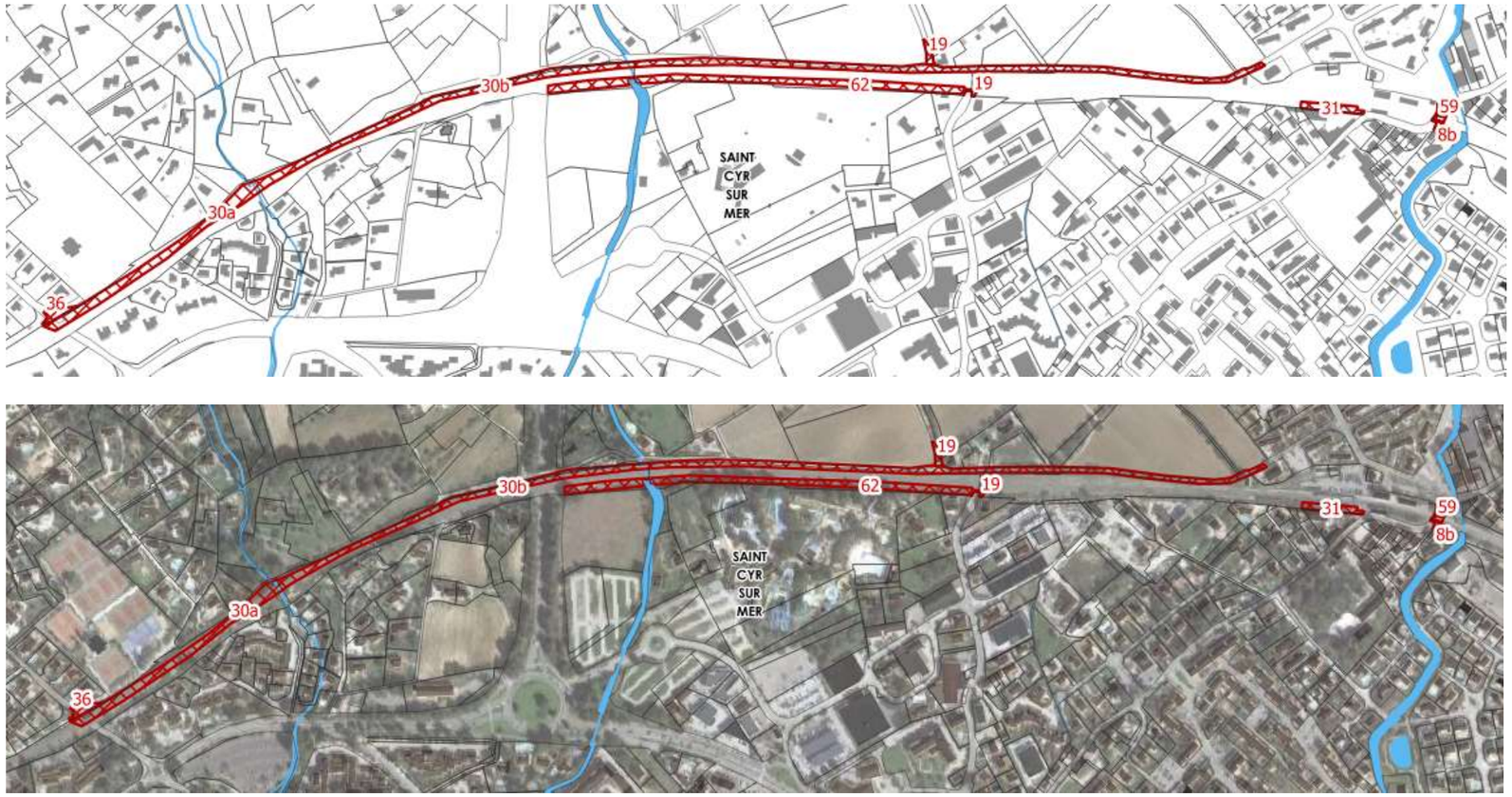


Figure 28 : ER faisant l'objet d'une réduction ou d'une suppression

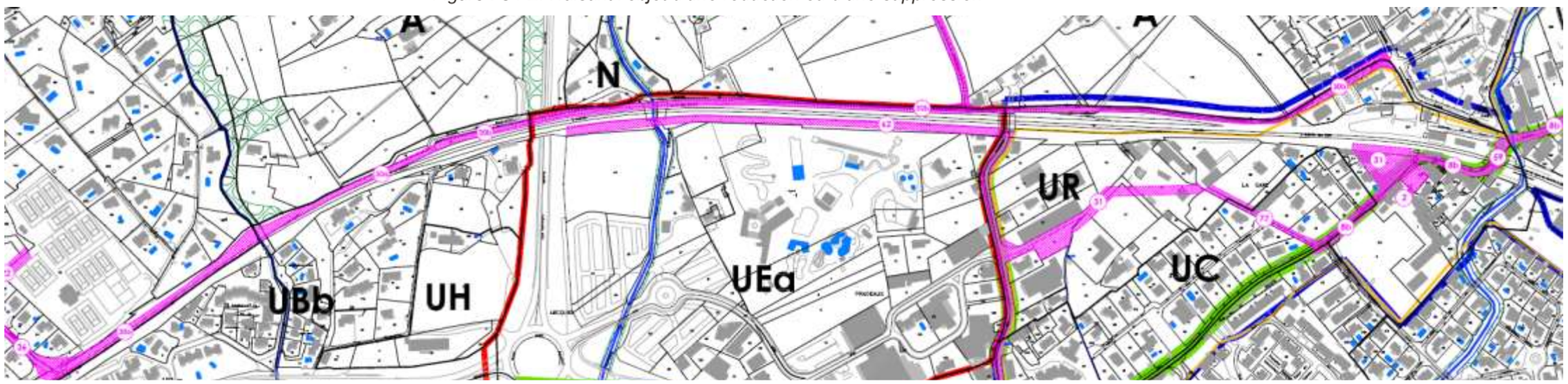


Figure 29 : Extrait du zonage du PLU en vigueur

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'ENTREE DU TERRITOIRE REGIONAL

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

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

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

Grands pôles économiques

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

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

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

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

La LNPCA, un cap décisif à franchir collectivement

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

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

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

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

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

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

INCIDENCES SUR LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

Le SRADDET permet en l'état la mise en œuvre du projet des phases 1 & 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.

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 & 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.

Figure 30 : Localisation de Saint-Cyr-sur-Mer dans le SCoT Provence Méditerranée

5.3 COMPATIBILITE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS

Les autres principaux plans et programmes directeurs applicables sur le territoire de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer sont pris en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale réalisée en 2016 lors de l'élaboration du PLU :

- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume (CASSB) ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône Méditerranée ;
- Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du Bassin Rhône Méditerranée ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ;
- Le Plan Climat Energie Territorial (PCET).

Le projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer ne remet pas en cause la compatibilité du document d'urbanisme par rapport aux principaux plans et programmes applicables sur le territoire communal et dont la compatibilité avec le PLU a déjà été analysée lors de l'élaboration du PLU.

6 RAPPORT D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

6.1 OBJET ET CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

6.1.1 OBJET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

« *L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. A l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement.* » (Source : Ministère de l'Environnement).

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de présenter les incidences sur l'environnement des modifications apportées au document d'urbanisme et les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation (ERC) associées. Ces mesures sont mises en place afin que les évolutions sur le document d'urbanisme n'aient pas de répercussions plus larges que le projet.

Dans le cas précis, l'évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité est requise au titre des adaptations apportées au zonage, au règlement, aux OAP et à la liste des emplacements réservés du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer.

Après son élaboration, l'Autorité environnementale est consultée et formule un avis sur l'évaluation environnementale et le projet de modification du document. Cet avis est rendu dans les deux mois suivant la date de la saisine du CGEDD, conformément au Décret n° 2021-1000 portant diverses dispositions d'application de la loi d'accélération et de simplification de l'action publique et de simplification en matière d'environnement.

6.1.2 CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le Code de l'urbanisme présente dans l'article R. 104-18 le contenu attendu du rapport environnemental des documents d'urbanisme soumis à une évaluation environnementale :

« 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

3° Une analyse exposant :

> *a) Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;*
>
> *b) Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;*

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;

5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;

6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

Par ailleurs, il est indiqué dans l'article R. 104-19 du Code de l'urbanisme, que le rapport « est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. » Il est donc important de noter que la présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.

Cette évaluation a été menée en suivant les recommandations du « guide de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme - Une démarche au service de la qualité des documents d'urbanisme », Ministère écologie, novembre 2019.

6.2 ARTICULATION DU PLU AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS ET PROGRAMMES

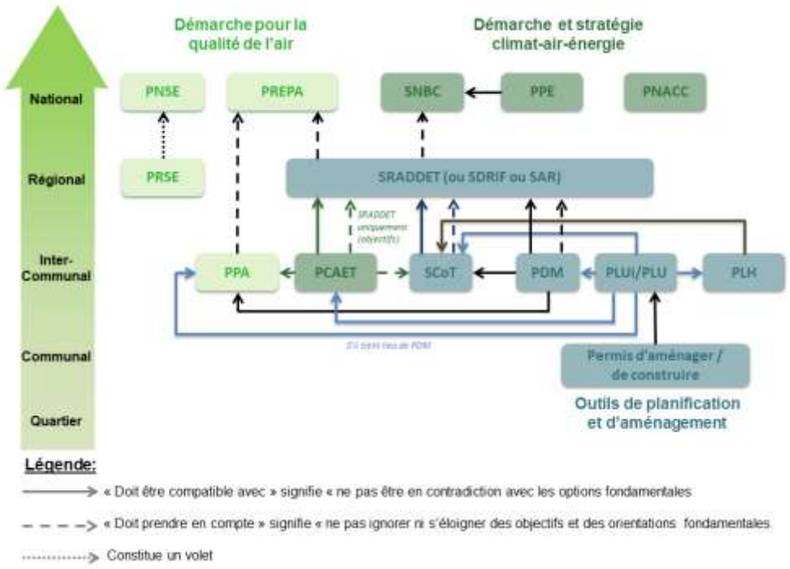


Figure 31 : Articulation des différents documents d'urbanisme, plans et programmes entre eux (ADEME)

Les liens de compatibilité du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer avec les autres documents d'urbanisme, plans et programmes sont les suivants :

- Le PLU doit être compatible avec le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume (CASSB) ;
- Le PLU doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) Provence-Méditerranée.

La compatibilité du projet de modification du PLU avec ces documents d'urbanisme, plans et programmes est analysée aux chapitres suivants : §5 Compatibilité avec les documents de rang supérieur.

6.3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

L'état initial est un état des lieux des différentes composantes de l'environnement au sens large (milieu physique, naturel, humain, paysager et patrimonial).

Une double échelle d'analyses est utilisée pour rendre compte des enjeux environnementaux associés à la modification du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer. Il s'agit, dans un premier temps de réaliser un état des lieux de l'environnement à l'échelle du document d'urbanisme, soit au niveau de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer.

Dans un second temps, l'analyse est portée sur est portée sur les aires d'étude utilisées dans les Cahiers Territoriaux des opérations Terminus Ouest Navette Toulonnaise du projet des phases 1 & 2. Il s'agit des aires d'étude suivantes :

- **L'aire d'étude rapprochée** du projet correspondant au périmètre d'opération du projet élargi de 250 m. Elles sont communes à tous les thèmes de l'état initial et permettent d'informer le lecteur sur les enjeux des secteurs dans lesquels s'inscrivent les évolutions du PLU proposées.
  Cette aire d'étude est dénommée « secteur d'étude » ou « secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU » dans le présent document.
- **Les aires d'étude ajustées dites « fonctionnelles » de ces mêmes opérations qui varient selon les thèmes.**
  A titre d'exemples, pour l'urbanisme règlementaire, il s'agit du périmètre potentiel d'intervention incluant les emprises temporaires dans lesquelles seront recherchés d'éventuels accès travaux ainsi que les zones d'installations de chantier, tout en évitant les zones à enjeux (zones d'habitat écologique, zones inondables, etc.), ainsi que les emprises définitives. Concernant le milieu naturel, il s'agit des aires d'étude immédiates au droit desquelles les investigations écologiques ont été réalisées.

A noter que pour certaines thématiques, celles liées au milieu humain notamment, seule une analyse à l'échelle communale est pertinente.

Le niveau de détails accordé aux différentes thématiques a été ajusté en fonction de leur pertinence vis-à-vis des modifications du PLU envisagées.

Les thématiques développées dans le présent chapitre concernent ainsi :

- Milieu humain :
  - Organisation administrative, occupation du sol et foncier ;
  - Urbanisme réglementaire ;
  - Risques technologiques et pollution.
- Infrastructures de transport et circulation ;
- Environnement physique : eaux souterraines et superficielles :
  - Eaux superficielles ;
  - Risques naturels liés aux eaux souterraines et superficielles ;
- Milieu naturel ;
- Paysage et patrimoine culturel ;
- Cadre de vie et santé humaine :
  - Environnement sonore ;
  - Qualité de l'air ;
  - Vulnérabilité climatique.

Pour les autres thématiques, seule une synthèse des enjeux environnementaux est présentée.

Une synthèse des enjeux environnementaux est présentée à la fin de chaque thématique selon le classement suivant. Les niveaux d'enjeu des secteurs proviennent du Cahier Territorial correspondant.

La méthodologie de définition des enjeux est présentée dans la pièce C – Tome 1 – Partie 8.

Evaluation des enjeux des différentes thématiques
Enjeu très fort
Enjeu fort
Enjeu moyen
Enjeu faible
Sans enjeu

Cette échelle permet de classer graduellement les enjeux de celui qui ne présente pas de contraintes particulières (enjeu faible) jusqu'à celui qui présente une contrainte très forte pour la réalisation du projet (enjeu très fort), entraînant probablement une adaptation technique du projet, nécessitant des études environnementales très détaillées, l'obtention d'autorisations administratives et voire de potentiels conflits à gérer.

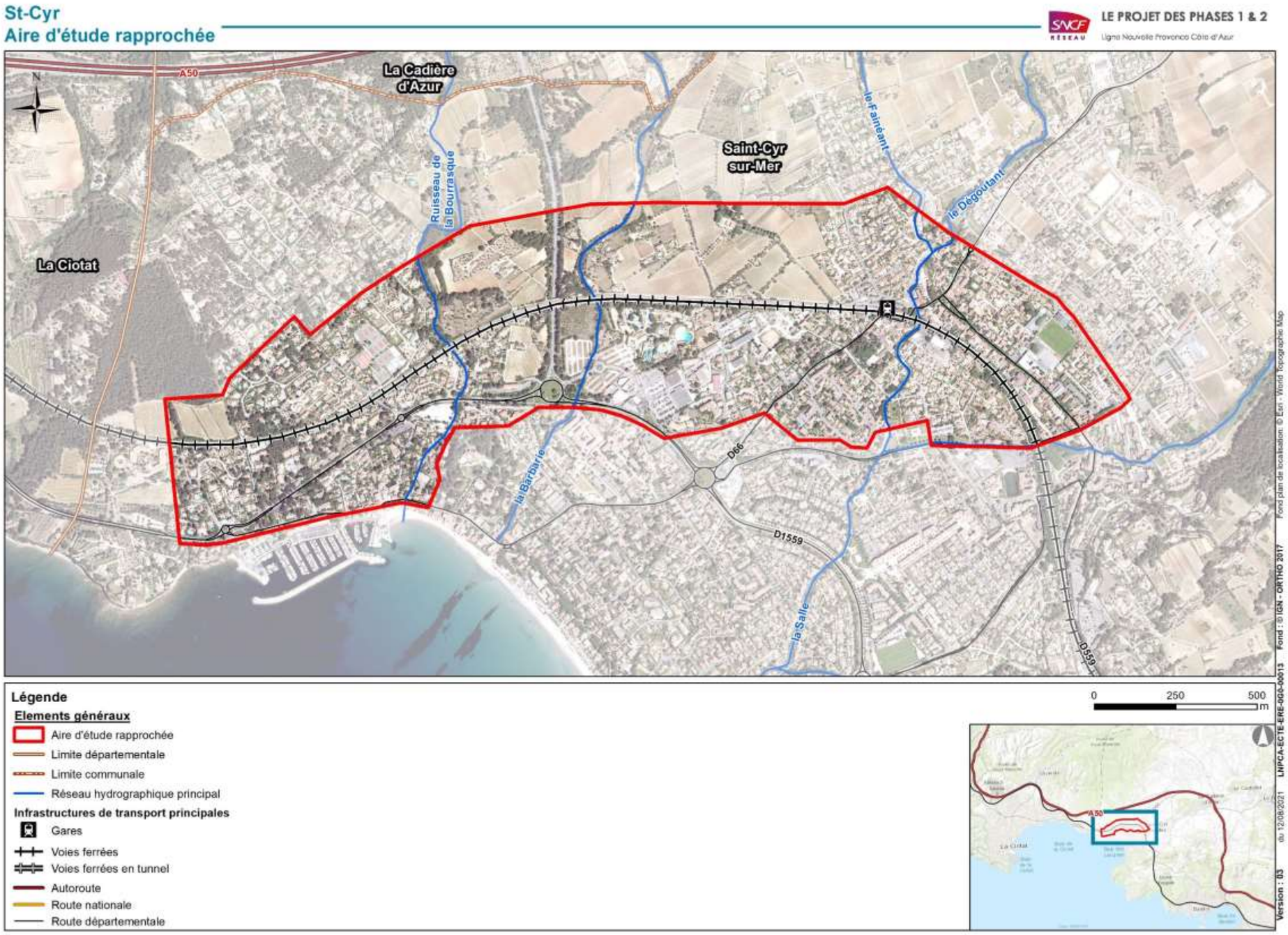


Figure 32 : Localisation de l'aire d'étude

6.3.1 MILIEU HUMAIN ET SOCIO-ECONOMIE

ORGANISATION ADMINISTRATIVE, OCCUPATION DU SOL ET FONCIER

ORGANISATION ADMINISTRATIVE

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer se situe dans le département du Var (83) en région Provence-Alpes-Côte-D'azur. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume (CASSB) qui regroupe neuf communes. La communauté d'agglomération compte environ 60000 habitants pour un territoire d'une superficie d'environ 355 km².

Le secteur concerné par le projet LNPCA se situe au nord-ouest de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer.

OCCUPATION DU SOL

Source : CORINE Land Cover 2018, Google maps

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer se compose majoritairement de terres agricoles (36,1%), de terres artificialisées (27,2%) et de forêts et milieux semi-naturels (26,4 %). Les surfaces en eau représentent 10,3 % de la surface communale.

Le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU communal est situé en milieu urbain sur ses parties est et ouest. A l'est, le milieu urbain se caractérise par la présence du centre-ville et de la gare. A l'ouest, l'urbanisation correspond au secteur des Lecques et son port.

Enfin, au centre du secteur d'étude, 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.).

Le tableau suivant synthétise les types d'occupation du sol dans le secteur d'étude (Corine Land Cover 2018) :

	Superficie (ha)	Pourcentage (%)
Cultures permanentes (vignobles)	45	27,8%
Zones urbanisées	117	72,2%
Forêts (conifères)	0,01	0%

Figure 33 : Occupation du sol sur le secteur d'étude

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Saint-Cyr-sur-Mer se situe dans le département du Var (83) en région PACA. Elle fait partie de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume. Le territoire communal se compose majoritairement de terres agricoles (36,1%), de terres artificialisées (27,2%) et de forêts et milieux semi-naturels (26,4 %)	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur d'étude se situe au nord-ouest de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer. Il est principalement constitué de zones urbanisées (72,2%) et de surfaces agricoles (vignobles) (27,8 %). Il comporte essentiellement des appartements associés à des commerces, des bars et restaurants, typique d'une ville de bord de mer axée sur le tourisme estival. La zone comporte quelques terres agricoles mais aussi un secteur d'activité (ZAC).	Fort

Figure 34 : Synthèse des enjeux liés à l'organisation administrative et à l'occupation du sol

URBANISME REGLEMENTAIRE

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est couverte par un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 14 juin 2016.

Le secteur affecté par les travaux est concerné par les zones suivantes du PLU :

- Zone U : zones urbaines ;
- Zone A : zone agricole ;
- Zone naturelle N, qui regroupe les zones qui ont vocation à conserver leur caractère naturel et sont donc inconstructibles.

Plusieurs emplacements réservés par la commune sont inscrits dans le secteur d'étude.
Sont ainsi concernés les ER n°30a, 30b, 31, 59, 62 et 77.

Ils sont présentés dans le tableau ci-dessous.

N°	Descriptif	Bénéficiaire
30a	Création et élargissement d'une voie communale du chemin de Sorba au pont de Roumanieu	Commune
30b	Elargissement du chemin de la Bourrasque	Commune
31	Création et élargissement d'une voie du Chemin des Pradeaux au Chemin de Taccone et Aménagement d'un espace public	Commune
59	Elargissement du pont SNCF quartier de la Gare	Commune
62	Création d'un cheminement piétonnier entre le chemin des Pradeaux et Aqualand	Commune
77	Elargissement du chemin de Tacone	Commune

Figure 35 : Emplacements réservés présents au sein du secteur concerné par la mise en conformité du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer

La quasi-totalité des emplacements réservés sont localisés à proximité immédiate de la voie ferrée.

Trois espaces boisés classés (EBC) sont également localisés au sein du secteur d'étude :

- le long du ruisseau de la Bourrasque ;
- le long du ruisseau de la Barbarie ;
- le long de la pénétrante à l'autoroute A50.

Par ailleurs, le site est concerné par 2 éléments de patrimoine remarquables et bâti isolé à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme :

- la chapelle des Lecques (n°9) ;
- le Moulin Marini (n°10).

Le plan local d'urbanisme de Saint-Cyr-sur-Mer comprend trois orientations d'aménagement et de programmation (OAP) définies sur les secteurs de Pradeaux-Gare, des Pradeaux et de la Miolane.

Deux de ces OAP sont situées au sein du secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU. Elles déterminent les principes d'aménagement en termes de circulation, de stationnement, d'intégration/qualité urbaine et paysagère, d'implantation et de vocation des futurs bâtiments.

- L'OAP Pradeaux-Gare a pour objectif d'accompagner le renouvellement urbain et favoriser l'accessibilité multimodale de la gare ;
- L'OAP Pradeaux a pour objectif de valoriser le foncier en mutualisant le stationnement et en densifiant les dents creuses dans un souci de qualité paysagère.

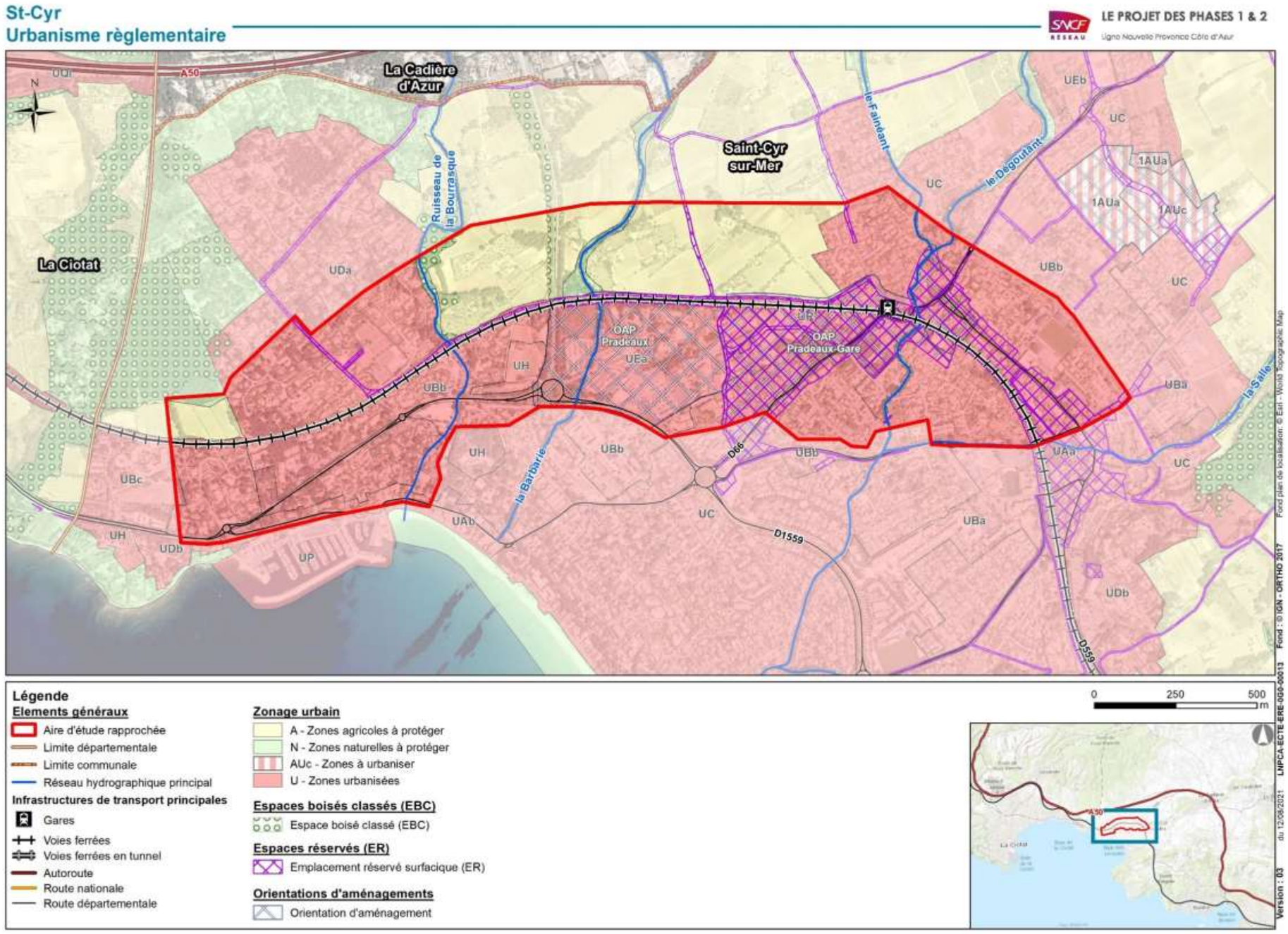


Figure 36 : Extrait du zonage réglementaire au droit du secteur d'étude (PLU de Saint-Cyr-sur-Mer)

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est couverte par un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 14 juin 2016.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
La zone concernée par la modification du PLU s'inscrit dans des zones urbaines (U), agricoles (A) et naturelles (N). Elle est concernée par plusieurs emplacements réservés, trois Espaces Boisés Classés (EBC), ainsi que par deux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).	Fort

Figure 37 : Synthèse des enjeux liés à l'urbanisme réglementaire

ELEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La population de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer est de 11 761 habitants en 2017. Le contexte socio-économique est marqué par une stabilité de la population entre 2007 et 2017 et un vieillissement de la population. L'habitat est majoritairement représenté par des appartements à usage de résidence principale. Près de 39 % de la population est retraitée. Le taux de chômage (au sens du recensement) est de 13,8 % en 2017. Il était de 10,6 % en 2007. Les secteurs d'activité qui offrent le plus d'emploi sont l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.	Moyen

Figure 38 : Synthèse des enjeux liés aux éléments socio-économiques

ACTIVITES ECONOMIQUES

Si historiquement, l'agriculture et le tourisme sont les deux forces économiques vives de l'économie de Saint-Cyr-sur-Mer, la croissance démographique historique de la dernière décennie s'est naturellement traduite par un essor très significatif des activités relevant de l'économie résidentielle (autres que le tourisme) : artisanat, commerce, BTP, services aux particuliers et aux entreprises, etc.

En 2008, 70% des établissements communaux étaient tournés vers la satisfaction des besoins locaux.

Le dynamisme de l'économie présentielle est soutenu par le rayonnement intercommunal de la commune, principale centralité d'un bassin de vie dont les limites se confondent avec celles de la Communauté d'Agglomération.

La géographie économique communale est marquée par différentes polarités :

- la zone d'activités des Pradeaux qui accueille une majeure partie des entreprises et établissements saint-cyriens ;
- l'offre commerciale de proximité présente dans les 3 quartiers historiques (le village et le quartier des Lecques, dans une moindre mesure dans le quartier de la Madrague) ;
- l'activité touristique concentrée sur le littoral à l'exception du Golf et d'Aqualand.

A l'est du secteur d'étude, les activités sont formées par des commerces de proximité au droit de la gare et du centre-ville. Au centre, la ZAC des Pradeaux fournit de multiples services avec notamment un centre commercial.

Enfin à l'ouest, sur le secteur des Lecques, se trouve des petits commerces ainsi que des bars et des restaurants.

ACTIVITES AGRICOLES

Source : PLU Saint-Cyr-sur-Mer

Il y a un demi-siècle, l'agriculture était encore le principal moteur de l'activité économique communale. Depuis, son poids dans l'économie locale a diminué de façon régulière : la SAU (Superficie Agricole Utile) est passée de 652 à 404 hectares entre 1988 et 2000, mais s'est stabilisé depuis à 400 ha en 2010. Le nombre d'exploitations a également diminué (155 en 1988, contre 102 en 2000 et 88 en 2010), mais s'explique en partie par une augmentation progressive de la taille des exploitations.

L'importance de la viticulture se mesure tant en termes de surface (79% de la SAU) que par la qualité des productions et l'excellente image dont bénéficie le terroir : une grande partie des terres viticoles est classée en AOC « Bandol » et plus marginalement en AOC « Côtes-de-Provence ».

La commune est également marquée par le dynamisme de la production maraichère, qui s'appuie sur de nouvelles voies de distribution en circuit court.

L'activité agricole, majoritairement viticole, est présente au centre du secteur concerné par les travaux, au nord de la voie ferrée.

Plusieurs parcelles viticoles, dont certaines classées en AOC « Bandol », bordent le chemin communal de la Bourrasque qui constitue notamment un des chemins d'accès aux parcelles.

Figure 39 : Localisation des vignes AOC au nord de la voie ferrée (google earth)

La principale activité représentée au sein de l'aire d'étude rapprochée est celle de l'exploitation agricole à responsabilité limitée (EARL) Château Pradeaux.

La superficie exploitée en vigne sur l'exploitation est d'un peu moins de 23 ha. L'exploitation produit du vin AOC Bandol rouge « Château Pradeaux ». Le domaine produit également de l'huile d'olive et

dispose d'environ 300 oliviers dont certains sont centenaires autour du domaine.

Certains oliviers sont présents au droit du projet.

Figure 40 : Localisation des oliviers du domaine Chateau Pradeaux au droit du projet (google earth)

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Il existe plusieurs polarités commerciales qui présentent les différents niveaux de services attendus : offres de proximité, moyennes et grandes surfaces. Bien que le nombre d'exploitations agricoles a largement régressé, l'agriculture reste néanmoins une force vive de l'économie locale et un élément essentiel de son paysage. Plus spécifiquement, l'agriculture maraîchère est en plein essor et la bonne santé du secteur viticole est également visible par plusieurs facteurs.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Les activités du secteur sont représentées par les commerces, bars et restaurants des secteurs touristiques, quelques zones agricoles et la présence d'une ZAC qui accueille notamment un parc aquatique avec un rayonnement régional. Plusieurs parcelles de vignes classées en AOC sont présentes le long du chemin de la Bourrasque au nord de la voie ferrée. Le domaine du Château Pradeau présent au sein de l'aire d'étude exploite deux de ces parcelles en vin AOC Bandol rouge. Des oliviers du domaine Château Pradeau sont présents au droit de la voie ferrée actuelle et sont exploités pour la production d'huile d'olive.	Fort

Figure 41 : Synthèse des enjeux liés aux activités économiques et agricoles

TOURISME, LOISIRS ET LIAISONS DOUCES

Source : Office de Tourisme de Saint Cyr, INSEE 2021

Figure 42 : Itinéraires de cyclotourisme (Site de Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume)

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Le tourisme a pris une place de plus en plus importante dans l'économie locale au fil du siècle dernier. L'activité est essentiellement saisonnière, de mai à octobre. La ville est une station balnéaire reconnue et dispose de nombreux atouts touristiques notamment ses plages. La commune abrite également des équipements de loisirs liés au tourisme dont le rayonnement s'évalue à l'échelle métropolitaine (golf de Frégate et parc aquatique Aqualand). Les Lecques concentrent l'activité touristique. Le quartier regroupe l'ensemble des hôtels et la plupart des restaurants dont le nombre augmente avec les restaurants de plage en période estivale. Le maillage d'équipements sportifs est important et plutôt bien réparti sur le territoire, avec un rayonnement au niveau communal et à l'échelle des quartiers. Les liaisons douces sont peu développées sur la commune. Une voie verte dit « V65 : piste cyclable du littoral » semble être en projet mais aucune précision n'est disponible.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur projet n'est pas concerné par une voie verte identifiée comme telle mais un itinéraire de cyclotourisme s'inscrit en partie sur le secteur. Localisé au sein du secteur d'étude, le parc aquatique Aqualand est situé à proximité directe des voies ferrées.	Moyen

Figure 43 : Synthèse des enjeux liés aux tourisme, loisirs et liaisons douces

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET POLLUTION

Sources : georisques.gouv.fr

TRANPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation, de matières dangereuses. Il peut entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement.

Un gazoduc traverse la commune. Il traverse la voie ferrée au centre du secteur concerné par le projet LNPCA, au niveau du pont-rail du chemin des Pradeaux.

Figure 44 : Tracé du gazoduc (Géorisques)

Hors canalisation, ce risque est généré par un important flux de transit et de desserte. Sont principalement concernées l'autoroute A 50, la RD559 et la voie SNCF.

Le risque TMD existe au sein du secteur concerné par la mise en conformité du PLU, mais est considéré comme faible compte tenu de la rareté de survenue d'un accident.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

Deux sites ICPE sont répertoriés sur la commune mais aucun n'est situé sur le secteur concerné par la mise en conformité du PLU.

SITES ET SOLS POLLUES

Aucun site BASOL n'est identifié dans le secteur d'étude.

La base de données BASIAS identifie quatre sites potentiellement pollués dans le secteur d'étude précisés dans le tableau suivant :

Identifiant	Nom usuel	Raison sociale
PAC8301828	Dépôt de gaz combustibles liquéfiés (propane)	Syndicat de Copropriété Le Lido
PAC8301781	Dépôt de gaz combustibles liquéfiés	Boucherie
PAC8302520	Dépôt de gaz	Restaurant Les Platanes
PAC8302825	/	Station-service SHELL

Figure 45 : Sites BASIAS au sein du secteur concerné par la mise en conformité (source : Géorisques)

Parmi ces sites potentiellement pollués, aucun ne se situe dans les emprises ferroviaires.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Le risque industriel sur la commune est représenté par le passage au travers du territoire communal d'un gazoduc. Le risque de transport de matières dangereuses concerne les voies routières : A50 et RD 559, ainsi que la voie ferrée.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le risque TMD est jugé faible. Aucune ICPE n'est recensée et 4 sites potentiellement pollués BASIAS sont présents dans le secteur d'étude mais aucun dans les emprises ferroviaires.	Faible

Figure 46 : Synthèse des enjeux liés aux risques technologiques et pollution

RESEAUX ET SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Source : PLU Saint-Cyr-sur-Mer

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Comme toute commune urbaine, Saint-Cyr-sur-Mer possède de nombreux réseaux et servitudes d'utilités publiques de nature différentes.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur concerné par la mise en conformité du PLU est concerné par divers réseaux secs et humides ainsi que par diverses servitudes d'utilité publique qui devront être prises en compte dans le cadre de l'opération.	Moyen

Figure 47 : Synthèse des enjeux liés aux réseaux et servitudes d'utilité publique

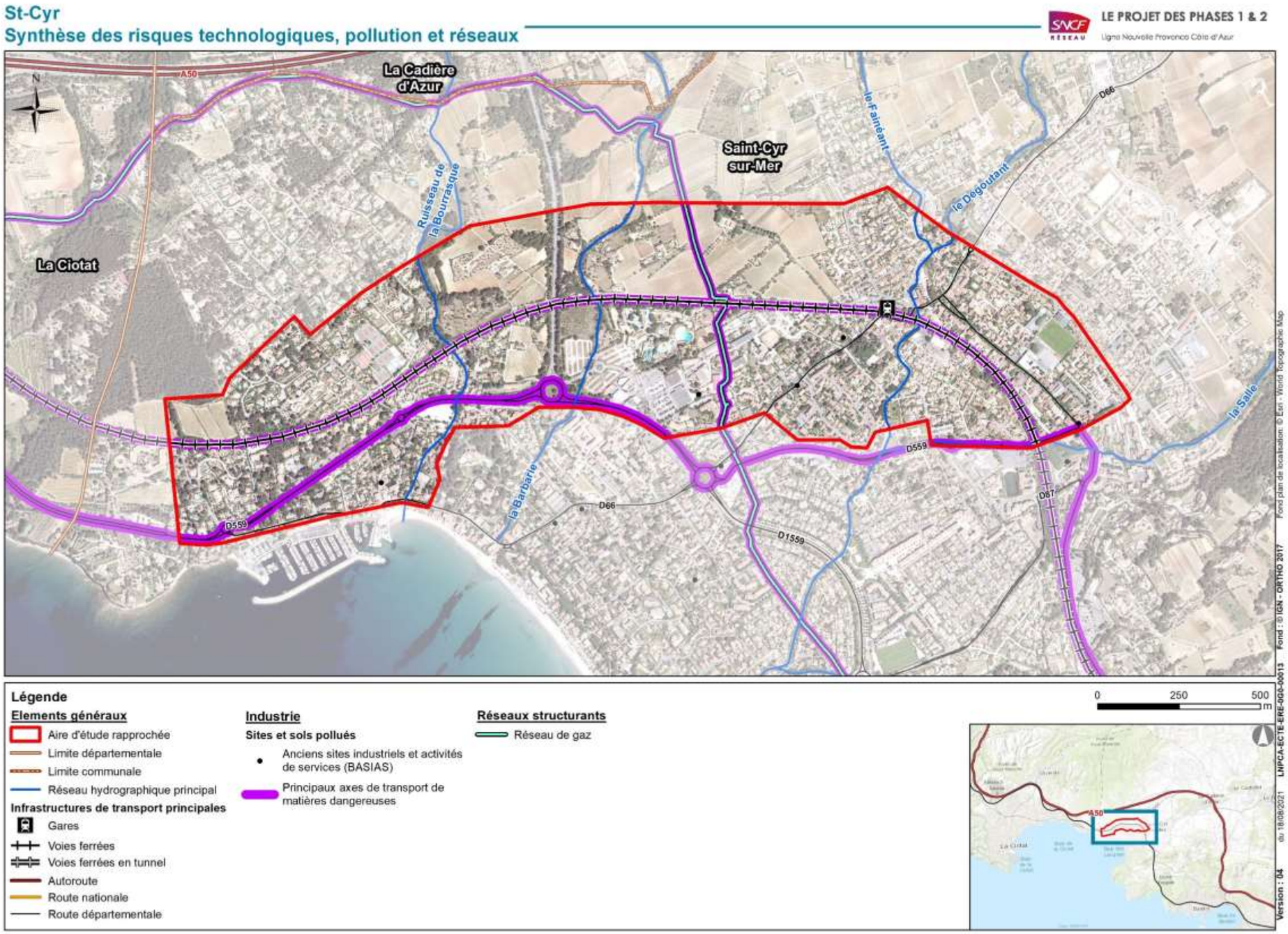


Figure 48 : Synthèse des risques technologiques au droit du secteur d'étude

6.3.2 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET CIRCULATION

OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT

RESEAU ROUTIER

L'autoroute A 50 traverse le nord de la commune et la dessert par un échangeur autoroutier qui constitue l'entrée majeure de Saint-Cyr-sur-Mer. Elle permet une connexion rapide avec Marseille et Toulon.

Sa proximité avec la centralité communale permet une connexion rapide à ce réseau structurant et favorise le déplacement automobile.

Saint-Cyr-sur-Mer est traversée par la route départementale D559 qui représente l'axe structurant de la commune qui suit un axe nord-ouest/sud-est.

Le secteur des travaux est desservi par plusieurs voies routières principales :

- la RD559 qui dessert l'ensemble des villes côtières et qui irrigue le sud de l'aire d'étude rapprochée ;
- la RD66 qui relie le bord de mer à la commune de la Cadière d'Azur et l'autoroute A50 en passant par la gare ;
- la pénétrante « la bourrasque » qui permet un accès direct à l'autoroute A50 depuis la RD 559 et situé au centre de du secteur d'étude.

Plusieurs voiries secondaires permettent de traverser le faisceau ferroviaire :

- l'avenue des Heures Claires;
- le chemin de Roumanieu ;
- le chemin de Sorba ;
- le chemin des Pradeaux.

Aux abords de la gare, le stationnement est assuré par deux petits parkings dédiés.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La configuration territoriale de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer (plusieurs centralités éloignées les unes des autres), l'accessibilité intercommunale et départementale sont des facteurs favorisant les déplacements automobiles. Malgré la coupure que peut induire la voie SNCF en remblai, de nombreuses possibilités de traversées existent sur le secteur.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur projet est implanté au droit d'un réseau routier constitué d'axes routiers structurants et de nombreux axes secondaires. Deux parkings sont recensés au droit de la gare.	Fort

Figure 49 : Synthèse des enjeux liés au réseau routier

RESEAU FERROVIAIRE

La commune est desservie via le rail par la gare de Saint-Cyr-sur-Mer - La Cadière qui comporte notamment 2 voies à quai destinées aux services voyageurs, ainsi qu'un passage souterrain et un bâtiment voyageur proposant un service de vente.

Elle est desservie par les TER de la ligne de Marseille à Toulon et Hyères.

La gare a accueilli 339 760 voyageurs en 2019, soit plus de 26 200 voyageurs de plus qu'en 2015 (313 556 voyageurs).

La fréquentation de la gare au cours d'un jour ouvrable de base était en 2019 de 1230 voyageurs. Cette gare a un caractère de rabattement, nettement plus que de diffusion : 340 personnes viennent prendre un train le matin (entre 6h et 10h), contre 85 qui en descendent le matin.

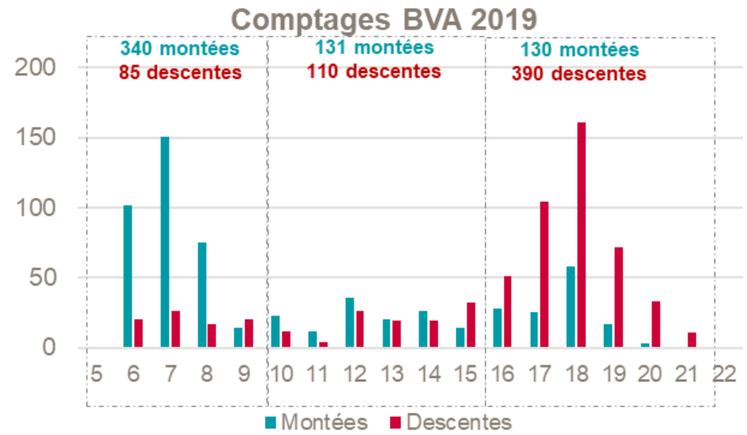


Figure 50 : Montées/Descentes par heure de Saint-Cyr Les Lecques

Le matin (entre 6h et 10h), les voyageurs qui viennent prendre un train viennent principalement de Saint-Cyr-sur-Mer (76%), de La Cadière d'Azur (10%), de Le Beausset (5%) et du Castelet (5%).

Le secteur d'étude est traversé par la ligne ferroviaire Marseille – Vintimille et comprend la gare TER.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune est desservie via le rail, par la ligne TER (Train Express Régional) Marseille – Nice.	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le réseau ferroviaire de l'aire d'étude rapprochée est caractérisé par la présence de la ligne ferroviaire Marseille – Vintimille.	Fort

Figure 51 : Synthèse des enjeux liés au réseau ferroviaire

TRANSPORT EN COMMUN (AUTRES QUE FERROVIAIRES)

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est desservie par :

- la ligne 8001 du réseau VarLib. Celle-ci a un cadencement de 7 trajets AR par jour entre le Beausset et la Ciotat. C'est une ligne de desserte locale qui renforce la ligne TER pour la desserte intercommunale et régionale ;
- 6 lignes scolaires (n°8830, 8831, 8832, 8838, 8841 et 8848) dont trois sont à destination soit de Bandol, soit d'Ollioules, soit du Castellet.

Une navette inter-quartiers dessert également la commune avec plus d'une vingtaine d'arrêts, reliant Port d'Alon, La Madrague et les Lecques, aux commerces et aux services publics du Centre-Ville (Mairie, CCAS, Bureau des Ecoles, La Poste…).

Sur le secteur concerné par la mise en conformité du PLU, la gare est desservie par une navette interquartiers gérée par la communauté d'agglomération.

Ce service de navette est renforcé en période estivale avec la mise en place d'une navette spécifique.

Une ligne interurbaine est également présente, il s'agit de la ligne 8001 : « LE BEAUSSET - LA CADIERE - BANDOL - SAINT CYR - LA CIOTAT » assurée par le réseau ZOU au droit de la gare.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune bénéficie d'une bonne couverture spatiale en termes de desserte par les transports en communs,	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Une navette interquartiers dessert la gare et se trouve renforcée en période estivale. A cela s'ajoute une ligne de bus régionale.	Moyen

Figure 52 : Synthèse des enjeux liés aux transports en commun autres que le ferroviaire

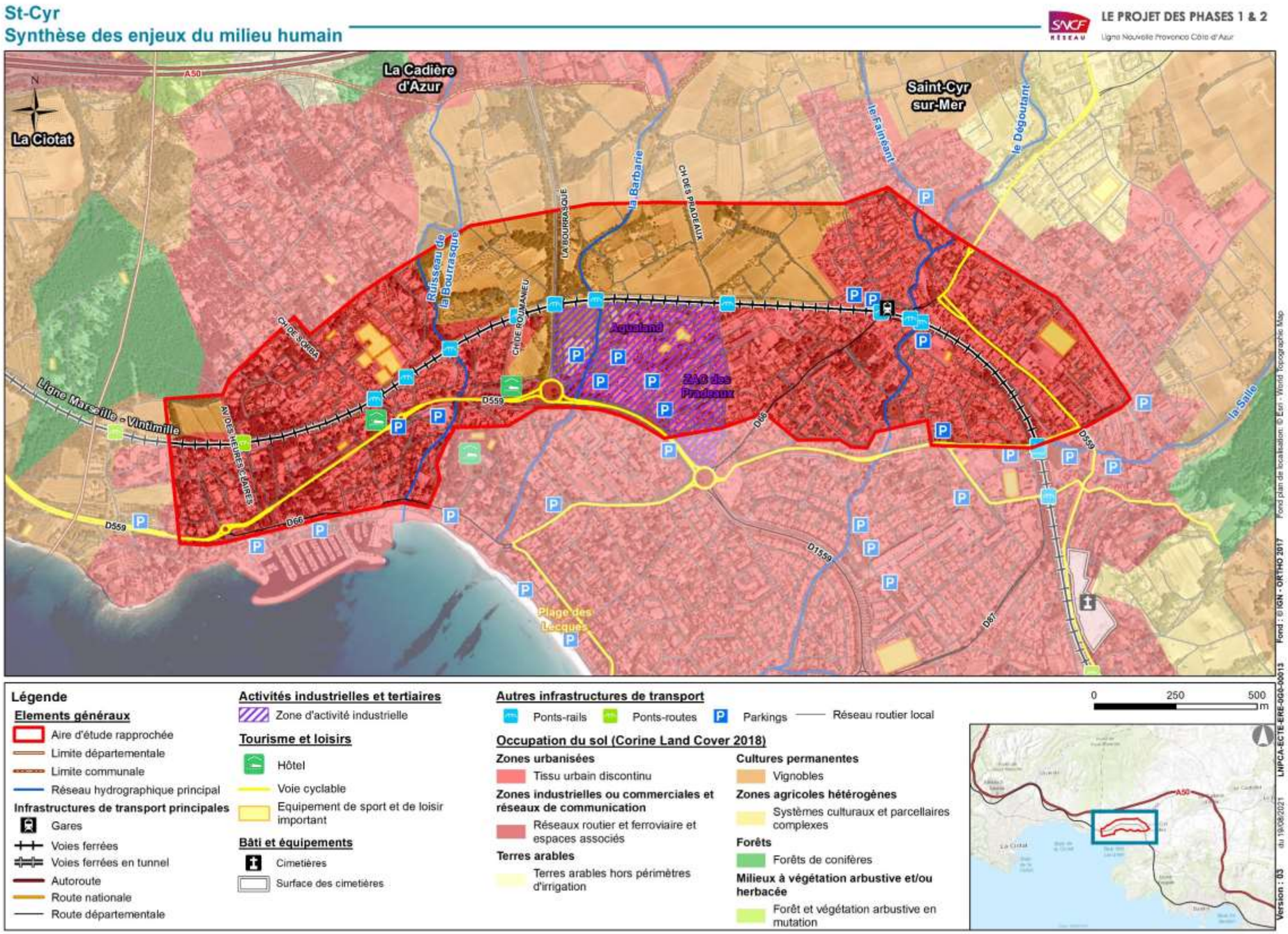


Figure 53 : Synthèse des enjeux liés au milieu humain

6.3.3 MILIEU PHYSIQUE (HORS EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES)

CLIMAT ET RISQUES ASSOCIES

Sources : météo-France, fiche climatologique de Toulon.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est concernée par un climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important, des vents violents fréquents et des précipitations irrégulières. Elle est également concernée par le risque de canicule. Concernant le risque incendie, la commune ne dispose pas de Plan de Prévention des Risques. Néanmoins, avec une surface boisée couvrant presque 30% de son territoire, l'aléa incendie est présent sur la commune, notamment à l'Est. L'aléa incendie est néanmoins présent sur la commune, notamment à l'Est.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Climat méditerranéen, caractérisé par des hivers doux et des étés chauds, un ensoleillement important, des vents violents fréquents et des précipitations irrégulières. Le climat ne présente pas d'enjeu particulier. Le secteur d'étude est caractérisé par un risque nul d'incendie de forêt.	Moyen

Figure 54 : Synthèse des enjeux liés au climat et risques associés

GEOLOGIE ET RISQUES ASSOCIES

DESCRIPTION DU CONTEXTE GEOLOGIQUE

Sources : bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)

Le territoire communal de Saint-Cyr sur Mer est constitué de formations alluvionnaires reposant sur un substratum marno-gréseux du Santonien épais d'environ 100 m.

Dans la partie sud du territoire, des marnes ont été mises en évidence.

La nature géologique des sols est la cause d'un important risque d'érosion et d'éboulement des secteurs de falaises et d'aplombs rocheux.

Le secteur affecté par la mise en compatibilité du PLU est concerné par deux types de formation géologique :

Le sous-sol est constitué majoritairement de grès et marnes sableuses notées c4G, ainsi que d'alluvions fluviatiles récentes : limons, graviers, galets notés Fz au droit des cours d'eau.

RISQUE SISMIQUE

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (Arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal »).

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est située en zone de sismicité 2, soit une zone de sismicité faible.

RISQUE DE RETRAIT-GONFLEMENT D'ARGILES

Source : géorisques

La commune est majoritairement exposée à l'aléa moyen du risque retrait-gonflement des sols argileux. De façon plus localisée mais hors secteur d'étude, elle est également exposée à l'aléa fort.

La totalité du secteur concerné par la mise en conformité du PLU est concerné par un aléa retrait-gonflement des argiles moyen.

Le phénomène naturel de retrait-gonflement des sols argileux génère un risque de mouvements de terrain différentiels. Ces mouvements peuvent avoir un effet sur la stabilité des remblais ferroviaires.

RISQUES DE MOUVEMENT DE TERRAIN

L'aléa mouvements de terrain est divisé en plusieurs catégories suivant les caractéristiques de déplacement des masses mises en jeu. On distingue les mouvements de faible intensité et les mouvements d'intensité moyenne à forte.

Huit mouvements de terrain ont été recensés sur le territoire communal, d'après la base de données « Mouvements de terrain » du BRGM, il s'agit principalement d'éboulements sur la côte ouest.

Le territoire communal est soumis à un plan de prévention des risques de mouvements de terrain, approuvé le 29/10/1981.

Cependant, aucun aléa cité précédemment n'est présent au sein de du secteur d'étude. Le secteur n'est pas non plus concerné par le risque mouvement de terrain.

POTENTIEL RADON

La ville de Saint-Cyr-sur-Mer présente un potentiel radon de catégorie 1 (niveau 1 sur 3 - Catégorie où les teneurs en uranium dans les formations géologiques sont les plus faibles comparativement aux autres formations).

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est constitué de formations alluvionnaires reposant sur un substratum marno-gréseux du santonien. Une cavité souterraine est recensée sur la commune. Le territoire communal est soumis à un plan de prévention des risques de mouvements de terrain, approuvé le 29/10/1981. Huit mouvements de terrain ont été recensés sur le territoire communal, d'après la base de données « Mouvements de terrain » du BRGM, il s'agit principalement d'éboulements sur la côte ouest. La commune est majoritairement exposée à l'aléa moyen du risque retrait-gonflement des sols argileux. De façon plus localisée, elle est également exposée à l'aléa fort.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le sous-sol du secteur est constitué d'alluvions, de marne et de grès. Le secteur d'étude est caractérisé par un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles, un risque sismique moyen et un potentiel radon faible.	Moyen

Figure 55 : Synthèse des enjeux liés à la géologie et aux risques associés

RELIEF ET TOPOGRAPHIE

Sources : Géoportail ; topographic-map.com

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Saint-Cyr-sur-Mer se caractérise par au Nord le massif des plaines culminant à environ 100 m d'altitude et au Sud des reliefs plus collinaires variant entre 100 et 200 m.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Sur le secteur, l'altitude moyenne est de 30 mètres NGF, en pente vers la mer.	Faible

Figure 56 : Synthèse des enjeux liés au relief et à la topographie

6.3.4 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE : EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

HYDROGEOLOGIE

Source : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La masse d'eau « calcaires du bassin du Beausset et du massif des calanques » codifiée FRDG168 dans le SDAGE Rhône Méditerranée, est présente au droit de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer. Elle est limitée à l'ouest par la vallée de l'Huveaune et le bassin de Marseille, au nord par le massif de la Sainte-Baume, à l'est par la vallée du Gapeau, et au sud par la mer. La masse d'eau est considérée comme affleurante par le SDAGE.	Très fort
Au niveau du secteurs affecté par la mise en compatibilité	
Présence d'une masse d'eau « calcaires du bassin du Beausset et du massif des calanques » affleurante. Aucun sondage récent ne permet de confirmer la présence d'eau en sous-sol. Il existe cependant plusieurs anciens sondages réalisés par des particuliers référencés dans la banque de donnée du sous-sol. Ces puits bien qu'anciens (années 60) montrent des niveaux d'eau à moins de 5 m du terrain naturel.	Très fort

Figure 57 : Synthèse des enjeux liés aux eaux souterraines

ETAT QUANTITATIF ET QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La masse d'eau souterraine présente un bon état quantitatif et qualitatif d'après le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021. En raison de leur caractère karstique, les eaux souterraines des formations aquifères jurassiques à barrémiennes, sont fortement vulnérables aux éventuelles pollutions de surface. Pour les aquifères gréseux du Santonien Coniacien, compte-tenu de la faible perméabilité d'ensemble des formations, les eaux souterraines sont faiblement vulnérables aux éventuelles pollutions de surface. Toutefois, dans les secteurs où la nappe n'est pas surmontée par des formations peu perméables, les eaux souterraines s'avèrent vulnérables.	Fort
Au niveau du secteurs affecté par la mise en compatibilité	
« Bon état » en 2015 dans le SDAGE 2016-2021.	Fort

Figure 58 : Synthèse des enjeux liés à l'état quantitatif et qualitatif eaux souterraines

USAGES DES EAUX SOUTERRAINES

Source : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La masse d'eau souterraine est exploitée à des fins d'usage d'adduction en eau potable, d'usage industriel et dans le cadre d'exploitation de carrières. Bien que sous exploitée actuellement, cette masse d'eau pourrait constituer une ressource locale importante et présenter un intérêt économique majeur. Un périmètre de protection rapproché d'alimentation en eau potable est présent sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer. Celui-ci englobe deux périmètres de protection immédiat.	Fort
Au niveau du secteurs affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur d'étude n'intercepte pas de périmètre de protection de captage. Il n'est pas concerné par une zone de répartition des eaux (ZRE). De nombreux forages et puits (caractéristiques non renseignées systématiquement) sont recensés dans l'aire d'étude rapprochée au sein de la banque du sous-sol du BRGM (état d'exploitation actuel non connu). La plupart sont des puits réalisés par des particuliers dans les années 60 n'excédant pas 10 m de profondeur. A noter cependant, qu'un forage d'importance est présent au sein du site affecté par les travaux, il s'agit du forage d'alimentation du parc aquatique Aqualand référencé BSS002LSAP. Ce forage de 120 m de profondeur prélève de l'eau de deux aquifères distincts (15 à 25 m et 70 à 120 m de profondeur) et atteint des débits pouvant être supérieurs à 3 m3/h.	Fort

Figure 59 : Synthèse des enjeux liés à l'usage des eaux souterraines

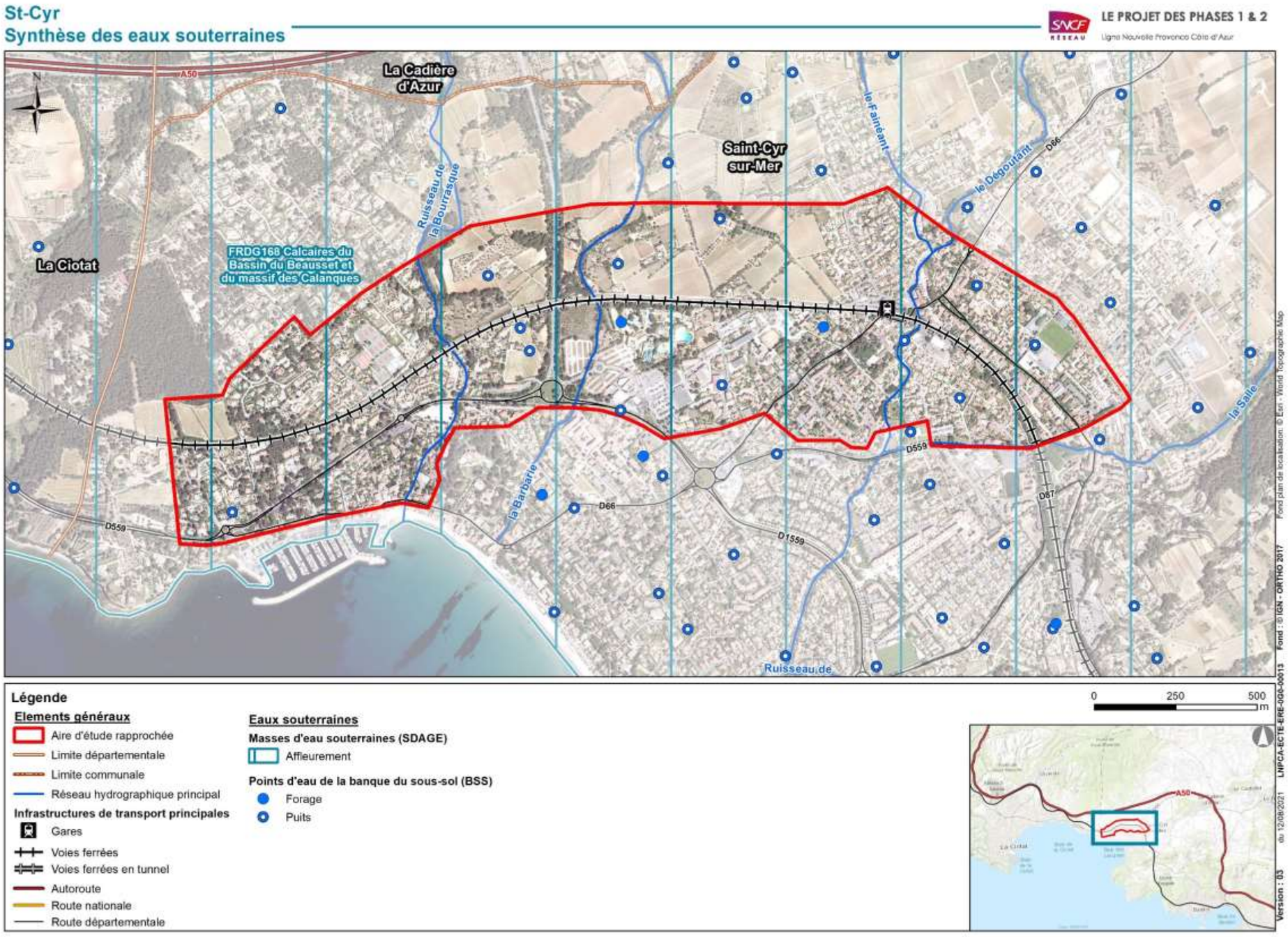


Figure 60 : Synthèse des enjeux liés aux eaux souterraines

EAUX SUPERFICIELLES

MASSES D'EAU SUPERFICIELLES

Saint-Cyr sur Mer est, compte-tenu de sa structure géomorphologique et topographique, organisée en une série de bassins versants qui dépassent les limites communales. Le réseau hydrographique comporte des ruisseaux au débit intermittent ou vallats. Cependant, soumis à de fortes précipitations concentrées sur les quelques mois d'hiver, ces ruisseaux sont l'objet de régimes torrentiels dangereux l'hiver et secs l'été.

Elle est traversée par plusieurs cours d'eau : La Salle, Saint Côme, La Barbarie, La Bourrasque, Le Dégoutant et Le Fainéant mais est surtout marquée par sa proximité à la mer.

Le secteur d'étude est localisé au sein du bassin versant du Littoral La Ciotat - Le Brusc. Ce bassin versant est constitué d'une multitude de petit cours d'eau côtiers qui ont pour exutoire la mer méditerranée.

Selon la cartographie des cours d'eau établie par la DDTM du Var, plusieurs cours d'eau traversent la voie ferrée au sein du secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU.

Le plus important est le cours d'eau le Dégoutant (FRDR11157) qui s'écoule à l'est de l'aire d'étude rapprochée à proximité de la gare. Il est alimenté par un affluent, le Fainéant, dont la confluence se trouve au sein de du secteur projet.

Plus en aval, deux affluents, la Salle et le ruisseau de Saint Côme se rejettent dans ce cours d'eau pour se jeter dans la mer au niveau de l'extrémité est de la plage des Lecques.

Au centre du secteur, le Barbarie traverse la voie ferrée via un ouvrage hydraulique spécifique pour se rejeter au niveau de la plage des Lecques.

Figure 61 : Ouvrage hydraulique de la Barbarie (Google Maps)

Enfin, plus à l'ouest s'écoule le ruisseau de la Bourrasque qui draine le vallon des Lecques avec pour exutoire le réseau pluvial de la commune au niveau des quartiers résidentiels à proximité du port.

HYDROLOGIE

Source : commune

L'hydrologie des cours d'eau de l'aire d'étude rapprochée est peu décrite dans la bibliographie. Une étude hydraulique réalisée par la commune en 1994 donne les résultats des calculs de débits qui tiennent compte de l'urbanisation future :

Localisation	Tronçon n°	Débit	
		$Q_{10\ ans}$ (m3/s)	$Q_{100\ ans}$ (m3/s)
A la confluence du Fainéant et du Dégoutant	T12	16,14	32,70
La Salle : En amont de la confluence avec le Dégoutant	T18	11,80	21,57
Le St-Come : En amont de la confluence avec la Salle	T26	9,05	16,60

Figure 62 : Extrait de l'étude hydraulique Bassins Versants de la ZAC Plan de la Mer

Une étude hydraulique plus récente (2009) sur la Salle, réalisée également pour le compte de la commune donne quant à elle des informations sur les débits de crue :

- Q_{10ans} = 5,4 m^3 /s
- Q_{100ans} = 24,3 m^3 /s.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Le réseau hydrographique de Saint-Cyr-sur-Mer comporte de nombreux cours d'eau. Ceux-ci sont l'objet de régimes torrentiels dangereux l'hiver et secs l'été.	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Plusieurs cours d'eau sont présents dont le principal est le Dégoutant. Les cours d'eau traversent la voie ferrée via des ouvrages hydrauliques spécifiques.	Fort

Figure 63 : Synthèse des enjeux liés aux eaux superficielles

QUALITE DES EAUX SUPERFICIELLES

Source : SDAGE Rhône-Méditerranée

Parmi les cours d'eau de Saint-Cyr sur Mer, seul le ruisseau Le Dégoutant a fait l'objet d'une évaluation.

Aucun des cours d'eau présents au droit du secteur concerné par la mise en conformité du PLU ne fait l'objet d'un suivi qualitatif.

Selon l'état des lieux du SDAGE Rhône-Méditerranée, les qualités écologique et chimique du cours d'eau le Dégoutant sont estimées en bon état.

Selon le SDAGE, il présente un objectif de bon état écologique et bon état chimique en 2015.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La plupart des ruisseaux n'ont pas fait l'objet d'analyse.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
L'état écologique du Dégoutant est estimé bon et son état chimique est bon également.	Fort

Figure 64 : Synthèse des enjeux liés à la qualité des eaux superficielles

USAGE DES EAUX SUPERFICIELLES

Sources : Ministère de la Santé ; Agence régionale de santé

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les eaux de baignade de la mer méditerranée sont globalement de bonne qualité sur la commune.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Absence de captages AEP dans le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU. Aucune zone de baignade n'est pas ailleurs recensée sur le secteur d'étude. Plage de Saint-Cyr les Lecques constituant l'exutoire des cours d'eau du secteur d'étude.	Moyen

Figure 65 : Synthèse des enjeux liés à l'usage des eaux superficielles

RISQUES NATURELS LIES AUX EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

REMONTEE DE NAPPE

Sources : georisques.gouv.fr

Le risque inondation par remontée de nappe est présent sur la commune.

Le secteur d'étude s'inscrit dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe.

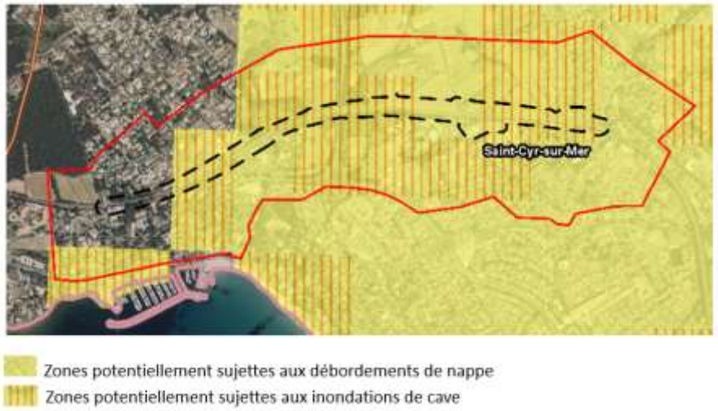


Figure 66 : Risque de remontées de nappe

RISQUE INONDATION

Saint-Cyr-sur-Mer est, compte tenu de sa structure géomorphologique et topographique, organisée en une série de bassins versants qui dépassent les limites communales. Les risques inondation sur la commune sont générés par les cours d'eau intermittents qui, soumis à de fortes précipitations concentrées sur les quelques mois d'hiver, sont l'objet de régimes torrentiels l'hiver : La Barbarie, Le Dégoutant et La Salle qui provoquent des crues de type ruissellement urbain.

Les zones sensibles de la commune sont : l'amont de la voie ferrée, Les Lecques, de la confluence avec le Fainéant à la RD559, le lotissement amont exutoire en mer, la Deidière.

Une partie de ces quartiers a été inondée en 1993.

Un territoire à risque important d'inondation (TRI) est une zone où les enjeux potentiellement exposés aux inondations sont les plus importants (comparés à la situation du district hydrographique), ce qui justifie une action volontariste et à court terme de la part de l'État et des parties prenantes concernées devant aboutir à la mise en place obligatoire de stratégies locales de gestion des risques d'inondation.

Cette sélection ne signifie nullement qu'en dehors des territoires retenus, les risques d'inondation n'existent pas, ou qu'ils peuvent être négligés.

La commune et le secteur projet ne sont intégrés dans aucun territoire à risque important d'inondation (TRI).

PLAN DE PREVENTION DES RISQUES (PPR)

Aucun PPR inondation n'est prescrit sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, toutefois les zones sensibles sont répertoriées dans l'atlas des zones inondables du Var.

Le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU n'est pas concerné par un PPRI.

SUBMERSION MARINE ET RUPTURE DE BARRAGE

L'aléa de submersion marine est présent sur la commune. Un porter-à-connaissance a été signifié par le préfet en 2019, ce document précise les conditions de prise en compte de cet aléa pour la maîtrise de l'urbanisation.

L'aléa est présent sur la plage des Lecques, au nouveau Port et au Port de la Madrague, il est faible sur l'ensemble de ces secteurs.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par ces zones.

Le risque de rupture de barrage n'est pas présent sur la commune.

ATLAS DES ZONES INONDABLES (AZI)

L'élaboration des atlas fait suite au "Programme de prévention contre les inondations liées au ruissellement pluvial urbain et aux crues torrentielles" réalisée en 1994 par la délégation aux risques majeurs du ministère de l'environnement. Sa réalisation définie dans la circulaire du 4 novembre 2003 s'appuie sur la méthode hydrogéomorphologique.

Saint-Cyr-sur-Mer est répertoriée dans l'Atlas des zones inondable du Var.

Le secteur projet est concerné par les débordements du Dégoutant et de la Barbarie.

L'atlas des zones inondables identifie des secteurs concernés par le ruissellement. Au sein du secteur, ce risque est recensé au sud de la gare et au sud de la ZAC des Pradeaux.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les risques inondation sur la commune sont générés par les cours d'eau intermittents, soumis à de fortes précipitations concentrées sur les quelques mois d'hiver : La Barbarie, Le Dégoutant et La Salle qui provoquent des crues de type ruissellement urbain. Aucun PPR inondation et aucun TRI ne sont prescrits sur la commune mais les zones sensibles sont répertoriées dans l'Atlas des zones inondables du Var. La commune est également concernée par le risque de submersion marine.	Très fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Absence de territoire à risque important d'inondation et de PPRI. Néanmoins le secteur est concerné par l'atlas des zones inondables pour le débordement des cours d'eau recensés mais aussi pour du ruissellement urbain sur certains secteurs.	Très fort

Figure 67 : Synthèse des enjeux liés aux risques naturels (eaux souterraines et superficielles)

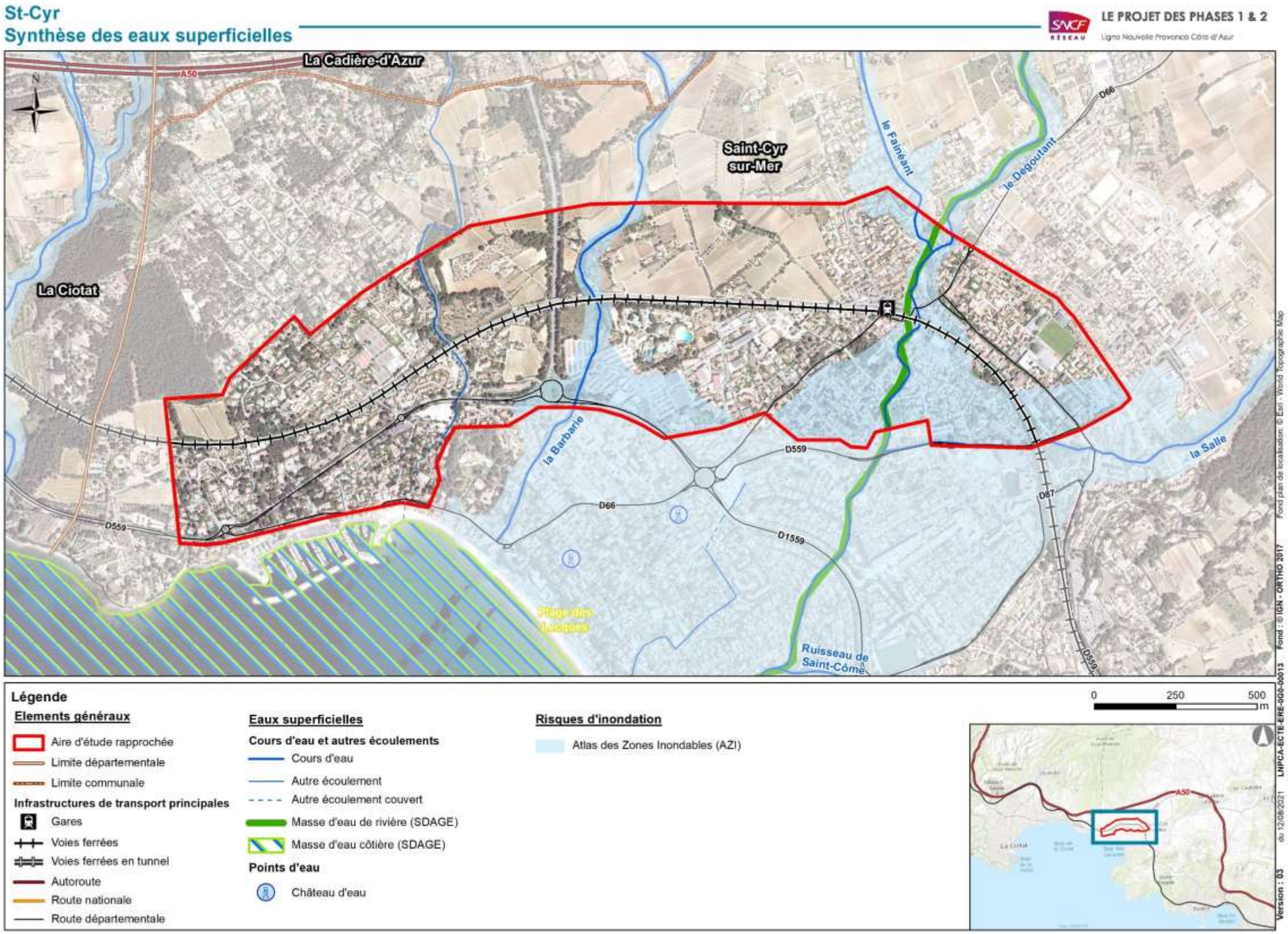


Figure 68 : Synthèse des enjeux liés aux eaux superficielles

6.3.5 MILIEU NATUREL

Sources :
INPN : https://inpn.mnhn.fr/telechargement/cartes-et-information-geographique
DREAL PACA : http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map

ZONAGE DU PATRIMOINE NATUREL

PERIMETRES DE PROTECTION CONTRACTUELLE

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer intercepte deux sites Natura 2000 :

- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) site n° FR9301609 « La Pointe Fauconnière » qui se situe au sud de la commune ;
- la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) n° FR9301998 « Baie de la Ciotat », en limite communale sud-ouest et entièrement inclus dans le domaine maritime.

Le périmètre immédiat est situé à moins de 5 km de plusieurs périmètres de protection contractuelle, notamment trois sites Natura 2000 désignés au titre de la directive « Habitats » :

- le site Natura 2000 « Baie de la Ciotat » se situe en zone marine ;
- le site Natura 2000 « la Pointe Fauconnière » concerne un massif forestier littoral comportant des formations halophiles et semi-halophiles et des groupements psammophiles sur une dune fossile située à l'intérieur des terres ;
- le site Natura 2000 « Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et massif du Grand Caunet » (hors limite communal) est caractérisé par une partie terrestre insulaire (archipel du Frioul et de Riou), une partie terrestre continentale (massifs forestiers) et une partie marine (79% du site).

Les autres périmètres de protection contractuelle sont le parc naturel régional de la Sainte-Baume (en limite communale nord) et le parc national des Calanques (aire d'adhésion et cœur de parc). Le premier est principalement composé de boisements matures ainsi que d'un massif rocheux culminant à 1150 m. Le deuxième est constitué d'un massif calcaire entaillé par de profondes calanques. Sa partie terrestre accueille des groupements végétaux rupestres très diversifiés avec notamment la Sabline de Provence (*Arenaria provincialis*), espèce végétale endémique.

Bien que situés à proximité du secteur d'étude, ces espaces remarquables ne présentent pas de lien fonctionnel avec cette dernière. L'aire d'étude est séparée de ceux-ci par l'urbanisation, des vignobles intensifs et l'autoroute A50. De plus, les habitats artificialisés et anthropiques (friches, boisements rudéraux, etc.) la constituant ne présente pas d'intérêt pour les espèces remarquables présentes dans ces espaces au vu de leur biologie.

Le tableau suivant présente les périmètres de protection contractuelle à proximité de l'opération.

Type	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude (km)
Zone Spéciale de Conservation (ZSC)	FR9301998	Baie de la Ciotat	0,3
	FR9301609	La Pointe Fauconnière	1,3
	FR9301602	Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et massif du Grand Caunet	4,7
Parc Naturel Régional (PNR)	FR8000053	Sainte-Baume	0,9
Parc National (PN)	FR3400010	Calanques [aire d'adhésion]	0,9
		Calanques (cœur)	4,7

PERIMETRES DE PROTECTION FONCIERE

La commune de Saint-Cyr sur Mer compte un site du Conservatoire du Littoral : Port d'Alon – Nartette. D'une superficie de 266,23 hectares, il est géré par la commune.

Aucun espace naturel sensible (ENS) n'est présent sur la commune mais 2 sont localisés à proximité.

Le tableau suivant présente les périmètres de protection foncière à proximité de l'opération. Aucun n'est présent dans le périmètre d'étude.

Type	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude (km)
Conservatoire du littoral	FR1100549	Port D'alon - Nartette	1,8
	FR1101069	Port D'alon - Nartette (Partie Marine)	3,9
Espace Naturel Sensible (ENS)	-	Les Trous	3,3
	-	Fontblanche	4,9

PERIMETRES D'INVENTAIRES

Saint-Cyr-sur-Mer intercepte plusieurs périmètres d'inventaires :

- 1 ZNIEFF terrestre de type I : « collines littorales de la madrague à l'île rousse » (n° 930012489) ;
- 2 ZNIEFF marines de type I : « Sèche d'Alon » (n° 93M000052) et « Pointe fauconnière » (n° 93M000051)

Le tableau suivant présente les périmètres d'inventaires à proximité de l'opération.

Type	Numéro	Dénomination	Distance de l'aire d'étude (km)
ZNIEFF de type I	930012489	Collines littorales de la Madrague à l'île Rousse	1,3
ZNIEFF de type II	930020295	Collines du Castellet	0,9
	930020217	Plaines Baronnes	1,2

Les périmètres d'inventaire des « Collines littorales de la Madrague à l'île rousse », « Collines du Castelet » et « Plaines de Baronnes » concernent des pentes et coteaux couverts de garrigues à romarin et bruyères.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune présente une végétation qui se décline entre espaces naturels, agricoles, périurbains ou urbanisés. Cette richesse est reconnue à la fois pour la flore mais également pour la faune, avec plusieurs périmètres d'inventaires (ZNIEFF terrestre de type I et II, ZNIEFF marines de type I et II) ou de protection (zone Natura 2000, Directive Habitat, ZSC)	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
L'aire d'étude, constituée pour l'essentiel d'emprises ferroviaires et de parcelles urbanisées, n'est incluse dans aucun zonage naturel et n'est pas identifiée comme élément structurant de la trame verte et bleue dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT Provence Méditerranée) ou dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Son enclavement dans le tissu urbain et viticole ainsi que son artificialisation rendent les liens fonctionnels avec les sites naturels périphériques quasi inexistants.	Moyen

Figure 69 : Synthèse des enjeux liés aux zonages du patrimoine naturel

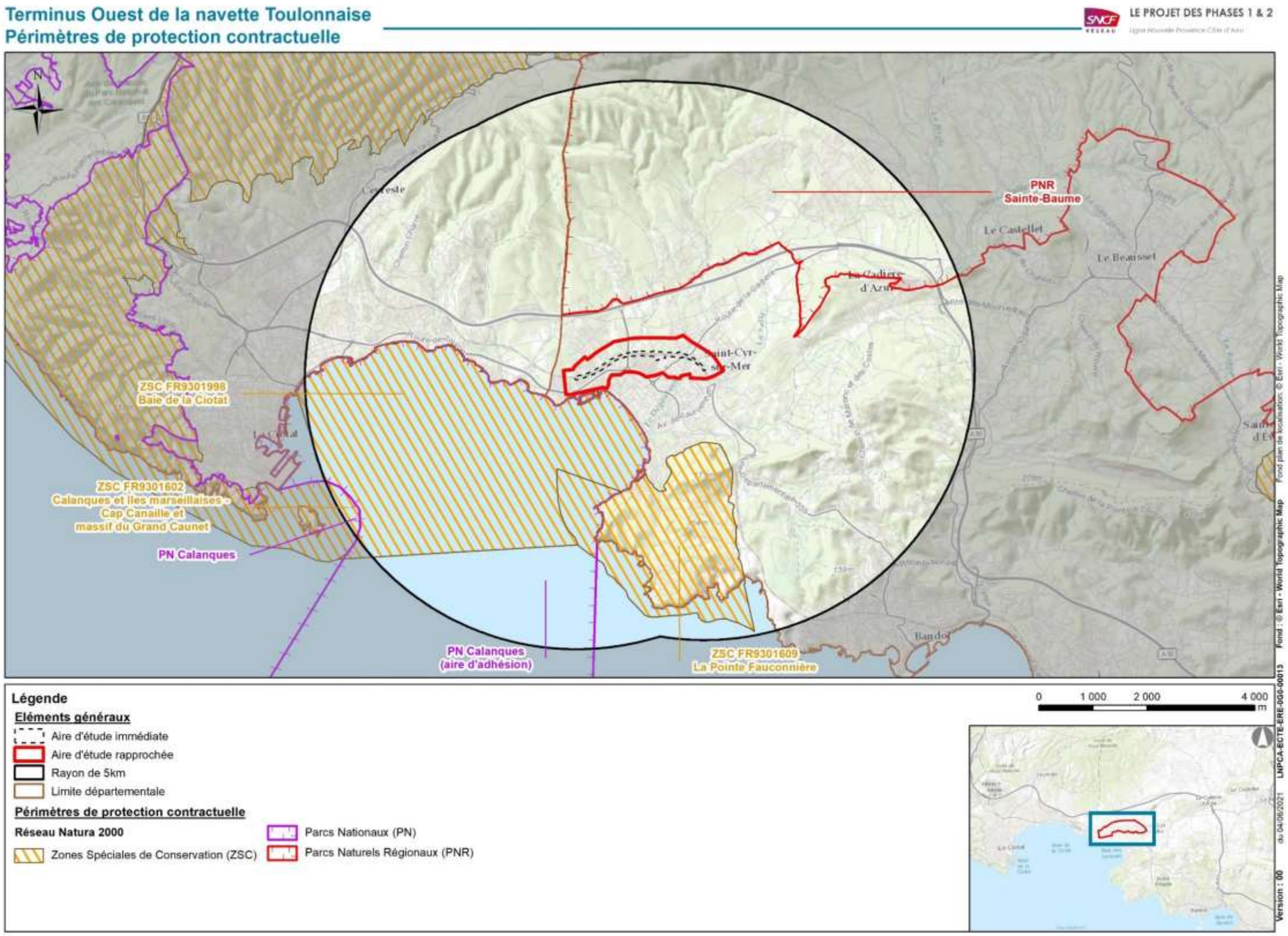


Figure 70 : Cartes des périmètres de protection contractuelle

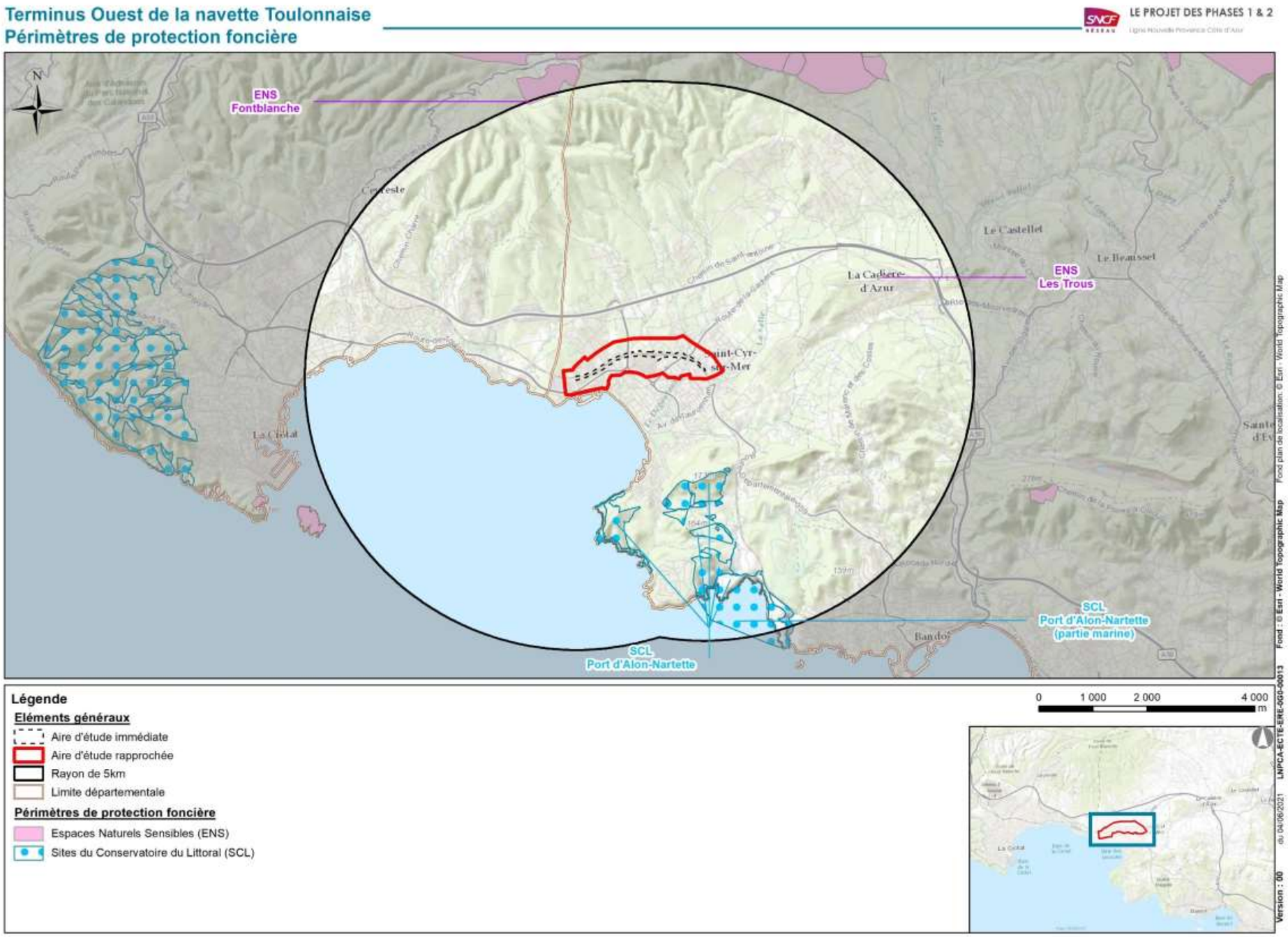


Figure 71 : Carte des périmètres de protection foncière

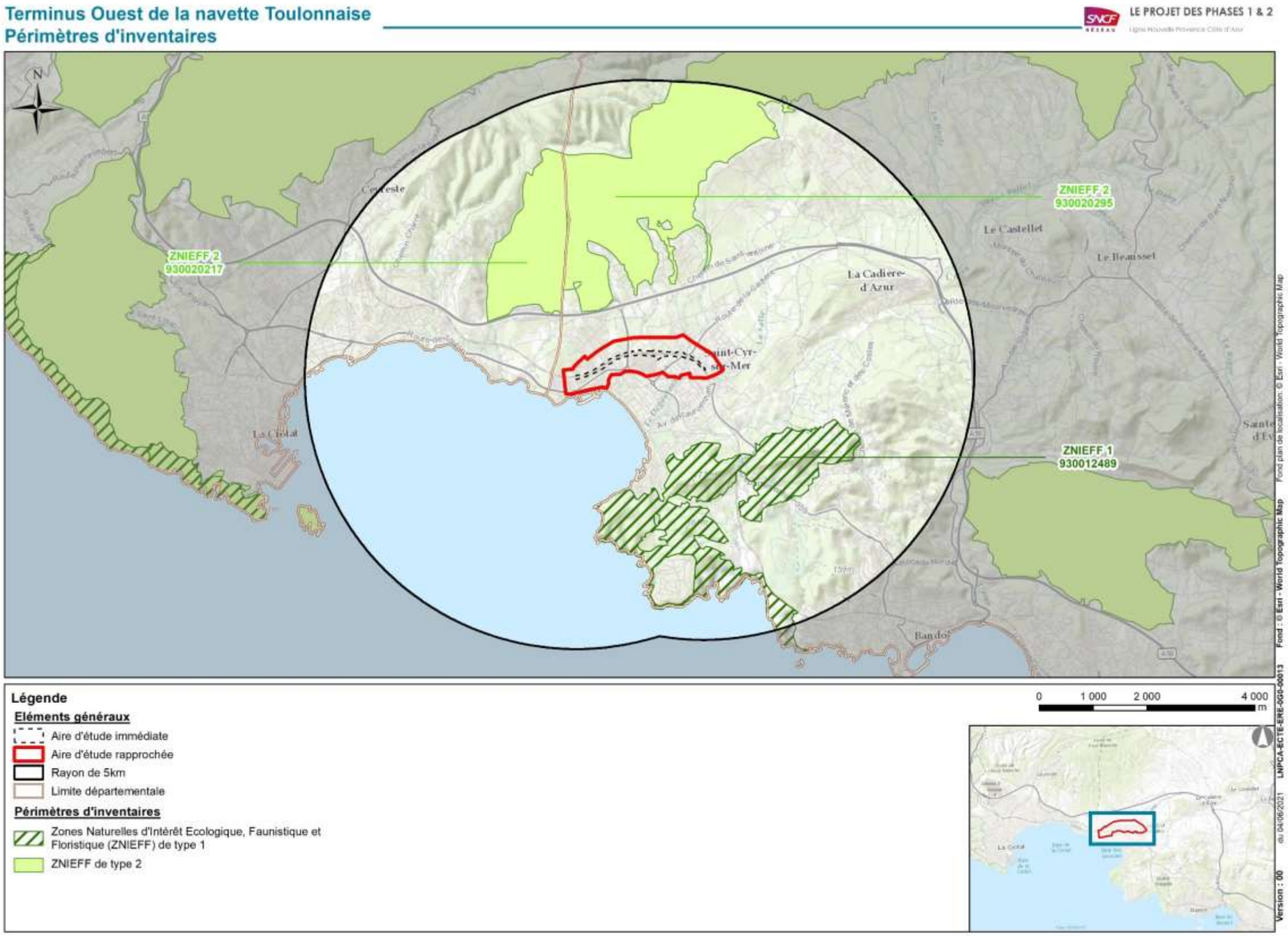


Figure 72 : Carte des périmètres d'inventaires

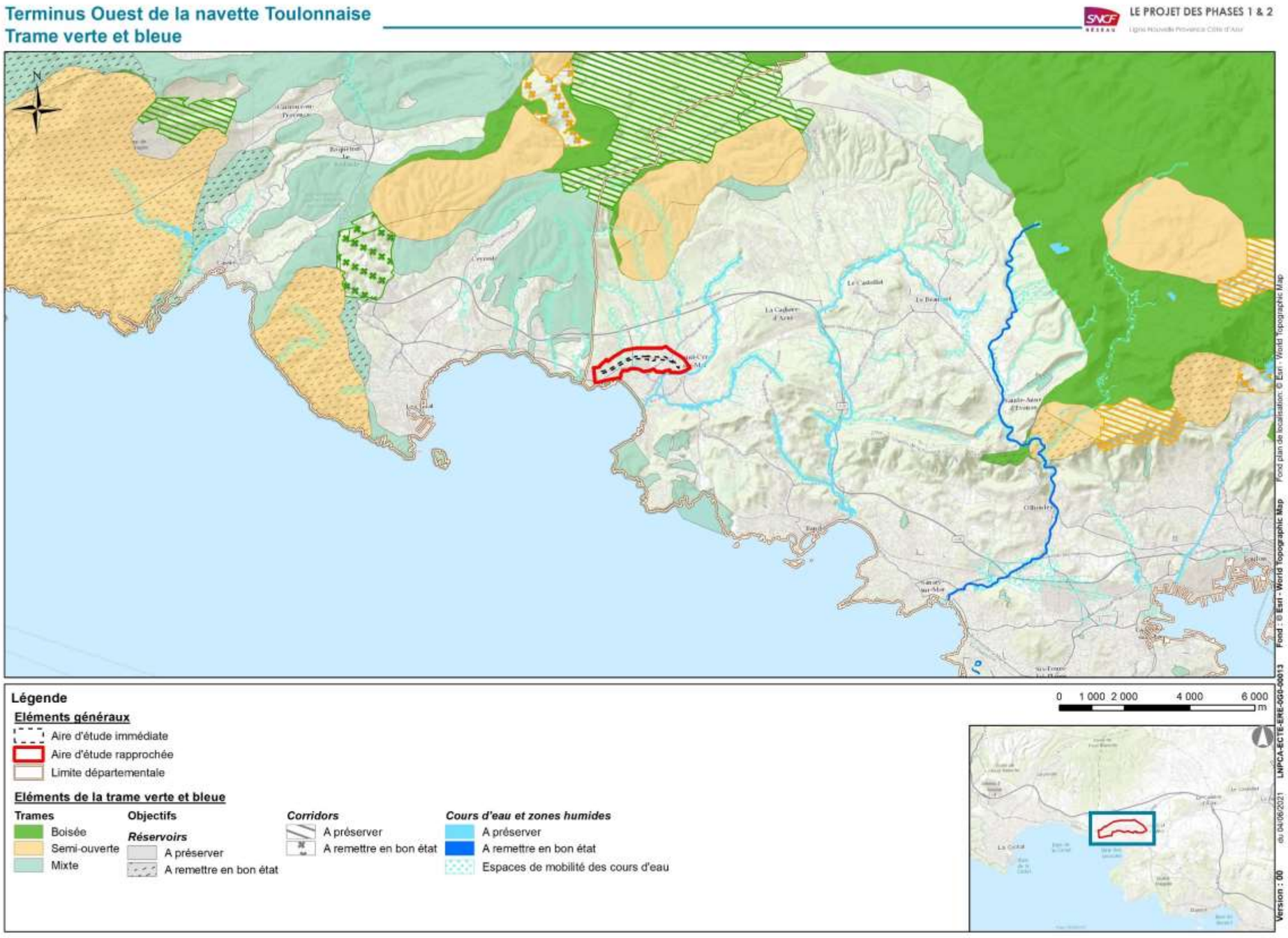


Figure 73 : Trame verte et bleue

INVENTAIRES FAUNE/FLORE, HABITATS ET BOISEMENTS

HABITATS NATURELS

Localisée à l'interface entre le vignoble et le village de Saint-Cyr-sur-Mer, l'aire d'étude immédiate, centrée autour des emprises ferroviaires, comprend :

- des bosquets se trouvant en milieu urbanisé et des boisements linéaires le long des chemins agricoles ou de la voie ferrée ;
- des friches thermophiles localisées le long de la voie ferrée, certaines étant piquetées d'arbustes ;
- des matorrals arborescents à Pin d'Alep situés le long de la voie ferrée ou dans les espaces des résidences ;
- des parcelles de vignes exploitées de manière intensive ;
- des zones urbanisées (habitations et leurs jardins, parc de loisirs, gare ferroviaire…) et des infrastructures routières et ferroviaires.

Le Dégoutant, ruisseau temporaire traversant l'aire immédiate à l'est en secteur urbanisé, est fortement remanié. Il est recalibré et ses berges traitées à une vocation paysagère. Il est interrompu par les ouvrages de franchissement (voie ferrée, route) et présente une faible naturalité. Deux autres cours d'eau traversent la voie ferrée, la Barbarie et la Bourrasque. Ils ne présentent pas de faciès typique lié aux zones humides.

L'aire d'étude immédiate présente un enjeu faible.

LA FLORE

Les friches accompagnant les délaissés accueillent une flore peu diversifiée et commune. Le cortège représenté est très réduit et contient exclusivement des espèces rudérales ou de friches vivaces thermophiles.

Les formations végétales accompagnant les cours d'eau temporaires résultent plutôt d'une juxtaposition d'espèces ornementales arborées, de taches de Cannes de Provence et quelques zones de friches herbacées que d'une ripisylve structurée.

De part et d'autre de la voie ferrée, des franges de matorral à arborescent à Pin d'Alep se maintiennent entre l'urbanisation et comportent les espèces typiques de ces formations : Pin d'Alep (*Pinus halepensis*), Chêne vert (*Quercus ilex*), Chêne kermès (*Quercus coccifera*), Ciste cotonneux (*Cistus albidus*), Lentisque (*Pistacia lentiscus*), etc.

De petits bois et bosquets anthropiques sont disséminés sur l'aire immédiate et comprennent notamment le Platane (*Platanus x hispanicus),* le Micocoulier (*Celtis australis*), le Figuier (*Ficus carica*), des cyprès (*Cupressus sempervirens*), l'Olivier (*Olea europaea*), etc.

Figure 74 : Synthèse des habitats recensés au droit du périmètre d'étude

Plusieurs espèces végétales exotiques envahissantes, considérées comme majeures selon la stratégie régionale développée par les conservatoires botaniques nationaux méditerranéen et alpin, ont été recensées dans l'aire d'étude immédiate le long des voies ferrées : Robinier faux-acacia (*Robinia pseudoacacia*), Ailante (*Ailanthus altissima*), Luzerne en arbre (*Medicago arborea*), Agave d'Amérique (*Agave americana*) et l'Oponce (*Opuntia engelmannii*).

L'aire d'étude immédiate présente un enjeu faible.

FAUNE

Concernant la faune, l'aire d'étude immédiate présente les enjeux suivants :

- Invertébrés : L'aire d'étude immédiate présente un **enjeu faible** hormis localement au niveau de friches et de matorral à pin d'Alep **(enjeu moyen**). Quatre espèces thermophiles à enjeu moyen, non menacées régionalement, ont été recensées lors des inventaires de terrain.
- Amphibiens : L'aire d'étude immédiate présente un **enjeu faible**. Aucune espèce d'amphibiens n'a été recensée lors des inventaires de terrain au sein de l'aire d'étude immédiate.
- Reptiles : L'aire d'étude immédiate présente un **enjeu faible.** Deux espèces de reptiles ont été observées dans l'aire d'étude immédiate lors des inventaires de terrain : le Lézard des murailles (Podarcis muralis) et la Tarente de Maurétanie (Tarentola mauritanica). Ces deux espèces anthropophiles, ubiquistes et protégées, d'enjeu faible et communes, sont fréquemment observée en contexte urbain.
- Oiseaux : L'aire d'étude immédiate présente un **enjeu faible à localement moyen** selon les secteurs. De nombreuses espèces ont été observées lors des inventaires. Au total, six espèces d'oiseaux nicheurs à enjeu moyen ont été observées sur l'aire d'étude immédiate. Aucun site de nidification potentiel au niveau des ouvrages ferroviaires franchissant les routes n'a été observé. La zone n'est pas propice aux haltes migratoires ou hivernales compte-tenu de la proximité de l'agglomération de Saint-Cyr et de l'absence de parcelles suffisamment vastes pour permettre le rassemblement d'un grand nombre d'oiseaux.
- Mammifères : L'aire d'étude immédiate présente un **enjeu faible** hormis localement au niveau des linéaires arborés utilisés par les chauves-souris comme axe de déplacement et/ou territoire de chasse (**enjeu moyen**).

Figure 75 : Synthèse des enjeux liés aux invertébrés

Figure 76 : Synthèse des enjeux liés aux oiseaux nicheurs

Figure 77 : Synthèse des enjeux liés au chiroptères

Description	Niveau d'enjeu
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Bien qu'incluse dans un contexte urbanisé et agricole intensif, les habitats de l'aire d'étude immédiate accueillent des espèces à enjeu moyen inféodées aux friches thermophiles et aux linéaires arborés. En effet, quatre espèces d'insectes, six espèces d'oiseaux et une espèce de chauves-souris à enjeu moyen ont été observées sur l'aire d'étude immédiate lors des inventaires de terrain. L'aire d'étude immédiate présente donc un enjeu faible à localement moyen.	Moyen

Figure 78 : Synthèse des enjeux écologiques

ENJEUX FONCTIONNELS - CONTINUITES ECOLOGIQUES

TRAME VERTE ET BLEUE REGIONALE

Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a été approuvé en octobre 2019. Ce document de planification se substitue notamment au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur dont il intègre les éléments relatifs aux trames verte et bleue.

L'aire d'étude immédiate n'est pas incluse dans un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique de la trame verte. Elle est située à proximité de plusieurs réservoirs de biodiversité mais ne possède pas de lien fonctionnel avec ces entités en raison de sa nature même (espace artificialisé), de son enclavement dans le tissu urbain dense et de la présence d'infrastructures cloisonnant les échanges (voies ferrées, autoroute, etc.).

Les différents cours d'eau recoupant l'aire d'étude immédiate ne sont pas inclus dans la trame bleue.

TRAME VERTE ET BLEUE LOCALE

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer fait partie de la communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume dont le territoire est couvert par un schéma de cohérence territoriale (SCoT Provence Méditerranée).

Le SCoT Provence Méditerranée a été approuvé le 6 septembre 2019. Toutefois, il est en cours de révision (délibération du 13 Janvier 2020) afin d'être mis en conformité avec notamment les nouvelles dispositions de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (loi ELAN).

L'aire d'étude immédiate n'est pas incluse dans un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique de la trame verte. Elle est recoupée par le ruisseau du Dégoutant, identifié comme un cours d'eau de la trame bleue.

Dans le cadre du plan local d'Urbanisme approuvé en juin 2016, l'aire d'étude immédiate est concernée, dans sa partie ouest, par un « espace fortement végétalisé dans les zones urbaines » intégré dans la trame verte locale. Les trois cours d'eau recoupant cette dernière font partie intégrante de la trame bleue locale et leur ripisylve de la trame verte locale.

Figure 79 : Trame verte et bleue du plan local d'urbanisme de Saint-Cyr-sur-Mer (plan local d'urbanisme)

Description	Niveau d'enjeu
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
L'aire d'étude immédiate est positionnée en marge de plusieurs réservoirs de biodiversité de la trame verte et bleue régionale. Les trois cours d'eau (et leur ripisylve) recoupant cette dernière font partie de la trame verte et bleue définie dans le plan local d'urbanisme. Elle présente toutefois quelques enjeux fonctionnels. Les faibles linéaires d'arbres et de haies constituent des zones de chasse et des axes locaux de transit pour les chiroptères.	Faible

Figure 80 : Synthèse des enjeux liés aux continuités écologiques

ZONES HUMIDES

INVENTAIRE DEPARTEMENTAL DES ZONES HUMIDES

Source : Atlas des zones humides du Var 2016 (https://www.var.fr)

L'aire d'étude immédiate ne recoupe aucune zone humide référencée dans l'inventaire départemental des zones humides.

DELIMITATION REGLEMENTAIRE DES ZONES HUMIDES

Les éléments méthodologiques relatifs à la délimitation des zones humides sont présentés au tome 1 de la pièce C.

Aucune zone humide réglementaire n'est délimitée sur la base du critère végétation dans l'aire d'étude immédiate.

Aucune zone humide réglementaire n'est délimitée sur la base du critère pédologique dans l'aire d'étude immédiate.

6.3.6 PAYSAGE ET PATRIMOINE CULTUREL

PAYSAGE

Saint-Cyr sur Mer appartient à deux unités paysagères : « le bassin du Beausset » et « le littoral occidental ». Le secteur concerné par le projet LNPCA s'insère au sein de l'unité paysagère « le bassin du Beausset ».

UNITE PAYSAGERE « LE BASSIN DU BEAUSSET »

Le bassin du Beausset est une plaine agricole ceinturée par un arc collinaire boisé. Les plantations viticoles et oléicoles sont présentes sur cette plaine mais également sur les versants sous forme de restanques.

La plaine et les versants ont été peu à peu urbanisés sous forme d'habitat individuel lâche. Les terrains qui ne sont pas urbanisés et les vignobles où l'on devine encore parfois la présence de murettes, sont couverts de pin d'Alep et de garrigue de chênes verts et pubescents.

Le bassin du Beausset est irrigué par de nombreux cours d'eau et leurs affluents, qui descendent des rebords calcaires et se jettent dans la mer.

L'habitat s'organise soit dans la plaine sous forme de villages et de petits hameaux agricoles, soit sur des promontoires sous la forme de villages perchés (La Cadière et le Castellet). La ville littorale de Saint-Cyr-sur-Mer est composée de deux entités, le vieux village agricole dans les terres, doublé par le quartier littoral des Lecques.

Initialement agricole, le littoral de Saint-Cyr-sur-Mer a connu une urbanisation résidentielle et touristique à partir de la fin du 19e siècle (arrivée du chemin de fer en 1859). Plus récemment, notamment au cours des années 1970 et 1980, ce littoral a connu une urbanisation importante dûe à une forte attractivité résidentielle et touristique. On a alors assisté à une urbanisation du front de mer autour du port des Lecques et du port de la Madrague et à la création du quartier des Lecques.

PERCEPTION PAYSAGERE

Le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU se situe entre le centre urbain de Saint-Cyr, le quartier des Lecques et les espaces plus naturels délimités par l'autoroute A50. Elle est traversée du nord au sud par le vallon boisé du ruisseau de la Barbarie.

La gare de Saint Cyr-Les Lecques, récemment rénovée, se dresse à l'extrémité est du site, et la voie ferrée longe ensuite des vignobles et des prairies semées d'oliviers, avant de pénétrer dans un quartier résidentiel de villas, grands jardin et terrains de tennis.

Au nord-est de la voie ferrée, quelques alignements identitaires d'oliviers forment un reliquat du patrimoine agricole, comme un fil rouge que l'on retrouve aux abords des différentes voies routières et ferroviaires de la commune.

La voie ferrée, souvent enclavée, n'engendre aucune vue sur l'espace urbain de Saint-Cyr. Seule la mer est visible par certaines percées visuelles furtives. Un domaine viticole présente un bâti remarquable au centre du secteur projet.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Saint-Cyr sur Mer appartient à deux unités paysagères : - « le bassin du Beausset » - « le littoral occidental ». Le bassin du Beausset est une plaine agricole ceinturée par un arc collinaire boisé. Les plantations viticoles et oléicoles y sont dominantes.	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur d'étude présente une ambiance assez variée, entre plaine viticole, alignements d'oliviers anciens, ripisylve et résidences plus ou moins cossues. La végétation méditerranéenne y occupe une grande place.	Fort

Figure 81 : Synthèse des enjeux liés au paysage

PATRIMOINE CULTUREL

MONUMENTS HISTORIQUES

La commune de Saint-Cyr-sur-Mer est concernée par la présence du monument historique « l'enclos de la Madrague » (inscrit).

Le secteur concerné par la mise en compatibilité du PLU n'est pas concerné par un monument historique classé ou inscrit ou par son périmètre de protection.

SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES

La commune dispose de nombreuses bâtisses d'intérêt sur son territoire, celles-ci ne font pour autant pas l'objet de protection particulière.

Créés par la loi n°2016-925 du 9 juillet 2016, les sites patrimoniaux remarquables (SPR) remplacent les aires de mise en valeur du patrimoine (AVAP) et les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAUP). Ils recouvrent « les villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public ».

Le classement au titre des sites patrimoniaux remarquables a le caractère de servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols dans un but de protection, de conservation et de mise en valeur du patrimoine culturel.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par un site patrimonial remarquable.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune de Saint-Cyr-sur-Mer recense 1 monument historique sur son périmètre.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Sans enjeu.	Sans enjeu

Figure 82 : Synthèse des enjeux liés aux monuments historiques et aux autres protections patrimoniales

SITES INSCRITS ET CLASSES

Les articles L. 341-1 et suivants du Code de l'environnement protègent les monuments naturels et les sites dont la conservation présente un intérêt général du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Deux catégories de protections sont définies : le classement ou l'inscription à l'inventaire départemental.

La commune de Saint-Cyr est concernée par un site inscrit et un site classé :

- Le site classé : le littoral naturel entre Bandol et Saint-Cyr sur Mer et son domaine public maritime ;
- Le site inscrit : ensemble de parcelles situées entre le port d'Alon et la pointe des Engraviers à Saint-Cyr sur mer.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par un site inscrit ou classé.

AUTRES PROTECTIONS PATRIMONIALES

Le PLU fait mention sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer d'un site du Conservatoire du Littoral : le Port d'Alon – Nertette. D'une superficie de 266 hectares, il est géré par la commune.

Le PLU a également identifié un ensemble d'éléments décoratifs, édifices ou ensembles architecturaux dont la valeur patrimoniale mérite leur conservation ou mise en valeur. Leur liste est présentée au Chapitre 10 des Dispositions Générales du règlement : patrimoine protégé au titre des articles 151-19 et 151-23 du Code l'Urbanisme.

Deux de ces éléments bâtis sont présents au sein du secteur d'étude:

- la chapelle des Lecques (n°9) ;
- le Moulin Marini (n°10)

Les dispositions du règlement précisent quels sont les types de travaux autorisés sur ou à proximité de ces bâtiments, à condition qu'ils ne soient pas dénaturés.

ARCHEOLOGIE

Un certain nombre de sites archéologiques sont identifiés sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer.

Deux zones de présomption de prescription archéologiques (ZPPA) ont été déterminées par Arrêté préfectoral n°83112-2003.

Ces zones permettent de prendre en compte par une étude scientifique « les éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement ».

Le Moulin Marini est aussi présenté comme site archéologique.

Deux autres sites sont positionnés en bordure nord du secteur projet : le château des Pradeaux et son moulin.

Le secteur affecté par la mise en compatibilité du PLU comporte 3 sites archéologiques, il n'est cependant n'est pas concerné par une ZPPA et aucun enjeu n'a été identifié par la DRAC sur le secteur d'étude.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune comporte un site classé, un site inscrit, un site du conservatoire du littoral et deux zones de présomption de prescription archéologiques.	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Deux éléments bâtis protégés au PLU sont présents au sein du secteur. Le secteur comporte trois sites archéologiques, il n'est cependant pas concerné par une ZPPA et aucun enjeu n'a été identifié par la DRAC.	Faible

Figure 83 : Synthèse des enjeux liés aux sites inscrits et classés et à l'archéologie

Figure 84 : Synthèse des enjeux liés au paysage et au patrimoine culturel

6.3.7 CADRE DE VIE ET SANTE HUMAINE

ENVIRONNEMENT SONORE

Les nuisances sonores sont très présentes sur la commune de Saint-Cyr sur Mer, étant donné la présence de nombreuses infrastructures routières d'importance : autoroute, routes départementales, voie de chemin de fer, … La cartographique des voies bruyantes terrestres sont établies par arrêtés préfectoraux. Sur Saint-Cyr-sur-Mer, quatre infrastructures sont recensées comme bruyantes :

- L'autoroute A50 ;
- Le Chemin de fer ;
- La D559 ;
- L'échangeur autoroutier ;
- La D66.

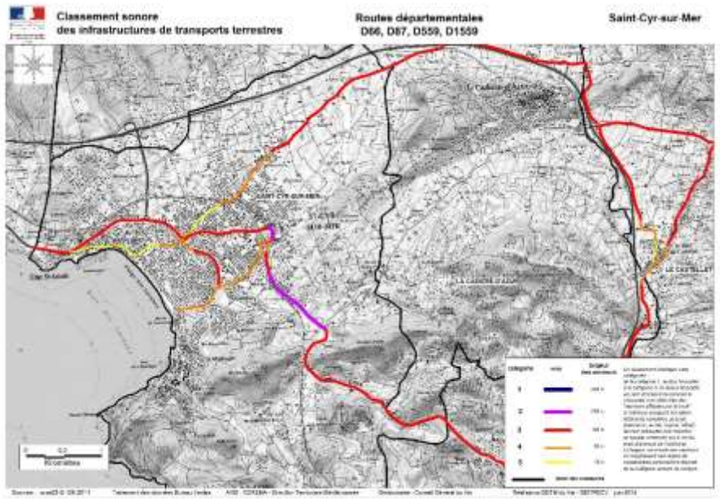


Figure 85 : Classement sonore des infrastructures de transport terrestre (routes départementales) (DDTM du Var, 2014)

Une campagne de mesures de bruit a été réalisée du 02 au 03 février 2021, aux abords de la gare de Saint-Cyr - Les Lecques - La Cadière.

METHODOLOGIE

Celle-ci est composée de deux mesures de 24 heures, nommées PF01_83-S et PF02_83-S.

Les mesures du niveau de pression acoustique permettent de connaître les niveaux sonores en façade des habitations riveraines de la ligne ferroviaire ou des infrastructures routières voisines, sur les périodes réglementaires diurne (6 h - 22 h) et nocturne (22 h - 6 h). Elles sont basées sur la méthode du « LAeq court », qui stocke un échantillon LAeq par seconde pendant l'intervalle de mesure.

Cette méthode permet de reconstituer l'évolution temporelle d'un environnement sonore et d'en déduire la valeur du niveau de pression acoustique équivalent pondéré A, noté LAeq.

LOCALISATION DES MESURES

Le plan suivant présente la localisation des mesures de bruit réalisées pendant 24 heures (repérées en rouge).

Figure 86 : plan de localisation des mesures de bruit (Acoustb, 2021)

DEFINITION DE L'AMBIANCE SONORE EXISTANTE

Le tableau ci-contre présente la synthèse des niveaux sonores mesurés en février 2021, arrondis au ½ dB(A) le plus proche :

La gare de Saint-Cyr - Les Lecques - La Cadière s'insère dans un **environnement sonore calme**, en périphérie nord du centre-ville de Saint-Cyr-sur-Mer. La circulation routière est concentrée sur les routes départementales traversant la commune et sur la voie d'accès à l'autoroute A50, elle-même située environ à 1 km au nord du secteur d'étude.

Les PF01_83-S et PF02_83-S sont réalisés respectivement à l'ouest et à l'est de l'actuelle gare, à proximité directe des voies ferrées. La source sonore prépondérante est la circulation des trains sur la période jour (aucun trafic ferroviaire nocturne), générant des niveaux sonores de l'ordre de 60 dB(A).

Le secteur d'étude peut donc être considéré dans son ensemble comme une **zone d'ambiance sonore modérée**, avec des niveaux sonores globalement inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.

Note : Lors de la campagne de mesures de février 2021, un couvre-feu était en vigueur à partir de 18 h, dans le cadre des restrictions de déplacements liés à la pandémie de Covid-19. Les niveaux sonores nocturnes, hors circulation ferroviaire, sont donc susceptibles d'être inférieurs aux niveaux sonores habituels.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les nuisances sonores sont très présentes sur la commune de Saint-Cyr sur Mer, étant donné la présence de nombreuses infrastructures routières d'importance : autoroute, routes départementales, voie de chemin de fer, …	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur d'étude peut être considéré dans son ensemble comme une zone d'ambiance sonore modérée au sens réglementaire, avec des niveaux sonores globalement inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.	Fort

Figure 87 : Synthèse des enjeux liés à l'environnement sonore

QUALITE DE L'AIR

Une étude air et santé a été réalisée dans le cadre de l'opération. Les principaux éléments d'état initial de cette étude sont présentés ci-après.

POPULATIONS ET LIEUX VULNERABLES

Sources : estimation 2017 sur la base des données de population INSEE les plus récentes disponibles ; FINESS – Sites internet des communes – IGN

Les cibles potentielles des émissions polluantes situées à proximité de l'aire d'étude ont été inventoriées.

Le projet est localisé dans la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, dans des zones péri-urbanisées et rurales.

Les densités de population des îlots regroupés pour l'information statistique (IRIS) interceptées par l'emprise de l'aire d'étude sont données dans le tableau suivant :

Commune	IRIS	Densité des IRIS
Saint-Cyr-sur-Mer	Les Lecques-Banette-Bourrasque-Pradeaux	1 090
	Village-Cagueloup-Gueissard	621
Moyenne Densité - TOTAL		856

Figure 88 : Densité de population des IRIS (en hab/km²) (INSEE)

Les populations des IRIS interceptés par l'emprise de l'aire d'étude sont données dans le tableau suivant :

Commune	IRIS	Population des IRIS
Saint-Cyr-sur-Mer	Les Lecques-Banette-Bourrasque-Pradeaux	3 753
	Village-Cagueloup-Gueissard	3 471
Somme population - TOTAL		7 224

Figure 89 : Population des IRIS (INSEE)

Sur la base de ces estimations, la population en 2017 située dans les IRIS interceptés par l'emprise de l'aire d'étude s'établit à 7 224 habitants.

Un seul établissement vulnérable a été identifié dans l'aire d'étude :

Commune	Type d'établissement	Nom de l'établissement
Saint-Cyr-sur-Mer	Maison de retraite	EHPAD Les Alizés
TOTAL DES ÉTABLISSEMENTS DANS L'AIRE D'ÉTUDE		1

Figure 90 : Établissements vulnérables dans l'aire d'étude (FINESS – Sites internet des communes – IGN)

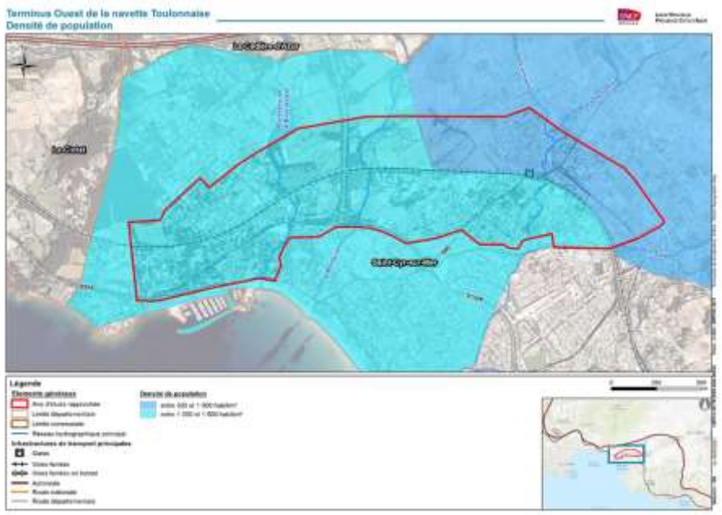


Figure 91 : Densité et population au droit du secteur d'étude

EMISSIONS POLLUANTES

Source : AtmoSud CIGALE ; Ministère de la transition écologique et solidaire – Géorisques – IREP Registre des Émissions Polluantes

A l'échelle de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, les émissions polluantes sont les suivantes (année 2018) :

- oxydes d'azote (NO et NO2) : 85 tonnes, soit 11 % des émissions de la CA Sud Sainte-Baume. Le secteur transport routier est le principal émetteur de NOx avec 85 % des émissions de la commune.
- dioxyde de soufre (SO_2) : 1,4 tonnes, soit 1 % des émissions de la CA Sud Sainte-Baume. Le secteur résidentiel est le principal émetteur de SO_2 avec 56 % des émissions de la commune.
- composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) : 130 tonnes, soit 4,5 % des émissions de la CA Sud Sainte-Baume. Le secteur émetteurs non inclus est le principal émetteur de COVNM avec 51 % des émissions de la commune.
- monoxyde de carbone (CO) : 189 tonnes, soit 11,5 % des émissions de la CA Sud Sainte-Baume. Le secteur résidentiel est le principal émetteur de CO avec 66 % des émissions de la commune.
- particules PM10 : 21 tonnes, soit 7 % des émissions de la CA Sud Sainte-Baume. Le secteur résidentiel est le principal émetteur de PM10 avec 36 % des émissions de la commune.
- particules PM2,5 : 17 tonnes, soit 10 % des émissions de la CA Sud Sainte-Baume. Le secteur Résidentiel est le principal émetteur de PM2,5 avec 48 % des émissions de la commune.

Les émissions de benzène et de métaux ne sont pas publiées par l'application CIGALE d'AtmoSud.

Aucune source d'émissions industrielles, recensée au titre des émissions dans l'air, n'est située à proximité de l'emprise de l'aire d'étude.

Indépendamment de ces sources industrielles, le trafic routier et le secteur résidentiel / tertiaire constituent les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques.

QUALITE DE L'AIR

L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifiée de bonne à très bonne sur les 4 dernières années.

Aucune station permanente de mesures AtmoSud n'est située à proximité de l'emprise de l'aire d'étude.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La qualité de l'air est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces périurbains et ruraux.	Fort
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
La qualité de l'air de l'aire d'étude rapprochée est conditionnée par un environnement caractérisé principalement par des espaces périurbains et ruraux. Un établissement recevant des populations vulnérables est situé sur l'aire d'étude. Aucune station AtmoSud n'est située à proximité de l'aire d'étude. L'indice ATMO confère à la zone d'étude une qualité de l'air pouvant être qualifiée de bonne à très bonne sur les 4 dernières années.	Très fort

Figure 92 : Synthèse des enjeux liés à la qualité de l'air

VIBRATIONS

Le passage d'un train peut être source de vibrations qui se transmettent par le sol vers le plancher, mais aussi de bruit généré par la vibration du plancher.

Le bruit de grondement occasionné par la vibration du plancher est appelé bruit solidien, par opposition au bruit aérien qui se transmet dans l'air à travers les ouvertures du bâtiment.

Le chemin suivi par les ondes générées au passage d'un train depuis la voie ferrée jusqu'à l'intérieur des bâtiments est illustré dans le schéma suivant :

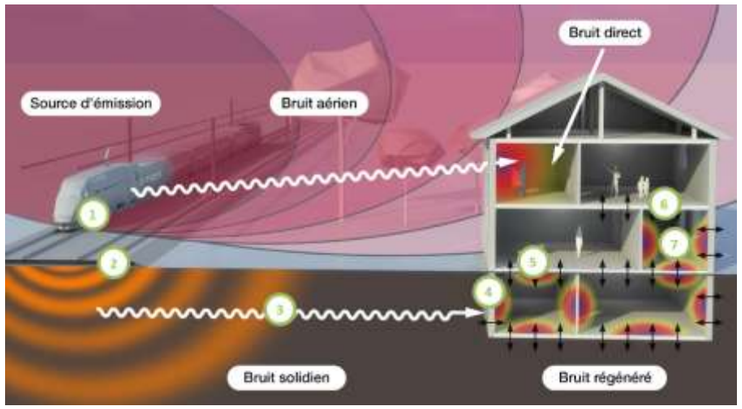


Figure 93 Phénomènes vibro-acoustiques au passage d'un train (Egis/ACOUSTB)

Les notions plus techniques de vibrations (perceptions tactiles et de nuisance, vitesse particulaire et échelle de niveaux vibratoires) et le contexte normatif et cadre réglementaire sont détaillés au sein du tome 1.

Le passage des trains génère des vibrations dont la propagation et la perception par les riverains dépendent des caractéristiques des sols en place, de la distance des bâtis et du type de bâti.

La voie ferrée est située à proximité de bâtis sensibles (logements).

Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune n'est pas particulièrement concernée par les vibrations hormis le long de la voie ferrée.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
La voie ferrée est située à proximité de bâtis sensibles (logements) vis-à-vis des vibrations. Les autres établissements sensibles d'enseignement et de soin santé sont situés à plus de 50 m.	Moyen

Figure 94 : Synthèse des enjeux liés aux vibrations

AMBIANCE LUMINEUSE

Source : https://avex-asso.org

La figure suivante illustre la pollution lumineuse observée sur le secteur concerné par le projet LNPCA en présentant le nombre d'étoiles visibles :

Magenta : 50–100 étoiles visibles, les principales constellations commencent à être reconnaissables.

Rouge : 100 -200 étoiles : les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains Messier se laissent apercevoir.

Orange : 200–250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel plus noir apparaissent ; typiquement moyenne banlieue.

Jaune : 250-500 étoiles. Pollution lumineuse encore forte. Voie Lactée qui peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains Messiers parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'œil nu.

Vert : 500-1000 étoiles. Grande banlieue tranquille, faubourg des métropoles. Voie lactée souvent perceptible mais très sensible encore aux conditions atmosphériques ; typiquement les halos de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du ciel et montent à 40-50 ° de hauteur.

Cyan : 1000–1800 étoiles : la Voie Lactée est visible la plupart du temps

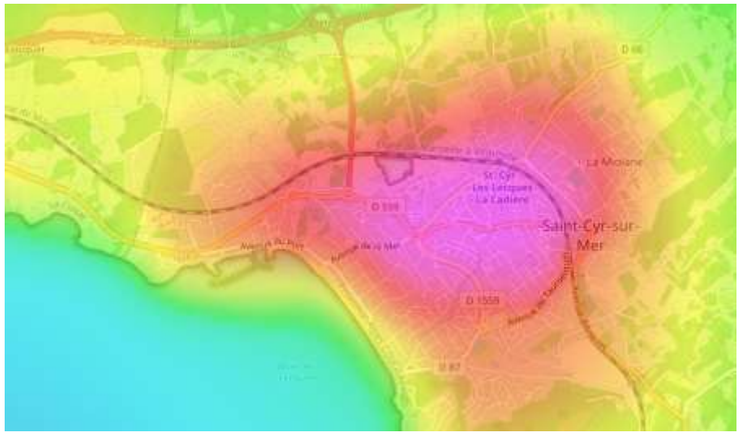


Figure 95 : Pollution lumineuse (Source : https://avex-asso.org)

Le projet s'insère dans un contexte majoritairement urbain impacté par une ambiance lumineuse artificielle importante.

L'éclairage de nuit est en effet constant dans les zones urbaines mais aussi au niveau des infrastructures routières et de la ZAC, notamment pour des raisons de sécurité.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune présente une pollution lumineuse importante, caractéristique des communes d'agglomération.	Faible
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur d'étude s'insère dans un contexte majoritairement urbain impacté par une ambiance lumineuse artificielle importante.	Faible

Figure 96 : Synthèse des enjeux liés à l'ambiance lumineuse

ODEURS ET FUMEES

L'analyse de l'état initial des odeurs repose sur l'identification des sources d'émissions probables dans le secteur affecté par le projet LNPCA. Ce travail est réalisé à partir d'une approche cartographique complétée par une visite de terrain.

Aucune activité particulière au sein du secteur n'est susceptible d'émettre d'odeur significative.

Le trafic sur les axes routiers constitue la principale source d'odeurs dues aux émissions de gaz d'échappement au sein du secteur projet ; ainsi que les odeurs émises par les ventilations des restaurants et enfin les odeurs de tabac des passants fumeurs.

Le site ferroviaire n'émet pas d'odeur particulière et n'émet pas de fumées.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La commune n'est pas particulièrement concernée par des odeurs ou des émissions de fumées.	Moyen
Au niveau du secteur affecté par la mise en compatibilité	
Le secteur n'est pas concerné par des odeurs ou des émissions de fumées particulières.	Moyen

Figure 97 : Synthèse des enjeux liés aux odeurs et fumées

6.3.8 ENERGIE, GAZ A EFFET DE SERRE ET BILAN CARBONE

ENERGIE

Sources : http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/1131/environnement.map#, base de données CIGALE / AtmoSud : https://cigale.atmosud.org/extraction.php)

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La consommation énergétique de la commune est de l'ordre de 17000 tep, essentiellement issue des produits pétroliers (48 %). Le secteur des transports routiers est le plus consommateur en énergie (46 % de la consommation énergétique totale). Il est suivi par les secteurs résidentiels (32%) et tertiaires (12 %). Les consommations des autres secteurs sont très faibles. La grande majorité de l'énergie produite provient de la biomasse (84 %) :	Faible

Figure 98 : Synthèse des enjeux liés à l'énergie

VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Source : Météo-France : climat passé et futur

L'évolution constatée du climat dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la suivante :

- Hausse des températures moyennes de l'ordre de 0,3°C par décennie sur la période 1959-2009 ;
- Accentuation du réchauffement depuis les années 1980 ;
- Réchauffement plus marqué au printemps et en été ;
- Diminution des précipitations sur la période 1959-2009 ;
- Sécheresses en progression ;
- Pas d'évolution de la durée d'enneigement en moyenne montagne.

Les tendances des évolutions du climat au 21e siècle dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sont les suivantes :

- Poursuite du réchauffement au cours du 21e siècle en Provence-Alpes-Côte d'Azur, quel que soit le scénario ;
- Selon le scénario sans politique climatique, le réchauffement pourrait dépasser 4°C à l'horizon 2071-2100 par rapport à la période 1976-2005 ;
- Peu d'évolution des précipitations annuelles au 21e siècle, mais des contrastes saisonniers ;
- Poursuite de la diminution du nombre de jours de gel et de l'augmentation du nombre de journées chaudes, quel que soit le scénario ;
- Assèchement des sols de plus en plus marqué au cours du 21e siècle en toute saison.

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
La région méditerranéenne est particulièrement touchée par le changement climatique.	Fort

Figure 99 : Synthèse des enjeux liés à la vulnérabilité au changement climatique

GAZ A EFFET DE SERRE

D'après l'application CIGALE d'AtmoSud, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer représentent 32,9 kt eq. CO_2 en 2018.

Le secteur des transports routiers est le plus émetteur de GES (68 %) suivi du secteur résidentiel avec 16,8%.

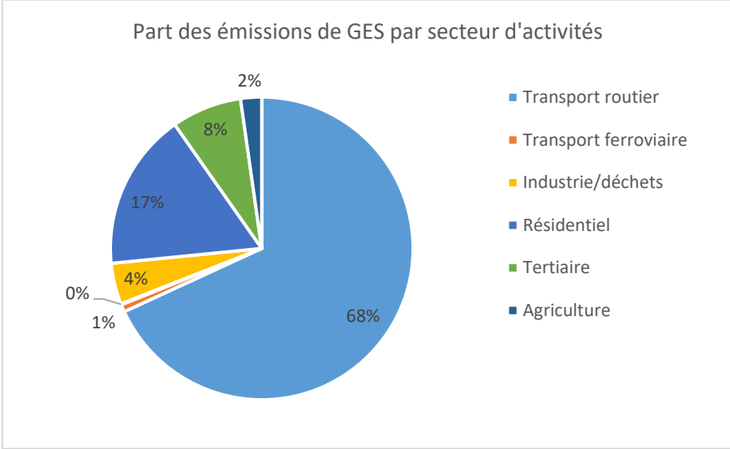


Figure 100 : Part des émissions de GES par secteur d'activités à Saint-Cyr-sur-Mer (D'après base de données CIGALE / AtmoSud)

Description	Niveau d'enjeu
A l'échelle du PLU	
Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) représentent 32,9 kt eq. CO_2 en 2018. Ces émissions proviennent majoritairement du secteur des transports routiers.	Fort

Figure 101 : Synthèse des enjeux liés aux Gaz à Effet de Serre

6.4 ANALYSE DES INCIDENCES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT, DES PROBLEMES POSES PAR SON ADOPTION SUR LES ZONES REVETANT UNE IMPORTANCE PARTICULIERE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES

6.4.1 LES INCIDENCES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MESURES PROPOSEES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES

PRESENTATION DES INCIDENCES ET MESURES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

Le tableau ci-dessous présente par colonne :

- Les évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) nécessaire à la réalisation du projet des phases 1 & 2 ;
- Les thématiques environnementales susceptibles d'être impactées par ces évolutions ;
- Un rappel des principales incidences du projet sur ces thématiques. Celles-ci sont davantage développées dans les Cahiers Territoriaux des opérations concernées (voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise) ;
- Un rappel des principales mesures pour Eviter, Réduire, Compenser (ERC) les incidences négatives du projet sur l'environnement, issues des Cahiers Territoriaux. Sur certaines thématiques, les mesures ERC propres au projet participent à la limitation des incidences environnementales des évolutions apportées au document d'urbanisme ;
- Les incidences probables de la mise en compatibilité du document d'urbanisme sur l'environnement ;
- La classification du niveau d'incidence de la MECDU sur l'environnement (cette classification est faite sans prise en compte des effets du projet sur l'environnement) ;

Sans objet	Absence d'incidence sur le document d'urbanisme. Aucune mesure ERC n'est prévue.
Non notable	Incidence estimée comme négligeable qu'elle soit positive ou négative à l'échelle du document d'urbanisme. Aucune mesure ERC n'est prévue.
Notable	Incidence négative nécessitant la mise en place de mesures ERC.
Positive	Incidence positive

Figure 102 : Appréciation du niveau d'incidence environnementale sur le document d'urbanisme

- Les mesures ERC des incidences notables induites par la MECDU.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
Déclassement de zones naturelles N et passage en zones urbaines (UBb ou UEa) qui autorisent les équipements publics (dont ferroviaire).	Occupation du sol	Des acquisitions de terrain extérieurs aux emprises foncières de SNCF Réseau sont nécessaires pour la réalisation du projet. Celles-ci concernent notamment des espaces classés en zones naturelles dans le PLU communal.	ME : Les emprises nécessaires au projet ont été définies de manière à réduire au maximum les impacts sur les espaces naturels, en restant dans la mesure du possible dans les emprises ferroviaires.	Sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, la mise en compatibilité du PLU engendre la suppression de 0,1471 ha de surface classée en zone naturelle dans le plan de zonage communal. Les enjeux naturels de cette zone sont présentés plus bas : Inventaires_faune_flore. Les zones naturelles représentent 739 ha sur le plan de zonage initial, le déclassement engendré par la MECDU représente donc 0,02% de la surface totale en zones naturelles. **La surface concernée par le déclassement apparait comme négligeable à l'échelle communale.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
	Eaux souterraines et superficielles et risques associés	Les aménagements ferroviaires vont entrainer l'imperméabilisation de nouvelles parcelles. Des risques de pollutions par lessivage des sols et d'augmentation du dysfonctionnement hydraulique pourront en découler. Par ailleurs, les zones déclassées sont concernées par l'Atlas des zones inondables (AZI) au niveau de la traversée du ruisseau la Barbarie. L'opération est susceptible de réduire le champ d'expansion des crues au niveau de cette traversée (élargissement de plateforme ferroviaire, mur de soutènement), ce qui pourrait constituer une incidence définitive.	La gestion des eaux pluviales supplémentaires engendrées par l'augmentation des surfaces imperméabilisées est prise en compte par l'opération (phases travaux et exploitation). L'augmentation des surfaces collectées au niveau des voies, des quais et des aménagements relatifs à la nouvelle gare nécessite la mise en place d'ouvrages de stockage, dont les caractéristiques sont explicitées dans le CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise. Par ailleurs, à l'échelle du projet des propositions d'aménagement visant à réduire l'imperméabilité des sols sont à l'étude. Concernant l'impact sur l'AZI, conformément aux dispositions du SDAGE, le volume prélevé au champ d'expansion des crues sera compensé à hauteur de 100 % dans	L'ouverture à l'urbanisation de ces zones naturelles va avoir pour incidence l'augmentation de l'imperméabilisation liées aux aménagements nécessaires au projet, et entrainer une augmentation des besoins de traitement des eaux de pluie. L'opération se conforme aux règles d'assainissement des zones UBb et UEa, qui prévoient que les surfaces nouvellement imperméabilisées fassent l'objet d'une collecte vers le réseau ou d'un traitement sur le terrain. Les zones concernées par le déclassement se situent sur les sous-bassins versants de la Bourrasque et de la Barbarie. Sur ces deux sous-bassins, un ouvrage de stockage a été dimensionné avec rejet au cours d'eau. **Ainsi le déclassement des zones N n'entrainera pas de besoins supplémentaires en traitement**	Notable	Les zones concernées par le déclassement sont strictement comprises dans les emprises définitives du projet. Elles rendent donc possibles uniquement le projet des phases 1 & 2. Aucune autre incidence liée à la création d'opportunité pour d'autres opérations n'est à prévoir. Par ailleurs des précisions sont apportées dans le règlement des zones U, traitées dans une autre ligne du tableau.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
			la zone d'impact hydraulique dans la masse de l'opération. Les modalités de cette compensation seront définies au stade des études détaillées dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) et de l'actualisation de l'évaluation environnementale.	**des eaux pluviales à l'échelle communale.**		
	Zonage du patrimoine naturel	Le projet, situé en grande partie dans les emprises ferroviaires n'est inclus dans aucun zonage naturel. Toutefois, les trois cours d'eau (et leurs ripisylves) recoupant l'aire d'étude immédiate font partie de la trame verte et bleue définie dans le PLU, notamment le ruisseau la Barbarie dont les ripisylves sont concernées par le déclassement d'une zone naturelle en zone urbaine. L'opération n'a pas d'incidence sur les espaces de bon fonctionnement des milieux aquatiques et sur leur continuité. Une fois les ouvrages prolongés, l'opération n'aura pas d'incidence sur les milieux aquatiques et ne sera pas de nature à les dégrader.	Une attention sera portée au niveau du franchissement du ruisseau de la Barbarie, de façon à ce que la continuité de la trame bleue et verte soit assurée, voire améliorée.	Les zones naturelles déclassées situées au niveau du cours d'eau la Barbarie et du ruisseau la Bourrasque se trouvent à proximité de ripisylves identifiées dans la trame verte locale du PLU.	Notable	Les zones concernées par le déclassement sont strictement comprises dans les emprises définitives du projet. Elles rendent donc possibles uniquement le projet des phases 1 & 2 qui prévoit de ne pas dégrader les continuités de la trame verte et bleue. Ainsi aucune autre incidence liée à la création d'opportunité pour d'autres opérations n'est à prévoir sur les ripisylves.
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	Dans le cadre des inventaire faune/flore menées pour le projet LNPCA, la zone naturelle à proximité du ruisseau de la Bourrasque concernée par le déclassement, est identifiée comme un espace d'enjeu moyen pour les oiseaux nicheurs, notamment pour la tourterelle des bois. Elle est également identifiée comme une zone de chasse et de transit des chiroptères, ce qui est également le cas pour la zone naturelle concernée par le déclassement à proximité du ruisseau la Barbarie.	• MR1 : Adaptation des périodes de travaux pour l'installation du chantier, les démolitions de bâtiments, le prolongement à l'identique des ouvrages franchissant les cours d'eau, la coupe des arbres et les dégagements des emprises (terrassement, etc.). • MR4 : Protection des arbres présents en bordure des emprises chantier. • MR6 : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauves-souris.	**L'étude faune/flore menée dans le cadre du projet conclut par ailleurs que les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
		L'incidence sur les habitats est estimée négligeable à l'échelle communal, car il s'agit d'habitats anthropiques non menacés et bien représentés dans le secteur.	• MR8 : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux.			
	Paysage	L'opération réalisée ne va pas modifier l'aspect des emprises ferroviaires, les ouvrages existants seront prolongés à l'identique et les voies ne vont pas modifier la perception paysagère. L'incidence sur les perceptions lointaines reste par ailleurs limitée du fait de la localisation des aménagements.	Aucune mesure ne concerne ce secteur.	Des vallons boisés et ripisylves sont identifiés dans la composition paysagère du territoire communal au droit des zones naturelles concernées par le déclassement. **Néanmoins, la zone naturelle déclassée au niveau du ruisseau la Barbarie est déjà en grande partie artificialisée.** **Par ailleurs, les surfaces déclassées au droit du ruisseau la Bourrasque ne représentent que 0,0157 ha.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
	Vulnérabilité au changement climatique	La réduction des zones naturelles et leur imperméabilisation contribuera à augmenter, dans une moindre mesure, le phénomène d'îlot de chaleur urbain. La superficie des zones naturelles supprimées reste toutefois limitée pour identifier quelconque enjeu. L'opération, en favorisant l'utilisation des transports en commun a indirectement une incidence positive sur le climat, puisqu'elle permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au report route-rail auquel elle contribue.	Compte tenu de l'impact, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.	**La surface concernée par le déclassement apparait comme négligeable pour identifier un quelconque enjeu.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
Déclassement de zones agricoles A et passage en zone urbaine (UBb, UEa ou UR) qui autorisent les équipements publics (dont ferroviaire).	Occupation du sol	Des acquisitions de terrain extérieurs aux emprises foncières de SNCF Réseau sont nécessaires pour la réalisation du projet.	ME : Les emprises nécessaires au projet ont été définies de manière à réduire au maximum les impacts sur les espaces agricoles en restant dans la mesure du possible dans les emprises ferroviaires.	Sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, la mise en compatibilité du PLU engendrera la suppression de 0,8201 ha de surface classée en zone agricole dans le plan de zonage communal. Les zones agricoles représentent 791,69 ha sur le plan de zonage du PLU initial.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
				Ainsi l'incidence s'avère négligeable au regard des surfaces agricoles impactées : 0,104% des zones agricoles totales à l'échelle communale.		
	Activités agricoles	L'augmentation de la plateforme ferroviaire et le rétablissement du chemin de la bourrasque (décalé au nord de sa position actuelle) entrainent la consommation d'une surface de 0,4 hectares de vignes en AOC. Le projet engendre également la destruction de deux oliviers, exploités pour la production d'huile d'olive, dont un olivier centenaire. Le chemin de la bourrasque, étant rétablit par le projet, n'entraine pas de modification des accès aux parcelles agricoles.	ME : L'optimisation des emprises ferroviaires a permis de réduire au strict minimum les impacts fonciers de part et d'autre de la voie ferrée actuelle, sur les parcelles de vignes exploitées. ME : Les études de conception ont notamment permis d'éviter l'implantation d'une zone d'installation de chantier sur une parcelle viticole AOC au droit de la bretelle d'accès à l'A50 et du pont-rail du chemin de la Bourrasque. MR : De plus, une transplantation des oliviers identifiés comme étant impactés par le projet sera mise en œuvre. MC : L'acquisition des terrains agricoles nécessaires à la réalisation du projet fera l'objet d'une indemnisation financière. Le montant d'acquisition foncière tiendra compte du protocole élaboré en partenariat par la SNCF – Chambre d'agriculture du Var afin de mieux prendre en compte l'ensemble des incidences sur les exploitations.	Sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, la mise en compatibilité du PLU engendrera la suppression de 0,8201 ha de surface classée en zone agricole dans le plan de zonage communal. **Néanmoins l'incidence s'avère négligeable au regard des surfaces agricoles impactées : 0,104 % des zones agricoles totales à l'échelle communale.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique. Les surfaces agricoles prélevées le seront uniquement au privilège du projet des phases 1 & 2. Le projet prend en comptes les impacts sur les activités agricoles et prévoit des mesures associées.
	Eaux souterraines et superficielles et risques associés	Les aménagements ferroviaires vont entrainer l'imperméabilisation de nouvelles parcelles. Des risques de pollutions par lessivage des sols et d'augmentation du dysfonctionnement hydraulique pourront en découler.	La gestion des eaux pluviales supplémentaires engendrées par l'augmentation des surfaces imperméabilisées est prise en compte par l'opération (phases travaux et exploitation). L'augmentation des surfaces collectées au niveau des voies, des quais et des aménagements relatifs à la nouvelle gare nécessite la mise en place d'ouvrages de stockage, dont	L'ouverture à l'urbanisation de ces zones agricoles va avoir pour incidence l'augmentation de l'imperméabilisation liées aux aménagements nécessaires au projet, et entrainer une augmentation des besoins de traitement des eaux de pluie. L'opération se conforme aux règles d'assainissement des zones UBb et UEa, qui prévoient que les surfaces	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
			les caractéristiques sont explicitées dans la *Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise.* Par ailleurs, à l'échelle du projet des propositions d'aménagement visant à réduire l'imperméabilité des sols sont à l'étude.	nouvellement imperméabilisées fassent l'objet d'une collecte vers le réseau ou d'un traitement sur le terrain. Les zones concernées par le déclassement se situent sur les sous-bassins versants de la Bourrasque et de la Barbarie. Sur ces deux sous-bassins, un ouvrage de stockage a été dimensionné avec rejet au cours d'eau. **Ainsi le déclassement des zones A n'entrainera pas de besoin supplémentaires en traitement des eaux pluviales à l'échelle communale.**		
	Zonage du patrimoine naturel	Le projet, constitué pour l'essentiel d'emprises ferroviaires n'est inclus dans aucun zonage naturel.	Compte tenu de l'impact, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.	Le projet, constitué pour l'essentiel d'emprises ferroviaires n'est inclus dans aucun zonage naturel.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	Dans le cadre des inventaire faune/flore menées pour le projet LNPCA, les zones agricoles concernée par le déclassement, sont identifiées comme des espaces d'enjeu moyen pour les oiseaux nicheurs et sont ponctuellement concernées par des zones de chasse et de transit des chiroptères. L'incidence sur les habitats est estimée négligeable à l'échelle communal, car il s'agit d'habitats anthropiques non menacés et bien représentés dans le secteur.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)* : • MR1 : Adaptation des périodes de travaux pour l'installation du chantier, les démolitions de bâtiments, le prolongement à l'identique des ouvrages franchissant les cours d'eau, la coupe des arbres et les dégagements des emprises (terrassement, etc.). • MR4 : Protection des arbres présents en bordure des emprises chantier. • MR6 : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauves-souris. • MR8 : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux.	**L'étude faune/flore menée dans le cadre du projet conclut par ailleurs que les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
	Paysage	Au nord-est de la voie ferrée, quelques alignements identitaires d'oliviers forment un reliquat du patrimoine agricole identifiés dans la composition paysagère communale.	MR : Il est prévu une transplantation des oliviers identifiés comme étant impactés par le projet. La transplantation sera réalisée au sein de l'exploitation touchée par le projet, à proximité des emplacements actuels des oliviers et à une distance d'environ une dizaine de mètres afin de favoriser la réussite de la transplantation.	Les oliviers identifiés dans la composition paysagère du PLU communal seront transplantées à proximité de leur lieu d'origine. **Les mesures prévues dans le cadre du projet limitent fortement l'impact sur le paysage lié au déclassement de zones agricoles.**	Non notable	Les mesures prévues sont celles du projet.
	Vulnérabilité au changement climatique	La réduction des zones agricoles et leur imperméabilisation nécessaire au rétablissement du chemin de la Bourrasque contribuera à augmenter, dans une moindre mesure, le phénomène d'îlot de chaleur urbain. La superficie des zones agricoles supprimées reste toutefois limitée pour identifier quelconque enjeu. Par ailleurs, l'opération, en favorisant l'utilisation des transports en commun a indirectement une incidence positive sur le climat, puisqu'elle permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce au report route-rail auquel elle contribue.	Compte tenu de l'impact, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.	**La surface concernée par le déclassement apparait comme négligeable pour identifier un quelconque enjeu.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
Réduction d'Espaces Boisés Classés (EBC)	Occupation du sol	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 0,1516 ha. La réduction de ces EBC entraine une modification de l'occupation du sol localement. Au vue des surfaces concernées, les incidences s'avèrent faibles. Le projet prévoit par ailleurs de restaurer les espaces de chantier.	Compte tenu de l'impact, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.	La mise en compatibilité du PLU entraine la suppression de 0,1516 ha d'EBC. Les EBC sont présents à hauteur de 539,3 ha sur le plan de zonage du PLU initial. **Ainsi l'incidence porte sur 0,03% de l'ensemble des EBC communaux.**	Non notable	En l'absence d'impact négatif, aucune mesure n'est prévue. Lors des études de conception du projet, la minimisation des emprises et l'optimisation dans les choix d'emplacement des aménagements ont permis de réduire la superficie des EBC à déclasser. Par ailleurs, l'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants,

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
						au niveau du pôle d'échange : Création d'un jardin de 1 900 m² ; Création d'un parvis désimperméabilisé ; Plantations d'arbres de hautes tiges.
	Eaux souterraines et superficielles et risques associés	La réduction des EBC pourra augmenter localement le risque de ruissellement pluvial en raison de l'imperméabilisation des sols induite par le projet. Des risques de pollutions par lessivage des sols et d'augmentation du dysfonctionnement hydraulique pourront en découler.	La gestion des eaux pluviales supplémentaires engendrées par l'augmentation des surfaces imperméabilisées est prise en compte par l'opération (phases travaux et exploitation). L'augmentation des surfaces collectées au niveau des voies, des quais et des aménagements relatifs à la nouvelle gare nécessite la mise en place d'ouvrages de stockage, dont les caractéristiques sont explicitées dans le CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise. Par ailleurs, à l'échelle du projet des propositions d'aménagement visant à réduire l'imperméabilité des sols sont à l'étude.	**Le déclassement des EBC a pour objectif de permettre l'accès des engins de chantier aux ouvrages hydrauliques, ainsi aucune construction pouvant gêner le libre écoulement des eaux n'y est prévue.** **Par ailleurs, les surfaces en jeu des EBC concernés par cette disposition, sont insignifiantes à l'échelle des EBC classés.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
	Zonage du patrimoine naturel	Le projet, constitué pour l'essentiel d'emprises ferroviaires n'est inclus dans aucun zonage naturel. Toutefois, les trois cours d'eau (et leurs ripisylves) recoupant l'aire d'étude immédiate font partie de la trame verte et bleue définie dans le PLU, notamment le ruisseau la Barbarie dont les ripisylves sont concernées par la réduction de l'EBC. Une fois les ouvrages prolongés, l'opération n'aura pas d'incidence sur les milieux aquatiques et ne sera pas de nature à les dégrader.	Une attention sera portée au niveau du franchissement du ruisseau de la Barbarie, pour que la continuité de la trame bleue soit assurée, voire améliorée.	Les EBC situés au niveau du cours d'eau la Barbarie et du ruisseau la Bourrasque se trouvent à proximité de ripisylves identifiées dans la trame verte locale du PLU. Le EBC ne sont pas identifiés dans la trame verte et bleue du PLU.	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	Dans le cadre des inventaire faune/flore menées pour le projet LNPCA, les EBC concernés par la réduction, sont identifiés comme des espaces d'enjeu moyen pour les oiseaux nicheurs (EBC à proximité du	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)*.	L'incidence porte sur 0,03% de l'ensemble des EBC communaux. **L'étude faune/flore menée dans le cadre du projet conclut par ailleurs que les incidences brutes**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
		ruisseau de la Bourrasque, et en partie les EBC à proximité du ruisseau la Barbarie). Les EBC réduits à proximité de ces deux cours d'eau sont également identifiés comme des zones de chasse et de transit pour les chiroptères. L'incidence sur les habitats est estimée négligeable à l'échelle communal, car il s'agit d'habitats anthropiques non menacés et bien représentés dans le secteur.	• MR1 : Adaptation des périodes de travaux pour l'installation du chantier, les démolitions de bâtiments, le prolongement à l'identique des ouvrages franchissant les cours d'eau, la coupe des arbres et les dégagements des emprises (terrassement, etc.). • MR4 : Protection des arbres présents en bordure des emprises chantier. • MR6 : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauves-souris. • MR8 : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux.	**sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.**		
	Paysage et patrimoine culturel	L'opération réalisée ne va pas modifier l'aspect des emprises ferroviaires, les ouvrages existants seront prolongés à l'identique et les voies ne vont pas modifier la perception paysagère. L'incidence sur les perceptions lointaines reste par ailleurs limitée du fait de la localisation des aménagements. Une incidence temporaire sur le paysage proche est toutefois possible pour les riverains ayant une covisibilité avec les zones de travaux et d'installation de chantier.	Un nettoyage régulier du chantier sera mis en place. À l'issue du chantier, les emprises hors de la zone des aménagements et les pistes d'accès au chantier seront rendues à leur aspect d'origine (propreté notamment).	Les EBC concernés sont situés dans la séquence « vallons boisés et ripisylves » de la composition paysagère communale. **La réduction des EBC va donc participer à une modification ponctuelle de la trame paysagère communale, néanmoins la réduction porte sur 0,1516 ha d'EBC.**	Notable	Lors des études de conception du projet, la minimisation des emprises et l'optimisation dans les choix d'emplacement des aménagements ont permis de réduire la superficie des EBC à déclasser. Par ailleurs, l'aménagement de plusieurs espaces verts et la plantation d'un certain nombre d'espèces végétales sont prévus à l'échelle globale du projet. On compte notamment les aménagements paysagers suivants, au niveau du pôle d'échange : Création d'un jardin de 1 900 m² ; Création d'un parvis désimperméabilisé ; Plantations d'arbres de hautes tiges.
	Vulnérabilité au changement climatique	La réduction des EBC contribuera à augmenter, dans une moindre mesure, le phénomène d'îlot de chaleur urbain. La superficie des EBC supprimés reste toutefois limitée pour identifier quelconque enjeu.	Compte tenu de l'impact, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.	**La superficie des EBC supprimés est limitée pour identifier un quelconque enjeu.**	Non notable	Compte tenu de l'incidence environnementale non notable, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
Adaptations apportées au règlement	Occupation du sol	L'article 6 portant sur les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est complété afin d'autoriser dans les zones U et AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols. Cette modification va permettre l'occupation temporaire de terrains nécessaires à la phase de réalisation et dont SNCF n'a pas la maitrise foncière.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)*. • MR : Limitation des occupations temporaires aux surfaces strictement nécessaires aux travaux afin de réduire le nombre de propriétaires et les surfaces foncières concernés par les occupations temporaires • MR : Respect de la structure du sol afin de réduire le mélange des différents horizons (terre végétale notamment) • MR : Remise en état des terrains après finalisation des travaux • MR : Dédommagements des propriétaires en cas de dégradation accidentelle causée par les travaux	La modification de l'article 6 entraine des incidences sur l'occupation du sol autorisée en zone U et AU. Par ailleurs une zone « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N est créée sur le règlement graphique du PLU, au sein de laquelle des règles dérogatoires permettent de déroger à l'occupation du sol.	Notable	<u>Concernant les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » :</u> Ces règles dérogatoires ne s'appliquent dans les zones A et N, que dans des périmètres précisément délimités sur le zonage communal afin d'en limiter la portée et de limiter l'impact sur l'environnement. Le périmètre de travaux ferroviaires potentiels instauré sur la commune de Saint-Cyr-sur-Mer représente une superficie de 13 511 m². Lorsque les travaux auront été achevés, ce périmètre pourra être supprimé par la commune. De plus, il est précisé que lorsqu'elles sont situées dans les zones Agricoles (A) et naturelles (N), les interventions ne doivent pas être incompatibles – après remise en état – avec l'exercice ultérieur d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Ainsi, l'introduction de ces règles dérogatoires permettent de ne pas déclasser 13 511 m² de zone N et A. <u>En zone U, AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N représentés sur les documents graphiques (plans de zonage) :</u> Ces interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possible.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
						Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issue des travaux.
	Risques technologiques et pollution	L'article 6 portant sur les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est complété afin d'autoriser dans les zones U et AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols. Cette adaptation de l'article 6 pourra entraîner un risque sanitaire en cas de recoupement de terres polluées. En phase de réalisation, des conséquences néfastes sur la qualité des eaux souterraines, des eaux superficielles et des sols pourront également se produire en cas de déversements accidentels, de remobilisation de polluants contenus dans le sol, etc.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)*. • MR : Mesures en cas de suspicion de terres polluées afin de réduire le risque de pollution des sols au droit des zones de stockage de terres polluées et de réutilisation ou d'une destination inappropriée • MR : Stockage temporaire des matériaux excavés pollués dans des conditions appropriées puis envoi en filière de stockage ou de traitement appropriée. • MR : Approvisionnement en matériaux effectué à partir des carrières existantes, au plus près de l'opération. • MR : Stratégie de fourniture des matériaux cohérente et répondant aux prescriptions du maitre d'ouvrage. • MR : Prise en compte des prescriptions sismiques et du risque de retrait gonflement des argiles lors des études techniques ultérieures	La modification de l'article 6 ouvre la possibilité à de nouvelles interventions en zone U, AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N. Ces interventions comprennent notamment la réalisation de dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols, susceptibles d'être générateurs de pollution. Néanmoins, les modifications apportées à l'article 6 sont rédigées de manière à être strictement limitées aux opérations visées par la phase 1 & 2. De plus, les mesures propres au projet permettent de limiter les risques en phase chantier.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possible. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi, une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux.
	Réseaux et servitudes d'utilité publique	L'article 6 portant sur les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est complété afin d'autoriser dans les zones U et AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux,	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)*. • MR : Recensement exhaustif des réseaux avant le démarrage du chantier permettant de réduire le risque de destruction ou d'endommagement	La modification de l'article 6 ouvre la possibilité à de nouvelles interventions en zone U, AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N. Ces interventions comprennent notamment la réalisation de dépôts de matériaux, affouillements et	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possibles. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
		affouillements et exhaussements des sols. Cette adaptation de l'article 6 pourra entraîner la destruction de réseaux et pourra engendrer des dommages corporels au personnel de chantier (électricité).	• MR : convention entre SNCF Réseau et les gestionnaires des réseaux pour définir les responsabilités des intervenants, les modalités techniques et administratives et financières des déplacements des réseaux. • MR : Rétablissement des réseaux en vue de maintenir la distribution en fluide/énergie • Respect des servitudes d'utilité publiques établies avant déclaration d'utilité publique de l'opération afin d'assurer la conformité règlementaire.	exhaussements des sols, susceptibles de porter atteintes aux réseaux et servitudes en présence. Néanmoins, les modifications apportées à l'article 6 sont rédigées de manière à être strictement limitées aux opérations visées par la phase 1 & 2. De plus, les mesures propres au projet permettent de limiter les risques en phase chantier.		travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux.
	Eaux souterraines et superficielles	L'article 6 portant sur les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est complété afin d'autoriser dans les zones U et AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols. Cette adaptation de l'article 6 pourra entraîner des conséquences néfastes sur la qualité des eaux souterraines, et des eaux superficielles en cas de déversements accidentels, de remobilisation de polluants contenus dans le sol, etc.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)*. • MR : Mesures en cas de suspicion de terres polluées afin de réduire le risque de pollution accidentelle des eaux souterraines • MR : Maîtrise du risque de pollution des eaux superficielles et souterraines en cas de remobilisation de terres polluées lors des terrassements • MR : Le chantier sera réalisé de manière à ne pas créer d'obstacle à l'écoulement • MR : Mise en place d'un assainissement provisoire pendant la phase de réalisation, en cas de nécessité afin de réduire les arrivées d'eau de ruissellements naturels sur les zones de travaux • MR : Maîtrise du risque inondation pendant le chantier (interdiction de stockage dans les points bas des terrains naturels, surélévation des équipements sensibles et potentiellement polluants, établissement d'un plan de secours et d'urgence, etc.)	Les règles dérogatoires ajoutées à l'article 6 du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer sont susceptibles d'entrainer des incidences sur la ressource en eau. Les mesures propres au projet permettent de limiter les impacts en phase travaux. Par ailleurs les modifications apportées à l'article 6 sont rédigées de manière à être strictement limitées aux opérations visées par la phase 1 & 2.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possibles. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux. Ces nouvelles interventions 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.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
	Inventaires faune/flore, habitats et boisements	L'article 6 portant sur les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est complété afin d'autoriser dans les zones U et AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols. Cette adaptation de l'article 6 pourra avoir un impact sur la faune et la flore en présence. D'après les inventaires faune/flore réalisés dans le cadre du projet, les enjeux faunistiques au droit du projet sont faibles.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)*. • MR1 : Adaptation des périodes de travaux pour l'installation du chantier, les démolitions de bâtiments, le prolongement à l'identique des ouvrages franchissant les cours d'eau, la coupe des arbres et les dégagements des emprises (terrassement, etc.). • MR2 : Mise en pratique de mesures de prévention classiques des pollutions • MR3 : Gestion des poussières • MR4 : Protection des arbres présents en bordure des emprises chantier • MR6 : Protocole de coupe des arbres offrant des potentialités de gîte pour les chauves-souris. • MR8 : Limitation des éclairages nocturnes en phase travaux • MR10 : Mesures relatives aux espèces végétales exotiques envahissantes	**L'étude faune/flore menée dans le cadre du projet conclut que les incidences brutes sur les habitats, la flore et faune sont estimées négligeables.** **Les mesures du projet permettront de limiter les impacts en phase travaux.**	Non notable	Bien que les enjeux soient peu notables, les dispositions prises dans la modification de l'article 6, participent également à limiter les impacts sur la thématique faune/flore : Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possibles. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux. De plus, il est précisé que lorsqu'elles sont situées dans les zones Agricoles (A) et naturelles (N), les interventions ne doivent pas être incompatibles – après remise en état – avec l'exercice ultérieur d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
	Paysage	Incidence temporaire sur le paysage proche pour les riverains ayant une covisibilité avec les zones de travaux et l'installation de chantier.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)* : • MR : Nettoyage régulier du chantier et remise en état à la fin du chantier permettant de rendre les emprises à leur aspect d'origine • MA : Concertation avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier	Les nouvelles interventions autorisées par les modifications apportées à l'article 6 du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer sont susceptibles d'entrainer des incidences sur le paysage. Néanmoins les modifications apportées à l'article 6 sont rédigées de manière à être strictement limitée aux opérations visées par la phase 1 & 2.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possibles. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
				De plus les mesures propres au projet permettent de limiter les impacts en phase travaux.		De plus, elles doivent faire, dans la mesure du possible, l'objet d'une intégration dans le paysage et les tissus urbains environnants. Il est également précisé que lorsqu'elles sont situées dans les zones Agricoles (A) et naturelles (N), les interventions ne doivent pas porter atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.
	Environnement sonore	L'article 6 portant sur les dispositions générales du règlement du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est complété afin d'autoriser dans les zones U et AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N des pistes d'accès, installations, aménagements, constructions temporaires, dépôts de matériaux, affouillements et exhaussements des sols. Cette adaptation de l'article 6 pourra avoir une incidence sur l'environnement sonore en phase chantier. En effet, les travaux entraînent des nuisances sonores temporaires principalement liées à la circulation d'engins de chantier et à leur fonctionnement. Le bruit des engins de chantier peut se révéler nuisible pour les habitants et les activités situés à proximité. Le projet limitera les impacts en phase travaux de par la réalisation d'un dossier bruit de chantier et le respect des arrêtés municipal / préfectoral en matière de niveaux de bruit et de plage horaires à respecter.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)* : • MR : Limitation de la gêne aux riverains et aux usagers en phase de réalisation afin de réduire les nuisances acoustiques liées au chantier • MA : Communication avec les riverains afin de les tenir informés de l'avancement du chantier • MR : Les mesures spécifiques seront intégrées au dossier bruit de chantier établi préalablement au démarrage des travaux.	Les règles dérogatoires ajoutées à l'article 6 du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer autorisent de nouvelles interventions en zone U, AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N, susceptibles d'être source de nuisances sonores. Néanmoins les mesures propres au projet permettent de limiter les impacts en phase travaux. Par ailleurs les modifications apportées à l'article 6 sont rédigées de manière à être strictement limitée aux opérations visées par la phase 1 & 2.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possible. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires. Ainsi une remise en état des sites sera réalisée à l'issus des travaux.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
	Qualité de l'air	L'adaptation de l'article 6 du règlement pourra entraîner des émissions de poussières et de polluants gazeux (phase de réalisation). Les missions de poussières et émissions thermiques seront liées aux engins de chantier. Celles-ci seront limitées dans le temps et dans l'espace. Le projet une fois réalisé a une incidence positive puisqu'il permet pour les voyageurs régionaux un report modal de près de 65% des usagers de la route vers le ferroviaire et 25% des usagers de l'autocar, d'où une incidence positive sur la qualité de l'air.	Les mesures suivantes seront mises en place dans le cadre du projet (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise)* : • MR : Limitation de la gêne aux riverains et aux usagers en phase de réalisation afin de réduire les émissions de poussières et les émissions thermiques du chantier.	Les règles dérogatoires ajoutées à l'article 6 du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer autorisent de nouvelles interventions en zone U, AU ainsi que dans les « Périmètres de travaux ferroviaires potentiels » situés en zone A et N, susceptibles d'être source d'émissions polluantes dans l'air.	Notable	Les interventions sont autorisées sous réserve qu'elles concernent la mise en œuvre des travaux nécessaires dans le cadre du projet phases 1 & 2. Ainsi toutes autres interventions n'y sont pas rendues possible. Par ailleurs, les interventions doivent être proportionnées aux besoins des travaux des phases 1 & 2, et sous réserve qu'elles soient temporaires.
Evolutions apportées à l'OAP Pradeaux gare	Infrastructures de transport et de circulation	Le projet prévoit le déplacement de la gare de St-Cyr vers l'ouest d'environ 350 m, la création d'un parking silo sur 3 niveaux et la création d'un parvis paysager avec intermodalité pour les transports en commun. 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 déplacement est impactant en matière de circulation car il va entraîner une modification importante des accès à la gare. Aujourd'hui et en option de référence, ceux-ci se font par le nord de la voie ferrée, via l'avenue André Berton et l'avenue de la gare. En option projet, l'accès se fera par le sud de la voie ferrée, via l'actuel chemin de Tacone.	Aucune mesure.	La modification de l'OAP Pradeaux Gare ne remet pas en question les grandes intentions d'aménagement de l'OAP initiale. Deux principales évolutions sont apportées par rapport à l'OAP initiale : - 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 la SNCF et la commune. Les études menées ont permis d'estimer que :	**Positive**	Compte tenu de l'incidence environnementale positive, aucune mesure n'est envisagée pour cette thématique.

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
		Néanmoins, le trafic sur le chemin de Tacone à l'est de la gare, augmente modérément car les flux supplémentaires venant du nord-est sont compensés par le report du trafic venant du sud vers le chemin des Pradeaux. Il en va de même sur la partie centrale de l'avenue des Lecques.		• Le report modal engendré par le projet doit conduire à une amélioration de la congestion du réseau routier en général ; • Le projet a une incidence positive puisqu'il permet pour les voyageurs régionaux un report modal de près de 65% des usagers de la route vers le ferroviaire et 25% des usagers de l'autocar, d'où une incidence positive sur la qualité de l'air ; • Le projet de création d'un véritable pôle multimodal à la gare de Saint-Cyr-sur-Mer, porté par la collectivité territoriale, devrait permettre de renforcer le report modal en améliorant l'accessibilité à la gare, notamment par les modes doux.		
	Développement de l'urbanisation	Les aménagements prévus sur le territoire de Saint-Cyr-sur-Mer vont surtout permettre une amélioration de l'offre ferroviaire avec la métropole toulonnaise et encourager le report route / rail : incidence notable positive. Cette amélioration de l'offre de service, ainsi que le projet de réalisation par la commune d'un pôle d'échanges multimodal, auront globalement des effets qualitatifs positifs pour la population locale, sans engendrer de conséquences notables sur le développement de l'urbanisation.	Aucune mesure.	Le projet de PEM interceptant en partie un secteur prévu pour la création d'habitats collectifs et d'activités prévu dans l'OAP Pradeaux-Gare initiale.	Notable	SNCF Réseau reste à la disposition des collectivités locales porteuses du projet PEM pour participer aux réflexions sur les actions qui permettraient de réduire les impacts sur la création d'habitats collectifs et d'activités.
Adaptations apportées à la liste des emplacements réservés (ER)	Infrastructures de transport et de circulation	La suppression ou réduction des emplacements réservés aura des conséquences sur les projets d'infrastructures initialement retenus. A noter que les bénéficiaires de ces emplacements réservés sont la commune et le département. Ces derniers sont associés aux réflexions relatives au positionnement des	Aucune mesure.	Font 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	Notable	Des échanges sont engagés avec les bénéficiaires de ces emplacements réservés, afin d'étudier de possibles adaptations de leurs projets respectifs. Concernant la suppression de l'ER 30a, il convient de souligner qu'une

		Evaluation environnementale du projet		Evaluation environnementale de la MECDU		
Evolutions du PLU portées par la mise en compatibilité	**Thème environnemental**	**Rappel des incidences du projet sur l'environnement**	**Rappel des mesures ERC du projet**	**Incidences de la MECDU sur l'environnement**	**Niveau d'incidence environnementale**	**Mesures ERC de la MECDU**
		aménagements futurs du projet des phases 1 & 2.		plus possible au regard des travaux ferroviaires. - 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 .		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.

INCIDENCES GENERALES DES EVOLUTIONS APPORTEES AU DOCUMENT D'URBANISME

Les évolutions du PLU se limitent aux modifications strictement nécessaires à la réalisation de l'opération des phases 1 & 2, ainsi :

- Les modifications apportées au zonage réglementaire qui concernent l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles et agricoles, mettent en jeu des surfaces limitées à l'échelle du territoire communale :
    - le déclassement des zones naturelles engendré par la MECDU (0,1471 ha) représente 0,02% de la surface totale en zone N à l'échelle communale ;
    - le déclassement des zones agricoles engendré par la MECDU (0,8201 ha) représente 0,1% des surfaces totales en zone A à l'échelle communale.
- La mise en compatibilité du PLU entraine la suppression de 0,1516 ha d'EBC. Pour autant l'incidence porte uniquement sur 0,03% de l'ensemble des EBC communaux ;
- Le projet de mise en compatibilité n'aura pas d'incidence directe sur les pressions liées aux activités humaines (fréquentation, nuisances, déchets…) ;
- La modification de l'OAP Pradeaux-Gare afin de repositionner la gare au sud de la voie ferrée, ne remet pas en question les grands objectifs de développement urbain de l'OAP ;
- Les dérogations ajoutées dans le règlement écrit sont encadrées afin de n'être applicables qu'au projet des phases 1 & 2. Ces dérogations concernent par ailleurs des interventions uniquement temporaires et une remise en état des sites concernées sera réalisée.

L'ensemble des évolutions du PLU portées par la mise en compatibilité ne viendront pas impacter de manière significative l'environnement à l'échelle de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer.

Pour l'ensemble des incidences notables, la mise en place des mesures ERC nous a permis de répondre de manière satisfaisante, ainsi aucune incidence résiduelle n'est attendue.

6.4.2 EVALUATION DES INCIDENCES SUR LES ZONES REVETANT UNE IMPORTANCE PARTICULIERE ET EN PARTICULIER LES SITES NATURA 2000

Le périmètre immédiat du projet est situé à moins de 5 km de plusieurs périmètres de protection contractuelle, notamment trois sites Natura 2000 désignés au titre de la directive « Habitats ». Le site Natura 2000 « Baie de la Ciotat » se situe en zone marine. Le site Natura 2000 « la Pointe Fauconnière » concerne un massif forestier littoral comportant des formations halophiles et semi-halophiles et des groupements psammophiles sur une dune fossile située à l'intérieur des terres. Le site Natura 2000 « Calanques et îles marseillaises - Cap Canaille et massif du Grand Caunet » est caractérisé par une partie terrestre insulaire (archipel du Frioul et de Riou), une partie terrestre continentale (massifs forestiers) et une partie marine (79% du site).

Bien que situés à proximité du secteur d'étude, ces espaces remarquables ne présentent pas de lien fonctionnel avec cette dernière. L'aire d'étude est séparée de ceux-ci par l'urbanisation, des vignobles intensifs et l'autoroute A50. De plus, les habitats artificialisés et anthropiques (friches, boisements rudéraux, etc.) la constituant ne présente pas d'intérêt pour les espèces remarquables présentes dans ces espaces au vu de leur biologie.

Par conséquent, les adaptations apportées au PLU de Saint-Cyr-sur-Mer dans le cadre de la présente mise en compatibilité n'auront aucune incidence sur un site Natura 2000.

6.4.3 MOTIFS ET JUSTIFICATIONS DE LA MISE EN COMPATIBILITE RETENUE

La mise en compatibilité du PLU de Saint-Cyr-sur-Mer est nécessaire pour que les règles d'urbanisme permettent la réalisation du projet des phases 1 & 2 de LNPCA, notamment l'opération Terminus Ouest Navette Toulonnaise.

Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage est présentée au paragraphe « §2. Principales solutions de substitutions raisonnables examinées » du cahier territorial Terminus Ouest Navette Toulonnaise.

Le processus de choix des optimisations du projet et d'analyse des différents scénarios de localisation s'est fondé sur les contraintes techniques, financières et environnementales.

La mise en compatibilité vise donc à permettre la réalisation de l'option présentant le moindre impact.

Les impacts du projet des phases 1 & 2 ont été étudiés et évalués au regard des objectifs de protection de l'environnement (*voir Pièce C - TOME 2 - CT Terminus Ouest Navette Toulonnaise).* La présente mise en compatibilité traduit ces choix et en conséquence la prise en compte de l'environnement attachée au projet à l'échelle du document d'urbanisme.

Différentes approches de mise en compatibilité ont été envisagées et sont explicités au paragraphe suivant : §3.3 Solutions envisageables pour la mise en compatibilité et exposé des motifs des choix

Pour rappel, l'approche retenue est la plus légère et 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 importante 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.

6.4.4 CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les indicateurs définis dans cette partie permettent de suivre les évolutions du document d'urbanisme envisagées dans le cadre de la présente MECDU. Ils permettront de réaliser un bilan des évolutions finalement réalisées après la réalisation du projet des phases 1 & 2.

Indicateurs	Unité	PLU 2016	Etat après la MECDU	Consommé
Surface en zone naturelle	ha	739,78	739,633	0,1471 (0,02%)
Surface en zone agricole	ha	792,818	791,997	0,8201 (0,1%)
Surface des Espaces Boisés Classés (EBC)	ha	539,3	539,1	0,1516 (0,03%)
Surface des Emplacements Réservés (ER)	ha	8b : 0,243 19 : 0,906 30a : 0,4795 30b : 0,86 31 : 0,559 36 : 0,432 59 : 0,0387 62 : 0,4701	8b : 0,235 19 : 0,888 30a : 0 30b : 0,126 31 : 0,501 36 : 0,394 59 : 0 62 : 0	0,0081 (3,33%) 0,0256 (1,73%) 0,4795 (100%) 0,7340 (85,35%) 0,0585 (10,47%) 0,0385 (8,91%) 0,0387 (100%) 0,4701 (100%)

6.4.5 DESCRIPTION DE LA METHODOLOGIE DE L'EVALUATION

L'évaluation environnementale porte sur le territoire de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer, commune d'accueil de l'opération du projet des phases 1 & 2 : opération Terminus Ouest Navette Toulonnaise.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme se base sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, sur le Cahier Territorial de l'opération, sur le PLU de Saint-Cyr et son évaluation environnementale.

Les études sur lesquelles s'appuient l'évaluation environnementale du projet sont présentées au sein des Cahiers Territoriaux de l'opération.

Elle prend également appui sur le récent Guide de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme rédigé par le CGDD (Commissariat général au développement durable) en novembre 2019.

Concernant la notion d'effet notable / non notable, le droit français ne présente pas de définition réglementaire, il existe cependant une jurisprudence européenne qui précise la notion d'incidence notable :

CJCE, aff. C-72/95, 24/10/1996 - Kraaijeveld : *«32. Si, ainsi que l'expose le gouvernement néerlandais, des travaux a des digues consistent à construire ou a exhausser des talus afin de contenir le cours de l'eau et d'éviter une inondation des terres, il y a lieu de relever que même les travaux de retenue, non pas du cours d'eau courante, mais d'une quantité d'eau statique, peuvent avoir une incidence notable sur l'environnement au sens de la directive des lors qu'ils peuvent durablement affecter la composition des sols, la faune et la flore ou encore le paysage. Il convient donc d'en déduire que ce type de travaux doit être inclus dans le champ d'application de la directive.»*

Ainsi l'appréciation du niveau d'incidence environnementale s'appuie sur des éléments quantitatifs et qualitatifs jugés à dire d'expert, afin de définir pour chaque élément mis en comptabilité dans le document d'urbanisme les effets négatifs notables, non notables et positifs.

La méthodologie est enfin basée sur la réglementation en vigueur et les retours d'expérience sur des projets similaires.

6.5 RESUME NON TECHNIQUE

Les adaptations du droit du sol nécessaire pour permettre l'opération Terminus Ouest Navette Toulonnaise du projet des phase 1 & 2 sont limitées.

La mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), mais adapte l'OAP Pradeaux-Gare sans en modifier profondément la finalité.

L'analyse effectuée souligne que les évolutions apportées au document d'urbanisme pour permettre le déplacement de la gare et le réaménagement des voies de garage fret s'inscrivent en cohérence avec les objectifs de préservation de l'environnement de l'ensemble des autres plans et programmes en vigueur.

Les enjeux principaux en présence sur le territoire concerné par la présente mise en compatibilité sont la présence de zones qui se situent dans l'Atlas des Zones Inondables (AZI), la trame verte et bleue définie dans le PLU et la présence de vignoble en AOC.

Les principaux impacts de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Cyr-sur-Mer concernent les enjeux cités ci-dessus mais des mesures sont d'ores et déjà prévues pour y pallier.

L'évaluation environnementale de la présente mise en compatibilité a été réalisée sur la base des études présentées au sein du dossier de la DUP. Les effets attendus de cette mise en compatibilité sur l'environnement, la sécurité et la santé humaine s'inscrivent dans la continuité des impacts décrits dans le dossier de DUP. Les mesures d'évitement et de réduction intégrées à la conception de l'opération Terminus Ouest Navette Toulonnaise suffisent pour que les évolutions du PLU n'engendrent pas d'incidences significatives.

La mise en compatibilité n'a pas d'incidence sur les sites Natura 2000 les plus proches.