

# RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE



# VILLE D'HYÈRES

LES PALMIERS

**Enquête publique ayant pour objet la modification  
n°4 du P.L.U. de la ville d'Hyères-les-Palmiers –  
Ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU – secteur  
gare**

Déroulement de l'enquête publique :  
du 7 janvier 2025 au 7 février 2025 inclus

Destinataire : Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Copie : Tribunal Administratif de Toulon

Je soussigné Olivier LUC, chef d'entreprise, ai été désigné par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulon par décision n° E24000070/83 en date du 21 novembre 2024.

Monsieur le président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée a pris, en date du 11 décembre 2024, l'arrêté n°AP24/172 prescrivant l'enquête publique portant sur la modification n°4 du plan local d'urbanisme de la ville d'Hyères-les-palmiers.

J'ai procédé aux opérations mentionnées ci-après.

## 1 Généralités

### 1.1 Objet de l'enquête

La modification n°4 du PLU de la commune d'Hyères-les-Palmiers a pour objet de définir les règles et les orientations d'aménagement propres à l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU non réglementé du secteur de la gare de Hyères.

La commune de Hyères-les-Palmiers et la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) prévoient la création d'un Pôle d'échange Multimodal (PEM) sur le site stratégique de la gare, avec l'intégration d'une gare de bus et sa billetterie, ainsi qu'un parking d'environ 560 places sur 4 niveaux et un rond-point d'accès.

Les intentions d'aménagement du secteur tiennent compte des enjeux de la transition énergétique, notamment par la mise en place d'un circuit multimodal durable autour de la gare, conforté par la conception d'espaces publics et récréatifs, qui contribuent à animer le cadre de vie sur le site du projet et au-delà.

Par ailleurs, la création du futur PEM est également l'occasion de repenser les alentours du site notamment par la transformation du site ENEDIS, rue Renaudel, en vue de la création de logements collectifs et d'une résidence pour les séniors.

### 1.2 Contexte et modification du zonage

#### 1.2.1 Contexte du projet

Le projet PEM d'Hyères-les-Palmiers se situe autour de la gare TER/TGV, à 1 km du centre-ville.

Il inclut la création d'une gare de bus, un parking relais de 560 places sur 4 niveaux sur l'emprise du parking existant, afin de dédier l'espace libéré à l'aménagement d'un espace public qualitatif, notamment le parvis de la gare.

Il vise à améliorer l'accessibilité, la sécurité et la fluidité des circulations, avec un accent sur les modes de transport durables. Le PEM renforcera les liaisons entre le centre-ville, la gare, le port et la Presqu'île de Giens, profitant aux habitants et aux visiteurs. Le PEM deviendra ainsi une vitrine nationale et internationale, renforçant l'attractivité touristique et économique de la région.

La reconversion de la friche ENEDIS permettra de développer de l'habitat collectif (logements collectifs, résidence pour les seniors) et contribuera également à la mixité sociale avec, conformément aux obligations légales, 35 % de logements locatifs sociaux, tout en créant un environnement paysager verdoyant. Elle améliorera également visuellement le site actuel et l'entrée de ville à proximité.

Les principes d'aménagement s'attachent à assurer une intégration paysagère du projet dans son environnement, par le maintien d'une lisibilité des éléments existants et leur embellissement.

Enfin, l'opération devra également intégrer dans sa partie Nord-Est, un bassin de rétention nécessaire à la gestion des eaux pluviales.

Le projet s'inscrit donc dans une dynamique de :

- **Transition énergétique et développement durable** : Encourager l'intermodalité et améliorer les infrastructures de transport.
- **Requalification urbaine** : Valoriser le quartier de la gare, actuellement saturé en termes de stationnement et d'accessibilité.
- **Réponse aux besoins sociaux et démographiques** : Comblent le manque de logements, notamment sociaux, et offrir des solutions adaptées à une population vieillissante.

### 1.2.2 Modification du zonage

Le projet s'insère dans la zone 3AU du PLU de Hyères approuvé par délibération du conseil municipal en date du 10 février 2017.

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée par une modification de PLU, en créant un sous-secteur UDb et la réalisation d'une Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) adapté à l'urbanisation de la zone sur une surface d'environ 8,96 ha avec un pourcentage d'espaces libres réduit à 25% au lieu de 40% en raison de la pollution du terrain.

Cette zone couvrira la gare, les écoles, les emprises SNCF et le site ENEDIS.

Parallèlement, un nouvel emplacement réservé (ER 162) de 8 m sera créé afin de permettre les travaux d'élargissement de la traverse Louis Philippe Le Bon afin d'en améliorer le gabarit et rendre possible la liaison entre la rue de la Gare et l'avenue Geoffroy Saint-Hilaire, sans qu'il ne soit nécessaire d'emprunter l'avenue Renaudel déjà très chargée.

Les règles du sous-secteur UDb se calent sur celles afférentes au sous-secteur UDa, avec pour seule différence le pourcentage d'espaces libres imposé. En effet, le pourcentage de 40% actuellement applicable au sein de la zone UD et du sous-secteur UDa apparaît trop important au regard du projet de réalisation du pôle d'échanges multimodal.

D'autres adaptations sont également prévues :

- Ajout à l'article 2 des dispositions générales du règlement du PLU la présence du sous-secteur UDb dans la liste des Constructions, Installations ou ouvrages Nécessaires Aux Services Publics ou d'Intérêt Collectifs (CINASPIC) ;
- Le sous-secteur UDb spécifique au PEM fait exception aux dispositions générales des OAP sur les logements sociaux ;
- Particularité sur l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques dans la nouvelle OAP créée ;
- Une restriction à 12 m de hauteur dans le sous-secteur UBb contre 15 m dans le secteur UD ;
- Une modification de la liste des ER afin d'y ajouter l'ER 162.

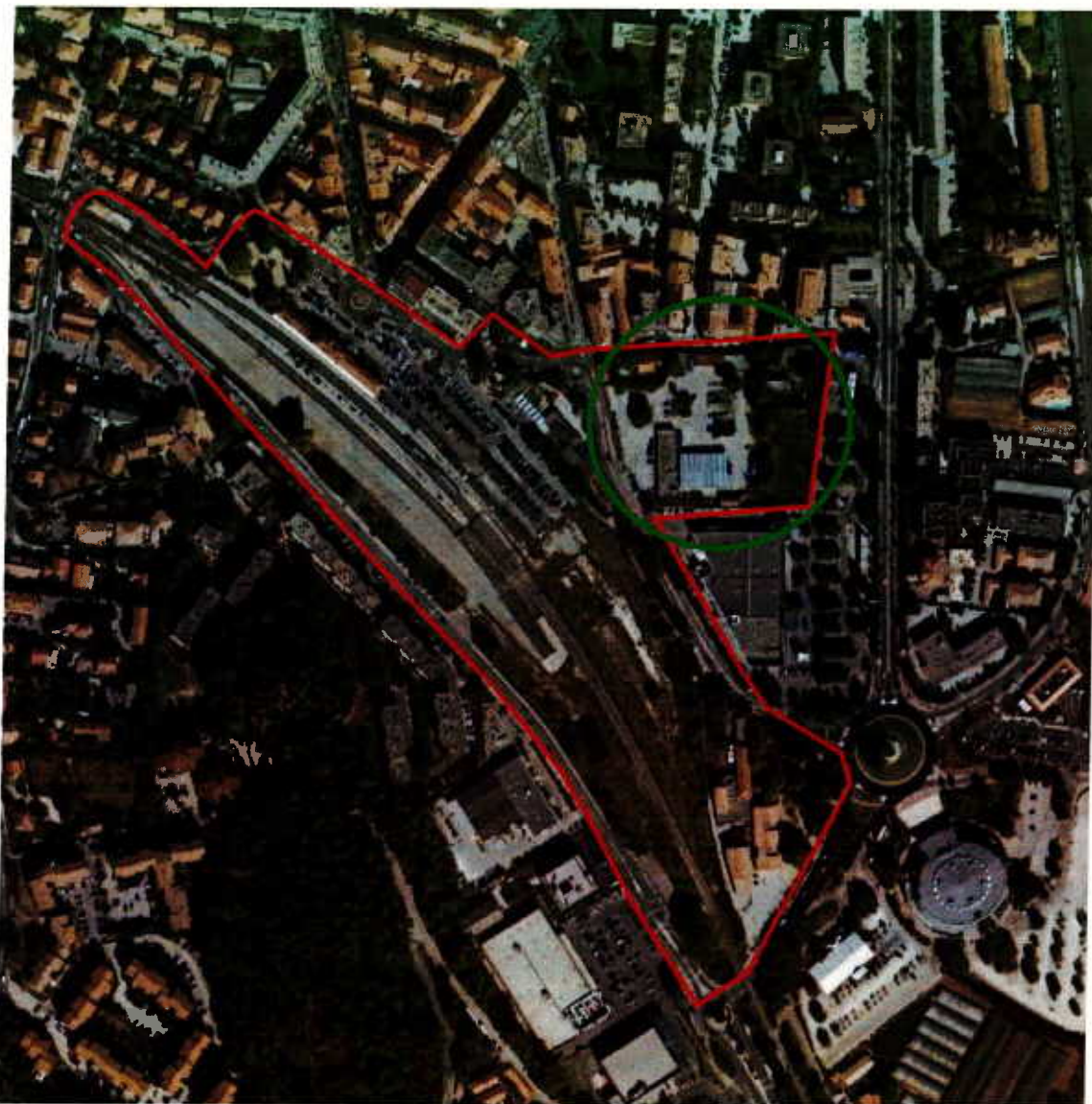
La création d'une nouvelle OAP répond aux exigences des articles L.151-6 et L.151-7 du Code de l'urbanisme et comprend en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Pour la réalisation du PEM et le programme d'habitat collectif, la modification n°4 du PLU de Hyères insère cette nouvelle OAP qui détaille les principes d'implantation, de typologie, de circulation, de gestion des eaux pluviales et d'aménagements paysagers. Elle vise à favoriser une parfaite intégration d'activités mixtes dans leur environnement immédiat et d'accorder une attention particulière à l'intégration paysagère. Par ailleurs, la perméabilité des sols sera à préserver autant que possible.

Il est rappelé dans l'OAP le contexte du projet déjà décrit au paragraphe précédent du présent rapport.

### 1.3 Implantation du projet

Le site du futur projet est situé à environ 1 km du centre-ville de Hyères et s'articule autour de la gare et des commerces adjacents. Il est prévu comporter un PEM et la réhabilitation du site ENEDIS pour y implanter des logements (zone entourée de vert sur l'image ci-dessous).



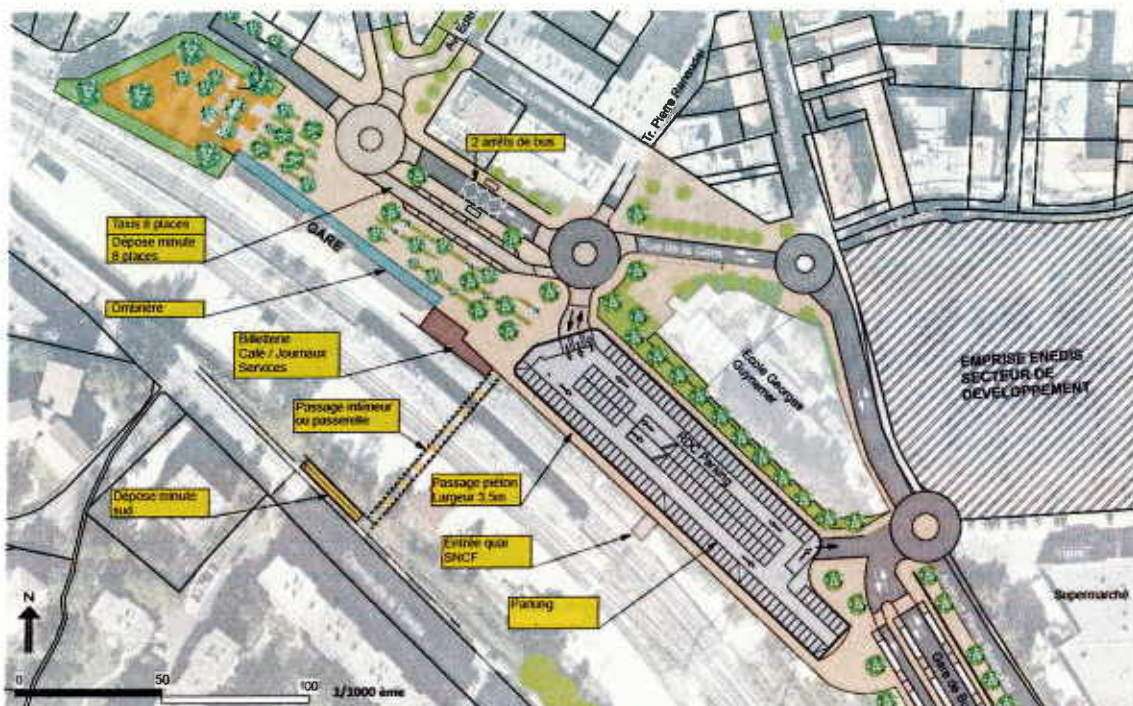
La gare est très fréquentée en période estivale et de plus en plus utilisée depuis la modernisation de la gare de La Pauline dont l'offre de service d'un train toute les ½ heure en période de pointe incite à son utilisation. Son corollaire est la saturation du parking actuel et de ses accès.

Par ailleurs, le site ENEDIS, qui se libère, offre la possibilité de créer des logements collectifs et une résidence pour les séniors.

Les parcelles de terrain pour l'implantation du futur PEM sont propriété de la SNCF, de la commune et de la Métropole.

Les intentions d'aménagement sont reprises dans le schéma ci-dessous :

- création du parvis de la gare et le réaménagement de la rue de la gare et ses abords, avec un arrêt de bus urbains, un dépose-minute, les taxis et du stationnement deux-roues ;
- réalisation d'un parking relais de 560 places, sur 4 niveaux et un rond-point d'accès ;
- réalisation de la gare de bus comprenant 9 quais pour les lignes urbaines, interurbaines et nationales, et de ses accès ;
- création d'un espace billetterie dans la continuité de la gare avec une liaison privilégiée vers la gare de bus.



Si l'idée de la création d'un PEM est plutôt admise et comprise dans les observations du public, ce sont ces intentions d'aménagement qui provoquent des réactions négatives (inversion de l'implantation du parking et de la gare routière) et des inquiétudes (pollution, trafic accru et donc dangerosité).

L'éventuelle transformation de la friche ENEDIS en zone de logements soulève également des interrogations (nécessité réelle d'augmentation de la population et donc du besoin en logements, population et trafic accru) dans une zone déjà dense.

#### 1.4 Evaluation environnementale

La modification du PLU de Hyères concerne l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU en un nouveau sous-secteur UDb, avec une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dont les attendus sont détaillés au paragraphe 1.2.2 supra.

Avant de procéder à cette éventuelle modification il a été nécessaire d'examiner les questions de relief, d'occupation du sol, d'hydrographie, de climat, de patrimoine, de biodiversité, de risques naturels et technologiques, de ressources naturelles, de nuisances, de déchets et de pollution.

Le projet est situé sur une zone relativement plane composée d'un tissu urbain discontinu, de zones d'activité et d'équipements et d'un réseau routier et ferroviaire et espaces associés.

La zone d'implantation n'est pas en contact direct avec des cours d'eau, mais devra néanmoins mettre en place des mesures afin de limiter les risques de rejets.

Situé en zone déjà fortement urbanisée, le projet devra développer une réflexion paysagère pour limiter l'effet « îlots de chaleur ».

Si le périmètre du projet ne comporte pas de monuments historiques, il est situé dans celui de « Protection des Abords des Monuments du PDA n°1 (centre-ville) de Hyères et nécessitera de s'y conformer.

Il en va de même pour les prescriptions et objectifs du règlement de l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine dont fait partie une portion de la zone du projet.

Le secteur de la modification fait partie de secteurs rapproché ou éloigné de plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et de sites Natura 2000. L'aménagement du projet devra donc veiller à préserver les continuités écologiques et respecter les préconisations afférentes.

Le projet respecte les exigences de la charte du Parc National de Port-Cros et prévoit des mesures pour préserver les espèces protégées recensées sur le site.

Le site n'est pas compris dans les zones du Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi) - toutefois à proximité d'une zone classée en B1- et n'est pas soumis à risque de submersion marine.

Le site est concerné par des risques naturels comme les incendies de forêt et situé pour une petite partie en zone l'aléas incendie « fort ». Le projet devra donc intégrer ce risque dans ses aménagements futurs.

De même, il présente un aléa moyen sur le risque de retrait-gonflement des argiles et devra prendre en compte les risques technologiques liés au transport de matières dangereuses (voie ferrée).

Le site du projet est raccordé au réseau d'assainissement et sa réalisation augmentera la consommation d'eau potable de 0,6% de la consommation communale. Cependant, le réseau d'eau potable a une capacité suffisante pour accueillir cette augmentation.

Le futur PEM et la friche ENEDIS sont situés en zone « D » (bruit moins sensible) du Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Hyères et devront respecter les recommandations en lien avec cette zone.

De même la modification prévoit des mesures pour limiter les nuisances sonores et la pollution des sols, notamment par la réhabilitation de l'ancienne usine de gaz.

In fine, les incidences environnementales sont jugées faibles à modérées, avec des mesures prévues pour minimiser l'impact sur la biodiversité et les ressources naturelles.

### 1.5 L'Intérêt général

La notice de présentation du projet, portant modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Hyères-les-Palmiers et visant à créer un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) et à reconverter le site ENEDIS pour la création de logements collectifs et d'une résidence pour les seniors, permet de définir 5 thèmes qui se définissent d'objectifs d'intérêt général :

- ✓ **Amélioration de la mobilité** : Le PEM facilitera les déplacements multimodaux, améliorant ainsi l'accessibilité et la qualité des transports en commun pour les habitants et les visiteurs.
- ✓ **Développement urbain** : La reconversion du site ENEDIS et la création de nouveaux logements répondent aux besoins de logement de la population, y compris des logements sociaux afin de se conformer à la loi SRU, contribuant à la mixité sociale.
- ✓ **Qualité de vie** : L'aménagement d'espaces publics et récréatifs autour de la gare améliorera le cadre de vie des résidents.
- ✓ **Environnement** : Le projet prend en compte les enjeux de la transition énergétique et de la préservation de l'environnement, notamment par la création d'espaces verts et la gestion des eaux pluviales.
- ✓ **Sécurité et confort** : La réorganisation des accès et des infrastructures autour de la gare vise à améliorer la sécurité et le confort des usagers.

Le projet, ainsi présenté, semble être conçu pour répondre aux besoins collectifs et améliorer le bien-être de la communauté et rechercher l'intérêt général des habitants et visiteurs de la ville d'Hyères-les-Palmiers.

**Le contexte, les enjeux et intérêt du projet, les évolutions apportés au règlement écrit et graphique du PLU ainsi que la création d'une nouvelle AOP sont clairement exposés dans la notice de présentation. J'ai trouvé celle-ci accessible, avec une iconographie variée et explicite permettant à tous de juger de l'intérêt de la création d'un PEM et de l'ouverture à l'urbanisation de la friche ENEDIS.**

**Nous verrons avec l'analyse des observations du public et les réponses faites par le porteur de projet que quelques mesures d'accompagnement et de concertation seront probablement nécessaires afin d'assurer une acceptabilité totale des riverains et usagers. Enfin, sur un plan purement formel, j'aurai apprécié que le résumé non technique soit séparé de la notice de présentation et présenté dans un document séparé.**

## 1.6 Cadre juridique

Le projet se doit de respecter :

- Le Code de l'environnement et notamment ses articles L123-1 et L123-2, et R123-8 (étude d'impact, avis de l'autorité environnementale etc...), R123-13, R123-18 et R123-19
- Le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L153-41 et L153-43.

La procédure comprend plusieurs étapes, dont une concertation publique et une enquête publique.

La modification n'affecte pas les orientations de développement durable, les espaces boisés classés, les zones agricoles ou naturelles, ni les protections contre les risques de nuisance.

Les diverses phases de la procédure (délibération d'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU, élaboration du dossier de modification, concertation, délibération suite à cette concertation, saisine de la MRAe pour avis au titre de l'évaluation environnementale, notification aux PPA et échanges avec elles, organisation de l'enquête publique) ont été respectées dans les temps.

## 2 Organisation et déroulement de l'enquête

### 2.1 Organisation de l'enquête

Après avoir été désigné, le 21 novembre 2024, commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet la modification n°4 du plan local d'urbanisme de la commune de Hyères-le-Palmiers en vue de l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU du secteur gare, j'ai pris contact téléphonique avec madame Louis. Nous avons convenu des dates possibles d'ouverture et de fermeture de l'enquête publique ainsi que des dates et lieu des permanences.

Le lundi 9 décembre 2024, je me suis rendu en mairie de Hyères. Je m'y suis fait présenter le projet dans sa globalité en présence de monsieur le président de MTPM et maire de Hyères-les-Palmiers et de plusieurs de ses collaborateurs.

Puis, nous sommes allés sur les sites de la gare et aux environs de la friche ENEDIS visiter le périmètre géographique de l'enquête publique et me suis fait présenter les points les plus significatifs de la modification n°4.

L'avis d'enquête publique a été affiché sur le site concerné, à l'hôtel de la métropole Toulon Provence méditerranée, sur la devanture d'accès à la mairie de Hyères et sur le site internet de la ville à compter du 18 décembre 2024. Les attestations d'affichage sont jointes dans le dossier d'enquête à disposition du public.

La parution de l'avis a été publiée dans deux quotidiens de diffusion locale (Var-Matin et La Marseillaise) les 23 décembre 2024 et du 14 janvier 2025.

Le 7 janvier 2024, jour du début de l'enquête publique et avant la première permanence, j'ai contrôlé l'affichage en mairie de Hyères ainsi que sur le site de la commune et signé les différentes pièces du dossier. Avant chaque permanence, j'ai pu vérifier que l'affiche placée en mairie était bien présente et que le site était bien mis à jour des observations du public.

## 2.2 Composition du dossier mis à la disposition du public

Le registre d'enquête publique et un classeur de présentation (organisé comme suit) étaient à la disposition du public :

- Un dossier administratif contenant :

- ✓ Un sous-dossier des textes régissant l'enquête publique ;
- ✓ Un sous-dossier des documents en lien avec la délibération du conseil métropolitain n°22/9/261 du 29/9/2022 prescrivant la procédure de modification n°4 objet de la présente enquête publique ;
- ✓ Un sous-dossier des documents en lien avec la délibération du conseil métropolitain n°23/06/130 du 8/6/2023 concernant le bilan de la concertation relative à la modification n°4 du PLU de Hyères ;
- ✓ Un sous-dossier des documents contenant la saisine de l'autorité environnementale MRAe, l'avis délibéré N°2023PACA20/3494 du 7/9/2023 de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse à la MRAe du 26/2/2024 ;
- ✓ Un sous-dossier comportant :
  - les courriers de notification aux personnes publiques associées (PPA),
  - les réponses et avis :
    - de la chambre d'agriculture du var en date du 18/1/2024,

- de la DDTM du 12/3/2024,
- de l'ARS du Var du 15/2/2024,
- de la région PACA du 22/2/2024,
- de SNCF Immobilier du 20/3/2024,
- du département du Var du 15/2/2024,
- le courrier de réponse à l'avis de la DDTM en date du 1/10/2024,
- le courrier d'avis favorable de la DDTM en date du 13/11/2024 ;
- ✓ Un sous-dossier avec la demande de désignation d'un commissaire enquêteur, la décision de désignation de celui-ci et l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique n°AP 24/172 du 11/12/2024 ;
- ✓ Un sous-dossier avec l'avis d'enquête publique, les parutions presses dudit avis et des captures d'écran du site Internet.

- Un dossier technique contenant :

- ✓ Une notice de présentation de 100 pages ;
- ✓ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU de Hyères de 32 pages ;
- ✓ Le règlement du PLU de Hyères de 178 pages ;
- ✓ Le diagnostic environnemental du site de la friche ENEDIS fait par la société ERG environnement en décembre 2015 d'environ 200 pages ;
- ✓ Un mémoire en réhabilitation et l'Analyse des Risques Résiduels (ARR) du site de la friche ENEDIS fait par la société BG Ingénieurs conseils SAS en date du 20 novembre 2023 d'environ 500 pages.

- Planche n°4-b (Ouest – Centre-ville) du PLU.

- 5 vues d'artiste des perspectives du futur PEM (ajoutées à ma demande).

- Un plan de masse au format A4 avec les principes les plus récents d'implantation de la friche ENEDIS (ajouté à ma demande).

**En dehors des cinq permanences, le dossier complet était consultable à l'accueil du service Urbanisme de la mairie de Hyères. J'ai personnellement contrôlé les dossiers et le registre d'enquête à chaque permanence.**

### 2.3 Déroulement de l'enquête

J'ai siégé personnellement au service Urbanisme de la mairie de Hyères conformément à l'arrêté n°AP24/172 en date du 11 décembre 2024 du président de MTPM, aux dates et horaires suivants :

- Le mardi 7 janvier 2025 de 9h00 à 12h00.
- Le mercredi 15 janvier 2025 de 14h00 à 16h30.
- Le jeudi 23 octobre 2025 de 9h00 à 12h00.
- Le mercredi 29 janvier 2025 de 14h00 à 16h30.
- Le vendredi 7 février 2025 de 14h00 à 16h30.

J'ai ouvert le registre d'enquête publique le 7 janvier 2025 et l'ai clos le 7 février 2025 à 16h30 (fin de la permanence).

J'ai reçu onze (11) personnes lors de mes permanences. Plusieurs représentaient des associations et deux d'entre elles des CIL (celui de la Gare et celui de Costebelle).

Un seul registre a été nécessaire. Cinq (5) observations y ont été consignées. Par ailleurs, neuf (9) lettres et quinze (15) courriels m'ont été envoyés ont été reçus et mis en ligne sur le site.

**Les mesures de publicités réglementaires étaient variées.**

Les affiches réglementaires étaient visibles pendant toute la durée de l'enquête. L'ensemble du dossier était régulièrement mis à jour au fur et à mesure de l'arrivée des observations du public.

**L'ensemble du dossier de l'enquête étaient disponible sur le site de la mairie de Hyères au format « pdf ». Un renvoi vers ce site était accessible depuis le site de TPM.**

Un ordinateur avec accès Internet a été mis à la disposition du public au service Urbanisme de la mairie de Hyères pour consulter le dossier dématérialisé d'enquête.

Conformément aux dispositions légales, une première publication relative à l'arrêté n°AP 24/172 du 11 décembre 2024 a eu lieu le 23 décembre 2024 dans les journaux suivants :

- Var Matin,
- La Marseillaise.

Cette parution a été renouvelée le 14 janvier 2025 dans les mêmes journaux.

J'ai visé dans le dossier à disposition du public les insertions correspondantes.

**Les certificats d'affichage en date du 26 décembre 2024 puis du 10 février 2025, de la ville de Hyères, ainsi que ceux de MTPM en date du 18 novembre 2024 et du 25 février 2025 sont joints au dossier.**

**Du déroulement de l'enquête, il ressort que l'ensemble des obligations légales et réglementaires a été respecté.**

## 2.4 Analyse du dossier, dépouillement des observations et courriers

### 2.4.1 Analyse du dossier

**Lors d'une de mes permanences, une personne a consulté sur place le dossier. D'autres l'ont fait en dehors de mes permanences.**

Certaines personnes avaient pris préalablement connaissance du dossier sur internet.

J'ai pu constater que le dossier était complet (cf. liste para 2.2). A chacune de mes permanences il était en état.

Une personne a jugé que certaines pièces du dossier (analyses et plans) étaient écrites trop petits. J'estime que le dossier était tout à fait lisible et que l'accès aux analyses, à condition de savoir les interpréter, était possible à partir du dossier dématérialisé en en grossissant la lecture. La remarque est identique pour les plans.

Douze PPA ont été invités par le président de Toulon Provence Méditerranée (TPM) à prendre connaissance et exprimer un avis sur le dossier par courrier du 16 janvier 2024 (Conseil régional PACA, Préfecture du Var, Conseil départemental du Var, CCI du Var, Chambre d'Agriculture du Var, Comité régional de conchyliculture, Chambre des métiers, Architecte des Bâtiments de France, Parc national de Port-Cros, DDTM, SNCF réseau et Mairie de Hyères).

L'Agence Régionale de Santé du Var a été saisie par la DDTM du Var.

#### 2.4.1.1. Sur les avis transmis des PPA :

##### - Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE)

Par avis délibéré n°2023PACA40/3494 en date du 7 septembre 2023, la MRAE, a émis une note de réponse à la saisine par MTPM en date du 7 juin 2023. L'ARS a été saisie par courriel par la DREAL en date du 15/6/2023 et a répondu le 4/8/2023.

Dans cette note il est demandé :

- de démontrer la compatibilité avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et du plan de protection de l'atmosphère pour ce qui concerne le développement et l'usage du vélo, et plus généralement, les transports (déplacements actifs, véhicules propres), ainsi que l'urbanisme.
- d'apporter des compléments à l'évaluation environnementale en matière de pollution des sols, de cadre de vie et de déplacement en faveur de l'utilisation du vélo et de les traduire concrètement dans le règlement et l'OAP.
- de mieux analyser l'insertion paysagère du projet dans l'environnement et en évaluer les incidences sur le paysage et le patrimoine.
- de présenter des données chiffrées sur le nombre de personnes attendues et de logements à créer sur la future zone d'habitation du site ENEDIS et de décrire comment ce projet d'inscrit dans les objectifs de besoins en logements du PLU en vigueur.

Un mémoire en réponse a été rédigé le 26 février 2024 et précise :

- La compatibilité avec le SCoT, le PDU (en insistant sur le volet « vélo ») et le PPA ;
- Les actions prévues, après l'étude conduite par ERG, en matière de :
  - pollution des sols (y compris avec des études complémentaires),
  - conception du réseau d'eau potable, d'autorisations ou interdictions et de suivi de la qualité des eaux ;
  - pollution de l'air avec mise en place d'espaces arborés et autres dispositions.
- Les dispositions incluses dans l'OAP pour intégrer les aménagements et itinéraires cyclables ;
- Les dispositions paysagères envisagées (schémas) ;
- Par des données chiffrées les évolutions attendues en termes de nouvelle population et quantité de logements sur le site ENEDIS.

**J'estime que les réponses fournies à la MRAe sont circonstanciées. Elles devront être suivies d'effet dans le développement du projet.**

- Avis de la chambre d'agriculture du Var

Dans un courrier du 18 janvier 2024, la chambre d'agriculture du Var indique que le projet n'appelle aucune observation particulière et **émet donc un avis favorable.**

- Avis du conseil départemental du Var

Dans un courriel du 1<sup>er</sup> juillet 2024, le conseil départemental du Var indique que **le projet n'appelle pas d'observation.**

- Avis ARS du Var

Dans un courrier du 15 février 2024, l'ARS PACA DD 83 rappelle que ses services ont contribué à l'avis de la MRAe en juillet, puis août 2023.

Sa conclusion est la suivante :

*« Les enjeux sanitaires sont très peu pris en compte dans le PLU de Hyères. Si l'OAP-secteur gare peut présenter un effet bénéfique d'un point de vue environnemental et santé, il est nécessaire que les prescriptions issues des différentes études préalables afin de garantir la protection de la santé soient transcrites dans les mesures prescriptives (règlement du PLU ou OAP). Le PLU doit donc être modifié en ce sens.*

*Au titre des enjeux prioritaires tels que l'exposition des populations à la pollution de l'air et des sols, mes services émettent donc un avis défavorable au PLU en l'état. »*

Ces demandes sont reprises par la DDTM du Var (cf. infra.). **J'estime que les réponses apportées par MTPM sont, comme l'a souligné la DDTM du Var, satisfaisantes (toujours infra.).**

- Avis du conseil départemental du Var

Dans un courrier du 15 février 2024, le président du conseil départemental du Var indique que **le projet d'appelle pas d'observation** de sa part.

- Avis de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Dans un courrier du 22 février 2024, le président de la région PACA indique qu'il a saisi la Délégation Connaissance, Planification, Transversalité afin qu'elle prenne connaissance du projet.

**Il n'y a pas eu de suite donnée à ce courrier. Dont acte.**

- Avis de SNCF Immobilier

Par courrier du 20 mars 2024, le groupe SNCF, agissant tant en son nom et pour le compte de SNCF Réseau et/ou SNCF Voyageurs, émet les observations qui suivent :

Les emprises des sections de la ligne ferroviaire n0942.000 dite de La Pauline-Hyères aux Salins-d'Hyères appartiennent au domaine public ferroviaire. Des passages à niveau sont identifiés.

SNCF précise les dispositions, restrictions et obligations qui s'appliquent lors de construction sur ou abords des voies ou passages à niveau.

Elle rappelle également les obligations qui s'appliquent aux constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées et la nécessité d'une bonne maîtrise de la végétation aux abords des emprises ferroviaires

**Il conviendra donc de lui adresser les dossiers de demande d'autorisation d'urbanisme et autres sollicitations à proximité des emprises ferroviaires.**

- Avis de la DDTM

Dans un courrier du 12 mars 2024, la DDTM formule des observations sur les évolutions proposées dans le projet :

- Concernant le respect de la procédure de modification de droit commun et la nécessité de voter dans nouvelle délibération (du conseil métropolitain) la justification de l'utilité de l'ouverture d'une nouvelle zone à l'urbanisation.

- La notice explicative devra mieux expliciter les mesures ou études concernant le trafic et les aménagements prévus sur ce thème.
- Préciser de manière écrite et graphique les cheminements cyclables sécurisés dans l'OAP et de préciser la capacité et le type d'équipements dédiés au stationnement vélo dans le parking.
- Détailler les mesures de prévention destinées à protéger les riverains actuels et futurs de la pollution engendrée par l'augmentation du trafic routier induite par le PEM.
- Indiquer dans l'OAP et la notice explicative les dispositions qui seront mises en place afin de protéger la population des nuisances sonores de la RD276 et la RD559.
- Respecter les dispositions de l'article 101 de la loi climat résilience du 22 août 2021 (revêtements, aménagement hydrauliques, dispositifs végétalisés ...) et les rappeler dans l'OAP.
- L'OAP n'est pas assez précise sur la construction du parking-silo vis-à-vis des dispositions réglementaires d'un site patrimonial remarquable (la gare).
- Concernant la pollution des sols, préciser dans l'OAP les prescriptions du bureau d'étude au regard des obligations relatives à la protection des populations.
- Recommandations sur les pollens et allergènes ainsi que le risque de prolifération des moustiques.
- Le risque radon n'est pas évoqué dans les documents du PLU et devra figurer dans les objectifs de l'OAP.
- Dans le cadre de l'approbation de la procédure, intégrer la « réponse à l'avis de la MRAe ».

La métropole Toulon Provence Méditerranée a répondu point par point par un courrier en date du 1<sup>er</sup> octobre 2024.

La DDTM, prend acte de cette réponse par un courrier du 13 novembre 2024 et indique que l'examen du courrier du 1<sup>er</sup> octobre répond favorablement à ses attentes et invite MTPM à poursuivre la procédure de modification n°4 du PLU pour la réalisation du pôle multimodal et du projet de reconversion de la friche ENEDIS.

**Dont acte.**

#### 2.4.1.2. Analyse de la compatibilité du projet

La notice de présentation détaille (pages 33 à 38) la compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et la compatibilité avec les documents de rang supérieur.

Ainsi, la modification du PLU crée un nouveau sous-secteur UDb de 8,96 ha, compatible avec **le PADD, SCoT, SRADDET, SDAGE, PDU et PPA et n'affecte pas les zones agricoles.**

**Le projet est compatible avec le PADD** (page 33), visant à :

- améliorer les déplacements, aménager les connexions, renforcer le centre-urbain et les conditions de stationnement (orientation n°1 du PADD).
- améliorer l'offre de logements, développer une offre adaptée aux populations spécifiques, agir en faveur d'un cadre urbain de qualité (orientation n°2 du PADD).

**Le SCoT Provence Méditerranée** identifie la zone du projet comme un pôle à conforter, avec la gare comme principal site en mutation (pages 33 et 34). **Il est compatible avec le SDAGE** (tableau page 36).

L'aménagement du PEM répond à la ligne directrice n°1 du **SRADDET** de la région Provence Alpes Côte d'Azur « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional » (raccordement aux modes ferroviaires et réduction de la congestion des réseaux de transport) et « réduire l'impact environnemental » (page 34). **De plus, le projet s'inscrit au cœur d'un espace artificialisé de la commune et est sans enjeu à l'échelle du Schéma Régional de Cohérence Ecologique** (pages 34 et 35).

Les **directives du SDAGE** Rhône Méditerranée 2022-2027 en termes de gestion équilibrée de la ressource en eau dans le respect de la Directive Cadre sur l'eau ont été analysées. Il en ressort que le projet ne dégradera pas les milieux aquatiques et sera raccordé aux réseaux d'eau potable et d'assainissement (tableau page 36).

**Le projet est compatible avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU)** de la Métropole Toulon-Provence Méditerranée 2015-2025 qui prévoit l'aménagement de la gare en pôle d'échanges multimodal et l'aménagement de parkings voiture, d'un parvis et de voies de circulation piétonne (page 37).

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Var vise à améliorer la qualité de l'air, avec des actions pour densifier et améliorer les transports en commun. En privilégiant la densification et l'amélioration des transports en commun (action n°6 du PPA), **la modification du PLU est compatible avec les objectifs de réduction des nuisances sonores et de préservation de la qualité de l'air du PPA** (page 38).

**J'estime donc que le projet est compatible avec les documents de rang supérieur.**

#### 2.4.1.3. *Sur la notice de présentation*

Document de 99 pages en couleur dont la qualité graphique est à souligner.

Les diverses photos et schémas sont nombreux, à propos et de très bonne qualité.

L'ensemble présente très correctement le contexte et les grandes lignes directrices qui ont prévalu à ce projet de création d'un Pôle d'échange multimodal et l'aménagement de la friche ENEDIS.

Je regrette que la notion de « voie douce », explicite pour les concepteurs du projet, n'ait pas été plus détaillée et commentée. Ainsi, les lecteurs n'ont pas compris que ce terme englobait le mode de déplacement à vélo et l'intégration de pistes cyclables (cf. observations du public).

L'intérêt général n'est, globalement, pas remis en cause par le public qui s'est exprimé. Cependant, de nombreuses observations et craintes (environnement, pollution circulation dangerosité, etc.) prouvent l'intérêt vigilant que porteront les diverses associations sur les aménagements du projet. Une demande forte de concertation et d'explication est constatée.

Ces questionnements reviennent dans plusieurs observations que nous analyserons plus loin.

#### 2.4.1.4. *Sur le plan de zonage*

La planche de zonage était en très grand format et donc parfaitement exploitable.

#### 2.4.1.5. *Sur les autres documents du dossier*

Les autres documents, dont la liste est décrite au paragraphe 2.2 du présent rapport, n'apportent aucun commentaire de ma part. Ils étaient complets et de très bonne qualité.

## 2.4.2 Dépouillement des observations et courriers

J'ai regroupé dans un procès-verbal de synthèse les observations du public et l'ai soumis à MTPM par courriel le mercredi 12 février et remis en main propre à madame Meyer lors de la réunion faite dans les locaux de MTPM le 14 février 2025. Un mémoire en réponse m'a été envoyé par courriel le 26 février et reçu par courrier le 1<sup>er</sup> mars 2025. Ces documents sont annexés au présent rapport.

J'ai pu dégager des observations 8 thèmes principaux :

- Thème 1 : Problèmes de circulation accrus
- Thème 2 : Déplacement / inversion du parking prévu
- Thème 3 : Donner une plus grande place au vélo / privilégier les modes de déplacement doux
- Thème 4 : Taxis
- Thème 5 : Précisions à apporter dans un futur plan de communication
- Thème 6 : Environnement / Biodiversité / Pollution
- Thème 7 : Réglementation et défauts du dossier
- Thème 8 : Divers

Le procès-verbal ci-après présente l'ensemble des observations du public (synthétisées) et le thème de référence qui lui est rattaché. Le tableau qui le suit détaille l'ensemble des observations reçues.

## **Procès-verbal de synthèse des observations du public –** **Modification n°4 du P.L.U. de la ville d'Hyères-les-Palmiers –** **Ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU – secteur gare**

Les observations du public, sont répertoriées selon leur moyen d'acheminement et ordre d'arrivée.

Synthétisées, huit thèmes principaux s'en dégagent avec, pour chacun, un code couleur repris dans le tableau exhaustif joint.

### **1. Problèmes de circulation accrus :**

- *La création de nouveaux ronds-points entrainera des ralentissements (R1 et C7)*
- *La présence de 400 nouvelles personnes dans le quartier va accroître les problèmes de circulation, de stationnement (R3 et C10)*

L'arrivée d'environ 400 à 500 nouveaux résidents sur la friche ENEDIS, l'augmentation de la capacité du parking de la gare ainsi que la présence d'une gare routière, inquiètent grandement les personnes reçues lors de mes permanences et sont résumées dans les 2 observations ci-dessus sur ce thème.

### **2. Déplacement / inversion du parking prévu :**

- *Vers l'Espace 3000 afin de générer moins de circulation et de gênes en instaurant des navettes (R1 – R3 et C10 – C7)*
- *Inverser le positionnement entre le parking et la gare routière afin d'attirer les citoyens vers les transports en commun (R3 et C10 – R5, L8, C11, C14 – L4)*
- *Utiliser la friche ENEDIS pour en faire le parking du PEM (R3 et C10)*

Le positionnement prévu dans le projet actuel du parking à étage à côté de la gare pose question, tant sur l'intérêt d'un parking à cet endroit (plutôt l'utilisation de la friche ENEDIS à cet effet) que sur le côté pratique et « logique pour un PEM » d'avoir la gare de bus la plus proche de la gare SNCF (comme à Toulon ou dans la plupart des villes) et le parking plus loin. Cet avis est partagé par les taxis Hyérois.

Enfin l'immeuble massif que représente le parking sera en face des écoles avec les pollutions induites (visuelle et physique).

### **3. Donner une plus grande place au vélo/ privilégier les modes de déplacement doux :**

- *Le vélo est le grand oublié du projet et n'apparaissent que les termes « transports doux » ou « voie douce » (R3 et C10 – L3 – C3 – C15)*
- *Créer de nouvelles pistes cyclables (R2 - R4 – R5, L8, C11 et C14 - L2 – L3 – C3 – C4 – C5)*
- *Penser au développement des transports par véhicules électriques ou par tramway (R2 – L8)*
- *Le projet n'est pas incitatif à changer de mode de transport vers des modes plus doux (R4)*

Il est beaucoup reproché au projet de ne pas parler de vélo (il est trop souvent employé le terme de « voie douce » trop vague et de ne pas aller au bout de la logique d'un PEM), et de ne pas privilégier d'autres modes de déplacement que le véhicule individuel.

Il est également reproché au projet de ne pas intégrer un futur réseau de pistes cyclables dans la ville avec le PEM comme point central.

#### 4. Taxis

- Laisser les taxis le long de la gare et à proximité des quais (L2- L7)
- Prévoir une capacité de stationnement d'au moins 15 places (L7 et C13), modalités et propositions à gérer directement avec les taxis (réception lors d'une permanence)
- Demande d'un local dans la gare SNCF pour un centre d'appels (L7 et C13)

Les taxis Hyérois ont des demandes spécifiques, dont celle de disposer d'au moins 15 places à proximité de la gare. Ces places pourraient être intégrées au dispositif paysager au Nord des 8 places déjà prévues. Les taxis Hyérois demandent à être partie prenante dans les ajustements des futurs aménagements.

#### 5. Précisions à apporter dans un futur plan de communication :

- Prix du stationnement (tarifs modulés, PMR, commerces etc...), frein ou non à l'utilisation (R1 – R3 et C10 - R4 – L1 – L2 – C5 – C12)
- Absence de présentation / concertation publique du projet, y remédier (R3 et C10 – R5, L8, C11 et C14 – L4 – L5)
- Augmenter les rotations de bus de ville / navettes gratuites, instaurer un tarif unique (R4 – C7)
- Améliorer les diverses signalétiques et autres aménagements (R4 - L2 - C5)
- Accès sud des voies ferrées et dépose-minute (R5, L8, C11 et C14 – L3)
- Apporter des précisions sur les modalités mises en œuvre pendant la phase travaux (L1 -L2)
- Changements sur certaines voies (L1 – L2)
- Aides financières aux commerçants (L1)
- Opposition à la création de nouveaux commerces dans la zone PEM (L1)
- Circulation future des bus aux horaires scolaires (L2)
- Liaison vers St-Tropez et autres liaisons de bus (L2 – C5)
- Améliorer la sécurité (L2)
- Présenter spécifiquement le projet de la friche ENEDIS (L2)
- Stationnement de la future navette en site propre (L3)
- Avenir de l'actuel garage à vélos (L4)
- Conditions d'accès au parking (C6 – C7)
- Passerelle (C7)
- Avenir du parking de l'Espace 3000 (C12)
- Fluidification du trafic ? (C15)

La liste, importante, des observations de ce point illustre le besoin de communication/concertation avec beaucoup de Hyérois (associations d'usagers des transports, CIL, associations faune/flore, commerçants, taxis, ...). Tous réclament d'être associés et écoutés bien en amont des éventuels futurs travaux.

#### 6. Environnement / Biodiversité / Pollution :

- Faire de la friche ENEDIS un parc paysager (R3 et C10)
- Conserver le maximum d'espaces verts (R3 et C10)
- Revoir le projet dans sa globalité pour qu'il soit plus vertueux en termes d'environnement (R3 et C10)
- Absence de diagnostic environnemental. La préservation de la faune et de la flore n'est pas évoquée (C1 -C8)
- Effectuer un diagnostic écologique avant le début de la phase travaux (C1 – C2 et C2bis - C8)
- Devenir des platanes de l'actuel parking (C9)
- Préservation de la biodiversité (C9)
- Pollution due à un parking plus grand, à la gare de bus et à l'accroissement du nombre de nouveaux résidents (R1 – R3 et C10 – L5 – C7)
- Pollution résiduelle de la friche ENEDIS – risques pour les futurs résidents (R3 et C10)
- Mettre en place des lignes de bus électriques non polluants (L2)
- Simplement doubler la fréquence des navettes vers l'aéroport (C12)
- L'avion est un mode de transport qui n'est plus dans l'air du temps (C12)
- Préférence pour une zone Uda plutôt qu'une zone UDb

Il est beaucoup reproché au projet de ne pas s'intéresser à l'environnement pour ne se focaliser que sur le seul aspect transport et habitat. La présence d'un nombre plus que significatif d'habitants et de circulation automobile inquiète (dangerosité physique et pollutions) alors que, pour certains, d'autres solutions existent (navettes électriques, délocalisation du parking vers l'espace 3000, utilisation de la friche ENEDIS pour en faire un parc paysager ...).

#### 7. Réglementation et défauts du dossier :

- Rappels sur ce qu'est un PEM. Le projet ne respecte pas l'esprit d'un PEM (R2 – L8)
- Le projet du PEM est détourné afin de résoudre un problème de parking et totalement différent à la présentation faite en octobre 2024 (L4)
- Le dossier n'était pas sur le site de TPM contrairement à ce qui était indiqué dans la délibération de TPM et sur l'avis d'enquête publique (R5, L8, C11 et C14)
- Absence d'avis du SID alors que zone proche de l'aérodrome (C15)
- Le projet actuel privilégie les véhicules particuliers en discordance avec l'esprit (voire réglementations) d'un PEM (R5, L8, C11 et C14 – L4 – L5)
- Risques de désertification du centre-ville (C12)
- Dépenses excessives non justifiées pour Hyères (C12)
- Les plans et autres tableaux du dossier étaient écrits trop petits (R3 et C10)
- Pas de besoin d'une liaison avec l'aéroport, le public concerné prend sa voiture et ne passe pas par la gare (C12)
- Ne pas faire de passerelle et privilégier un passage piéton à l'extrémité du quai (C15)

Le texte inscrit sur l'avis d'enquête publique laissait à penser que le dossier était directement accessible à partir du site de TPM. Or, cela n'était pas le cas. Il n'y avait pas de lien direct et l'enquête n'était pas évoquée sur le site.

D'autres points, qui rejoignent la problématique de la communication amont, sont évoqués.

8. Divers :

- *Demande à déplacer l'école maternelle (L3 et C15)*
- *Modification d'un article du PLU (L6)*

L'avenir à court ou moyen terme de l'école maternelle a été souvent évoqué pendant mes permanences.

Enfin, une proposition de la modification d'un article du PLU a été avancé par monsieur le premier adjoint de la ville d'Hyères.

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
R1	M. Bousquet	Registre	Construction d'un immeuble (parking) en face d'une maternelle risque avec les vapeurs d'échappement.	Pollution
			Rond-point supplémentaire (entre Auchan et zone ENEDIS) qui entrainera un ralentissement de la circulation et des encombrements.	Problèmes de circulation <b>accrus</b>
			Prix du parking et incitation à prendre le train ... ou non.	Plan de communication
R2	M. Demersseman	Registre	Proposition de déplacer le parking du PEM à l'Espace 3000 (gratuité pendant les manifestations ou pour prendre le train, trottoirs roulants vers les quais, moins de véhicules garés sur la presqu'île de Giens, raccordement à la piste cyclable).	Déplacement du parking vers l'espace 3000
			PEM : Rappel sur la nécessité de courtes distances entre les différents accès et modes de transports (PMR, déficients visuels, etc.) et des cheminements sécurisés	<b>Réglementation</b>
			Relier le PEM et le reste de la ville par des pistes cyclables et parking sécurisé pour les vélos	Donner une plus grande place au vélo Privilégier les modes de transport doux.
R3 et C10	Mme Banuls	Registre et Courriel	Penser au développement des transports par véhicules électriques (bornes etc...)	Pollution
			Terrain ENEDIS restera pollué et dangereux pour des habitants.	Pollution
			Nuisances importantes prévisibles pour la population nouvelle du terrain ENEDIS (pollutions)	Pollution
			Ce terrain ne doit pas servir de lieu d'habitation mais plutôt servir pour le PEM (parking automobile, 2 roues et vélo) ou devenir un parc paysager.	Environnement
			La présence de 400 nouvelles personnes dans le quartier va accroître le nombre de voitures, les problèmes de stationnement, de circulation et de pollution.	Problèmes de circulation accrus
La gare routière doit être à côté de la gare SNCF et le parking de l'autre côté (afin d'attirer les citoyens vers les transports en commun).	Inverser les emplacements du parking et de la gare routière			

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
			Immeuble parking trop imposant à côté de la gare (répercussion sur les écoles). Pourquoi ne pas déplacer le parking à l'espace 3000 et créer des navettes ?	Déplacement du parking vers l'espace 3000
			Le vélo est un grand oublié du projet.	Donner une plus grande place au vélo
			Stationnement doit être gratuit ou modique.	Plan de communication
			Conserver le maximum de jardin et d'espaces verts.	Environnement
			Projet à revoir dans sa totalité.	Environnement
			Absence de présentation publique du projet.	Plan de communication
			Dossier avec plans trop petits, difficilement compréhensibles, tableaux écrits trop petits.	Défauts du dossier
			Inciter réellement les gens à changer de mode de déplacement (moins de voitures) vers des modes doux et actifs.	Privilégier les modes de transport doux.
			Créer une vélo station de 500 places.	Donner une plus grande place au vélo
			Créer, à partir du PEM, des pistes cyclables.	Donner une plus grande place au vélo
	Association « Mobilités presque-île de Giens »	Registre	Plus grande rotation des transports en commun (moins de besoin en parking).	Plan de communication
			Ticket unique pour les modes de transport en commun existants (Réseau Mistral, Zou et TER).	Plan de communication
			Signalétiques adaptées à chaque moyen de transport.	Plan de communication
			Parking gratuit pour les PMR munies de titre de transport.	Plan de communication

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
R5, L8, C11 et C14	Toulon Var Déplacement	Registre et lettre	<p>Le dossier d'enquête n'était pas sur le site de TPM (contrairement à ce qui est indiqué dans la délibération de MTPM et sur l'avis d'enquête publique).</p> <p>Demande de concertation publique pour le projet final du PEM.</p> <p>Le plan actuel privilégie le parking et les véhicules particuliers (en méconnaissance de la loi d'orientation des mobilités et des orientations du CEREMA).</p> <p>Demande d'inverser les emplacements du parking et de la gare routière (Cf. plan joint).</p> <p>Demande de création de parking vélo, de pistes cyclables, voire de vélos en libre-service.</p> <p>Création, dès la mise en œuvre du PEM, de l'accès Sud des voies ferrées (avec dépose minute et accès sécurisés piétons).</p> <p>Demandes de renseignements divers sur la phase travaux (planning, circulation, stationnement, etc...</p> <p>Changements sur certains voies (avenue Edith Cavell, zone ou rue piétonne).</p> <p>Des aides financières sont-elles prévues pour les commerçants ?</p> <p>Plan de communication.</p> <p>Opposition à la création de nouveaux commerces dans le PEM.</p> <p>Gestion du stationnement dans le parking (places privatives ? gratuité ?).</p> <p>Amélioration de la sécurité dans le quartier.</p>	<p>Réglementation</p> <p>Plan de communication</p> <p>Véhicules particuliers privilégiés</p> <p>Inverser les emplacements du parking et de la gare routière</p> <p>Donner une plus grande place au vélo</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p> <p>Plan de communication</p>
L1	Commerçants de la Gare	Lettre		Plan de communication

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
L2	CIL de la Gare	Lettre	Phase travaux : en 2 phases, problématique du parking, navettes depuis l'espace 3000, fonctionnement des taxis.	Plan de communication
			Circulation des bus et véhicules aux horaires scolaires.	Plan de communication
			Pistes cyclables à prévoir.	Donner une plus grande place au vélo
			Cheminement sécurisé.	Plan de communication
			Stationnement et circulation de bus électriques pour éviter la pollution.	Pollution
			Liaison vers Saint-Tropez par le littoral depuis le PEM.	Plan de communication
			Revoir le pluvial de l'avenue Renaudel.	Plan de communication
			Création de toilettes publiques, kiosque d'information et réintroduire une boîte aux lettres.	Plan de communication
			Laisser les taxis le long de la gare.	
			Stationnement dans le parking.	Plan de communication
			Amélioration de la sécurité autour du PEM	Plan de communication
			Projet immobilier terrain ENEDIS, demande d'information (nombre d'habitants, places de parking, protection nuisances sonores, circulation ...)	Plan de communication
L3	CIL de Costebelle	Lettre	Le projet n'aborde pas l'usage du vélo. Demande de réalisation de pistes cyclables.	Donner une plus grande place au vélo
			Déplacement de l'école maternelle (cf. proposition et plan joint)	Divers
			Création pérenne du parking Sud et d'un passage piétons sécurisé.	Plan de communication
			Zone de stationnement de la future navette Gare-Aéroport en site propre (étude sur la nécessité de cette navette ou remplacement par d'autres moyens ?)	Plan de communication

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
			Projet PEM détourné afin de résoudre un problème de parking contrairement aux présentations précédentes (octobre 2024).	Défauts du dossier
L4	FNAUT	Lettre	Priorité donnée aux véhicules particuliers, contre la philosophie d'un PEM.  Demande d'inverser les emplacements du parking et de la gare routière (y compris en laissant un sous-sol « parking »). Cf. plan joint.  Avenir de l'actuel garage à vélo au profit d'une billetterie (à insérer dans l'actuelle gare) ?  Manque de concertation.  Le plan actuel privilégie le parking et les véhicules particuliers (en méconnaissance de la loi d'orientation des mobilités).  Un PEM doit mettre l'usage de la voiture individuelle en dernier point dans l'élaboration d'un PEM.	Véhicules particuliers privilégiés Inverser les emplacements du parking et de la gare routière Plan de communication Plan de communication Véhicules particuliers privilégiés Véhicules particuliers privilégiés
L5	France Nature Environnement (FNE 83)	Lettre	Bruit et pollution du futur parking.  Demande de concertation avec les usagers.	Pollution Plan de communication
L6	M. Roux	Lettre	Demande de modification de l'article 4, du Chapitre 4, du Titre I du règlement du PLU de Hyères-les-Palmiers post enquête publique afin de reformuler un paragraphe (notamment au regard des obligations de la loi d'orientation des mobilités).	Divers
L7 et C13	Syndicat des Rados Taxis Hyérois	Lettre et	Prévoir que la station des taxis soit à proximité des quais de la gare avec un accès bien signalé, dédié et contrôlé.  Prévoir une capacité de stationnement d'au moins 15 places (période forte affluence, rôle de service public en cas de défaillance des trains, anticipation de l'évolution du trafic, ...).  Demande d'un local pour la centrale d'appels dans la gare.	

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
C1	Mme Kapfer	Courriel	Pas de prise en compte du volet biodiversité protégée (aucun diagnostic faune et flore).	Biodiversité
C2 et C2 bis	Mme Dubourg	Courriel	Pré-diagnostic écologique à faire avant le début de la phase travaux.	Biodiversité
C3	N. Jampierre	Courriel	Pré-diagnostic écologique à faire avant le début de la phase travaux (cf. plan joint)	Biodiversité
C4	M. Billioud	Courriel	Manque d'aménagements cyclables (le mot « vélo » n'est pas cité dans la notice de présentation). Créer de nouveaux itinéraires cyclables.	Donner une plus grande place au vélo
			Avis identique à celui de la MRAe sur l'usage du vélo et des modes actifs.	Donner une plus grande place au vélo
			Projet peu accueillant et verdoyant. Demande de divers aménagements à cet effet (kiosque d'information, toilettes publiques, préservation du jardin de grand intérêt, ombrière, plantations en pleine terre, bancs, etc...	Plan de communication
C5	Mme Alonso	Courriel	Anticiper de nouvelles pistes cyclables.	Donner une plus grande place au vélo
			Créer un accès piéton sécurisé depuis l'espace 3000	Plan de communication
			Coût du stationnement des voyageurs pour de courts, moyens ou longs séjours ?	Plan de communication
			Demande de rétablissement de ligne de bus direct Hyères-Cannes-Nice Aéroport.	Plan de communication
C6	Mme Joseph	Courriel	Conditions d'accès au parking, aux trains (avec bagages), etc...	Plan de communication

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
			Construction d'un parking imposant en face d'une maternelle risque de pollution visuelle, sonore et olfactive.	Pollution
C7	Mme Bousquet	Courriel	Rond-point supplémentaire qui entrainera des encombrements.  Conditions d'accès au parking (payant ?)  Proposition de déplacer le parking (avec panneaux photovoltaïques) du PEM à l'Espace 3000 (gratuité pendant les manifestations ou pour prendre le train, trottoirs roulants vers les quais, moins de véhicules garés sur la presqu'île de Giens, raccordement à la piste cyclable).  Passerelle avec ombrière pour se rendre à la gare.  Navettes gratuites pour se rendre à la gare et seulement un dépose minute.	Problèmes de circulation accrus Plan de communication Déplacement du parking vers l'espace 3000 Plan de communication Plan de communication
C8	Mme Florentin	Courriel	Aucun diagnostic environnemental n'a été fait. Documents trop généralistes et réalisés il y a longtemps. La faune en place n'est pas évoquée.	Biodiversité
C9	Mme Lamberti Monteggiani	Courriel	Pré-diagnostic écologique à faire avant le début de la phase travaux.  Devenir des platanes de l'actuel parking. Préservation de la biodiversité et lutte pour la décarbonation.	Biodiversité Biodiversité
C12	Les amis du Niel	Courriel	La concentration de bus à la gare routière est au détriment du centre-ville (nécessité de plusieurs changements) et intensifiera sa désertification.  Est-il besoin de dépenser des millions d'euros pour peu de trains directs qui arrivent à Hyères qui n'est absolument pas une gare centrale de correspondance (Toulon l'est par sa gare SNCF et sa gare routière).  Les estivants qui arrivent à Hyères ont simplement besoin d'un doublement de la fréquence des bus/navettes.	Défauts du dossier Défauts du dossier Environnement

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
			<p>Pas de besoin pour la liaison avec l'aéroport dont le mode de transport n'est pas dans l'air du temps. De plus les personnes qui prennent l'avion se rendent à l'aéroport en voiture et ne passent pas par la gare (SNCF ou routière).</p>	Défauts du dossier
			Parking payant ?	Plan de communication
			Pas d'information sur le parking de l'espace 3000.	Plan de communication
			Préférence pour une zone Uda plutôt qu'une zone UDb (limitation de la densification etc. et risque de pollution).	Environnement
			Quid des aménagements afin de fluidifier la circulation autour du PEM (comptage) ?	Plan de communication
C15	Groupement des comités d'intérêt local de Hyères	Courriel	Quid des aménagements des voie douces ?	Donner une plus grande place au vélo
			Contre la passerelle mais pour un passage piéton à l'extrémité des quais.	Défauts du dossier
			Déplacement de l'école Guynemer au plus loin du parking silo et du passage des bus (pollution, bruit).	Divers
			Absence d'avis du SID alors que zone proche de l'aérodrome (zone D du plan d'exposition au bruit approuvé en 2015).	Réglementation

Monsieur le président de Toulon Provence Méditerranée a répondu aux observations du public par lettre n°1A 216 182 3601 8 du 26 février 2025.

### 3. SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Cette synthèse, reprend chacun des 8 thèmes abordés, les items exposés, la synthèse des réponses qui leur est faite par le maître d'ouvrage (cf. annexe) et **mes propres observations en gras**.

#### 3.1. Thème 1 : Problèmes de circulation accrues

L'arrivée d'environ 400 à 500 nouveaux résidents sur la friche ENEDIS, l'augmentation de la capacité du parking de la gare ainsi que la présence d'une gare routière, inquiètent grandement les personnes reçues lors de mes permanences.

Dans sa réponse, la Métropole indique qu'une étude a été réalisée pour évaluer diverses solutions pour finalement retenir le projet actuel qui prévoit l'élargissement de la Traverse Louis Philippe Le Bon, qui facilitera l'accès entre la rue de la Gare et l'avenue Geoffroy Saint Hilaire, réduisant ainsi la congestion sur l'avenue Renaudel.

La création d'un giratoire sur l'Avenue Renaudel est également prévue pour améliorer la fluidité du trafic et éviter les embouteillages.

De plus, le programme de logements inclura des parkings pour les résidents. Une partie de ces derniers seront des seniors, généralement moins mobiles.

Enfin, le projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) vise à encourager les modes de transport doux et les transports en commun, afin de diminuer l'utilisation de la voiture.

Cette inquiétude sur l'augmentation du trafic me semble légitime. La réponse du porteur de projet reprend l'argumentaire sur les attendus d'un PEM et les complète en précisant les bénéfices de chaque modification de voiries visant à améliorer et fluidifier la circulation.

**J'estime qu'au-delà de cet argumentaire, ces réalisations devront être complétées d'un accès payant au parking (avec aménagements pour les commerces, la longue durée ... comme évoqué dans la réponse de la Métropole à l'item suivant) et d'une vigilance accrue de la police municipale afin d'éviter une circulation et des stationnements anarchiques (entrées/sorties des écoles, arrivée de trains, ...) comme actuellement et réduire la circulation aux entrants et sortants d'un parking silo moderne.**

#### 3.2. Thème 2 : Déplacement / inversion du parking prévu

Le positionnement prévu dans le projet actuel du parking à étage à côté de la gare pose question, tant sur l'intérêt d'un parking à cet endroit (plutôt l'utilisation de la friche ENEDIS à cet effet) que sur le côté supposé plus pratique d'avoir la gare de bus la plus proche de la gare SNCF (comme à Toulon ou dans la plupart des villes) et le parking plus loin.

Enfin il est jugé que l'immeuble massif que représente le parking sera en face des écoles avec les pollutions induites (visuelles et physiques).

La métropole souligne l'importance du parking existant de 300 places sur le site du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM), qui sert non seulement les usagers de la gare, mais aussi les résidents, les parents d'élèves et les clients des commerces locaux. Pour préserver ces différents usages, il n'est pas envisageable de déplacer le parking vers l'Espace 3000, qui est déjà occupé par un parking relais pour le centre-ville et des événements.

Une étude de la société Transmobilités en 2022 a montré que l'offre de stationnement actuelle est saturée, ce qui nécessite une augmentation de la capacité pour favoriser l'utilisation des transports collectifs. Le projet prévoit donc une réorganisation du stationnement en trois catégories : dépose minute et taxis près de la gare, stationnement de courte et moyenne durée dans le mail planté, et stationnement de moyenne et longue durée dans le parking relais. Une tarification incitative sera mise en place pour chaque type d'usage.

Enfin, la métropole insiste sur l'importance de maintenir la gare routière à proximité de la gare (et non d'inverser son positionnement par rapport au parking) pour assurer une interconnexion efficace entre les différents modes de transport, évitant ainsi une rupture dans les déplacements.

**J'estime que les précisions fournies MTPM démontrent bien que la solution du parking déporté à l'Espace 3000 est peu rationnelle. Elles détaillent un peu plus la logique de conception du projet.**

**Le positionnement de la gare routière d'un côté ou de l'autre du parking relève d'un parti-pris d'aménagement. J'estime qu'une éventuelle inversion n'apporterait pas d'avantages notables.**

### 3.3. Thème 3 : Donner une plus grande place au vélo / privilégier les modes de déplacement doux

Il est beaucoup reproché au projet de ne pas parler de vélo (il est trop souvent employé le terme de « voie douce » trop vague), de ne pas aller au bout de la logique d'un PEM, et de ne pas privilégier d'autres modes de déplacement que le véhicule individuel.

Il est également reproché au projet de ne pas intégrer un futur réseau de pistes cyclables dans la ville avec le PEM comme point central.

Dans sa réponse, la Métropole met en avant les initiatives du PEM pour promouvoir les modes de transport doux, tels que la marche et le vélo. Le programme prévoit des aménagements mixtes pour piétons et cyclistes, ainsi que des infrastructures spécifiques pour les vélos, comme une consigne de plus de 60 places et des arceaux sécurisés pour un usage de courte et moyenne durée.

Une nouvelle voie verte sera également créée pour relier la gare au littoral, facilitant les déplacements à vélo et à pied. D'autres projets d'aménagement cyclable sont envisagés pour améliorer la connexion entre la gare et le centre-ville de Hyères, en s'inscrivant dans le cadre du Plan de déplacement urbain.

Le projet accorde également une grande importance aux piétons, avec la piétonnisation du parvis de la gare et des aménagements sécurisés pour les traversées. Une réflexion est en cours pour élargir les zones à 30 km/h autour du parvis afin d'assurer la sécurité des piétons.

Enfin, le PEM inclut des places de stationnement pour véhicules électriques, alimentées par des énergies renouvelables, contribuant ainsi à une mobilité plus durable.

**L'incompréhension que reflètent les observations du public sur le peu de place donné au vélo provient de l'usage exclusif des termes « mobilité douce » ou « voie douce ». Ces termes « techniques » recouvrent bien, sans exclusivité, l'usage du vélo.**

**J'estime que, dans sa réponse, la Métropole détaille suffisamment la place faite au vélo. Le PEM n'étant qu'une étape dans le développement éventuel de ce mode de transport.**

### 3.4. Thème 4 : Taxis

Les taxis Hyérois ont des demandes spécifiques, dont celle de disposer d'au moins 15 places à proximité de la gare (ces places pourraient être intégrées au dispositif paysager au Nord des 8 places déjà prévues) et demandent à être partie prenante dans les ajustements des futurs aménagements.

La Métropole indique que le projet prévoit un stationnement dédié aux taxis, avec 5 places situées près de la gare, le long de la Place de l'Europe et du square des boulistes. De plus, un dépose-minute de 8 places sera également aménagé à proximité de la gare, au niveau du mail planté.

Les autres observations et demandes relatives à ce sujet ne relèvent pas du Plan Local d'Urbanisme, mais seront transmises aux services compétents pour examen.

**J'ai pu constater l'ouverture d'esprit et le pragmatisme des Taxis Hyérois avec qui il me semble constructif de discuter d'aménagements possibles, au-delà des 5 places proposées, qui satisferaient toutes les parties.**

### 3.5. Thème 5 : Précisions à apporter dans un futur plan de communication

La liste, importante, des observations sur ce point illustre le besoin de communication/concertation avec les Hyérois (associations d'usagers des transports, CIL, associations faune/flore, commerçants, taxis, ...). Tous réclament d'être associés et écoutés bien en amont des éventuels futurs travaux.

La Métropole rappelle que le projet a été présenté à six reprises lors des assemblées générales du Comité d'Intérêt Local (CIL) du quartier de la Gare depuis 2019. Ce CIL joue un rôle clé en tant qu'intermédiaire entre les pouvoirs publics, les habitants et les commerçants, en défendant leurs intérêts en matière d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement.

La modification du PLU en cours a également fait l'objet d'une concertation publique, qui a eu lieu du 11 octobre au 11 novembre 2022. Cette concertation a permis aux citoyens de consulter le dossier en ligne et en mairie, et de faire part de leurs observations par écrit.

Le Conseil Métropolitain a ensuite tiré le bilan de cette concertation par une délibération en juin 2023, entraînant des évolutions du projet, notamment la création d'un emplacement réservé pour améliorer la circulation.

Concernant la phase de travaux, il est prévu de maintenir les accès et les circulations, avec un plan de chantier détaillé. Des réflexions sont en cours pour utiliser le foncier au sud de la voie ferrée pour le stationnement durant les travaux. Les lignes de transport en commun seront adaptées pour assurer la liaison entre l'Espace 3000 et la gare. Une charte pour minimiser les nuisances pendant le chantier sera également mise en place.

Les travaux devraient commencer fin 2026 et se poursuivre jusqu'en 2028.

Les autres observations et demandes qui ne relèvent pas du PLU seront transmises aux services concernés pour examen.

**Au vu des réponses de la Métropole, j'estime que le projet a tenu compte des observations du public via les CIL et la concertation d'octobre/novembre 2022. Toutefois, la phase chantier devra être particulièrement adaptée pour une nuisance « a minima » pour les riverains et usagers. Sans modification de fond du projet, certains aménagements sont probablement possibles (signalétiques, liaisons bus, sécurité, passerelle, ...) en concertation avec les CIL et associations afin de ne pas « braquer » le public sur une opération qui se veut d'intérêt public.**

### 3.6. Thème 6 : Environnement / Biodiversité / Pollution

Il est beaucoup reproché au projet de ne pas s'intéresser à l'environnement pour ne se focaliser que sur le seul aspect transport et habitat. La présence d'un nombre plus que significatif d'habitants et de circulation automobile inquiète (dangerosité physique et pollutions) alors que, pour certains, d'autres solutions existent (navettes électriques, délocalisation du parking vers l'espace 3000, utilisation de la friche ENEDIS pour en faire un parc paysager ...).

Dans la réponse de la Métropole, le projet de PEM est présenté comme un modèle de durabilité environnementale, s'inscrivant dans la démarche Quartier Durable Méditerranéen. Il intègre des principes de préservation et d'amélioration de l'environnement, notamment par la création d'espaces publics végétalisés, la gestion des espèces envahissantes, et la plantation de plus de 100 arbres. Une étude sur la faune et la flore a été réalisée pour évaluer les impacts sur la biodiversité, concluant à un enjeu faible pour le périmètre du projet.

Conformément à la réglementation en vigueur (article R122-2 du Code de l'Environnement), le projet sera soumis à un examen au cas par cas (dossier en cours) pour déterminer s'il nécessite une évaluation environnementale. La qualité de l'air est également une priorité, avec des études montrant que le PEM contribuera à réduire les émissions polluantes en favorisant les transports en commun et les modes de déplacement doux.

La reconversion de la friche Enedis est également abordée, visant à optimiser l'utilisation du foncier pour le développement résidentiel, tout en garantissant la mixité sociale et en développant le dynamisme économique du quartier. Une OAP spécifique permettra de maîtriser la forme urbaine et paysagère du projet immobilier (espaces paysagers).

Des études de pollution des sols ont été menées par la société ERG Environnement, et un plan de gestion a été élaboré par le cabinet BFG Ingénieurs Conseil pour assurer la compatibilité du site avec les futurs aménagements (interdictions, études complémentaires à mener, dépollution, travaux nécessaires, ...).

Concernant les nuisances sonores, des normes strictes d'isolation seront appliquées, et des mesures seront prises pour atténuer les impacts acoustiques sur les habitations et les établissements scolaires. Le projet prévoit également un recul des bâtiments par rapport aux voies bruyantes et l'intégration d'espaces arborés pour créer une ambiance apaisée.

Enfin, le choix de créer un sous-secteur UDb est justifié par la nécessité d'adapter la hauteur des constructions au tissu urbain environnant, tout en respectant les réglementations en matière de hauteur.

Les autres observations et demandes qui ne relèvent pas du PLU seront transmises aux services concernés pour examen.

**Les explications de la Métropole sont claires et les arguments présentés factuels. Cependant, comme pour le point précédent, on note une forte attente du public sur le volet environnemental et sur la communication indispensable à ce sujet. Il me paraît difficile de tout miser sur le « vous verrez au résultat ».**

**J'estime que, là encore, une nécessaire communication, régulière, est à mener avec les CIL et les associations.**

### 3.7. Thème 7 : Réglementation et défauts du dossier

Le texte inscrit sur l'avis d'enquête publique laisserait à penser que le dossier était directement accessible à partir du site de TPM. Or, cela n'était pas le cas. Il n'y avait pas de lien direct et l'enquête n'était pas évoquée sur le site.

D'autres points, qui rejoignent la problématique de la communication amont, sont évoqués.

La Métropole indique dans sa réponse que les informations concernant l'enquête publique relative à la modification n°4 du PLU de Hyères sont accessibles sur les sites internet de MTPM (renvoi vers le lien de publication) et de la ville de Hyères. L'arrêté n°24/172 précise l'ouverture de cette enquête, et les citoyens peuvent consulter les documents nécessaires via le lien fourni sur le site de la ville.

Le projet de Pôle d'Échange Multimodal (PEM) est situé à proximité de l'aérodrome, mais il ne nécessite pas l'avis du Service Infrastructure de la Défense (SID). Il se trouve dans une zone de « Bruit moins sensible » selon le Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Hyères, et devra respecter les recommandations associées.

Le PEM vise à faciliter l'intermodalité en reliant divers modes de transport, en accord avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Provence Méditerranée et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Métropole. Le projet inclut des voies cyclables sécurisées et des aménagements pour piétons, favorisant ainsi l'utilisation du vélo et améliorant la sécurité des traversées piétonnes.

La piétonnisation du parvis de la gare et des espaces environnants est également prévue, ce qui contribuera à créer un environnement plus agréable et accessible. De plus, des places de stationnement pour véhicules électriques seront intégrées au parking relais, alimentées par des énergies renouvelables.

Il est important de noter que le PEM ne se limite pas à résoudre un problème de stationnement, mais s'inscrit dans une démarche de transition énergétique. Le projet vise à renforcer la fonctionnalité du secteur de la gare tout en contribuant à un programme de renouvellement urbain, sans déséquilibrer l'offre du centre-ville, mais en l'enrichissant.

Les autres observations et demandes qui ne relèvent pas du PLU seront transmises aux services concernés pour examen.

**J'estime que la réponse de la Métropole est factuelle et dispose d'une argumentation cohérente sur la méthodologie employée, la compatibilité avec les documents de portée supérieure au PLU et les attentes sur la réalisation d'un PEM.**

**Concernant la visibilité sur le site de TPM, j'estime qu'il y a de gros progrès à réaliser en termes d'accès à l'information. Un lien direct et unique au dossier (celui indiqué dans la réponse de la Métropole) sur l'avis d'enquête publique ainsi que dans un onglet « actualités » des sites internet de la métropole et de la ville d'Hyères seraient appréciables. Il ne faut pas oublier que, dans la plupart des enquêtes publiques, les personnes qui s'intéressent aux projets sont plutôt des « seniors » pas toujours à l'aise dans la recherche sur Internet.**

### 3.8. Thème 8 : Divers

L'avenir à court ou moyen terme de l'école maternelle a été souvent évoqué pendant mes permanences.

Enfin, une proposition de la modification d'un article du PLU a été avancé par monsieur le premier adjoint de la ville d'Hyères.

Le projet de Pôle d'Échange Multimodal (PEM) prend en compte les enjeux de qualité de l'air, notamment en ce qui concerne l'école maternelle située à proximité de la zone de stationnement de la gare. Actuellement, la circulation et le stationnement dans cette zone sont des sources importantes de pollution. Le projet vise à améliorer cette situation grâce au recul des aires de stationnement et à la création d'une coupure végétale, ce qui devrait contribuer à réduire les nuisances.

Plusieurs études sont en cours pour évaluer l'impact du projet sur la qualité de l'air et le bruit. Ces études incluent une simulation de trafic, une étude acoustique et une étude sur l'air et la santé. Elles se concentrent sur les lieux sensibles tels que les écoles, la crèche, l'EHPAD et les espaces publics à proximité des voies de circulation. Les résultats de ces études permettront de définir des mesures spécifiques à intégrer dans le projet lors de l'autorisation d'urbanisme.

Enfin, il est prévu de modifier l'article 4, chapitre 4, Titre 1 du règlement du PLU pour clarifier les exigences concernant le pré-équipement en prises électriques dans les parkings couverts. Cette modification vise à éviter d'imposer une borne pour chaque place de stationnement tout en respectant les dispositions relatives à la mobilité durable, conformément à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. Cela permettra une plus grande flexibilité tout en soutenant les objectifs de transition énergétique.

**Au vu de ces réponses, je n'ai pas d'observation sur ce thème.**

**J'estime, à travers l'analyse du dossier d'enquête publique relatif à la modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme de Hyères-les-Palmiers, que la Métropole a répondu de manière claire et compréhensible aux observations du public.**

Fait à Toulon, le 7 mars 2025

Olivier Luc  
Commissaire enquêteur

A blue ink signature of Olivier Luc, written in a cursive style, positioned below the printed name and title.

## **ANNEXES AU RAPPORT**

### **LETTRE PROCES-VERBAL DE SYNTHESE EN DATE DU 14 FEVRIER 2025**

(la synthèse des observations du public se trouve au paragraphe 2.4.2  
supra)

Toulon, le 14 février 2025

Monsieur Olivier LUC  
35, avenue de la Victoire du 8 mai 1945  
83000 Toulon

à

Monsieur le président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Hôtel de la Métropole  
107 Boulevard Henri Fabre – CS 30536  
83041 Toulon Cedex 09

**Objet** : Enquête publique n° E24000070/83, ayant pour objet la modification n°4 du P.L.U. de la ville d'Hyères-les-Palmiers – Ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU – secteur gare

Monsieur le président,

L'enquête publique objet du présent courrier, vient de se terminer.  
Vous trouverez les observations du public dans le procès-verbal de synthèse ci-joint, remis en main propre en vos locaux de l'immeuble Galaxy A de Toulon le 14 février 2025 et envoyé par courriel le 12 février 2025. Les copies des 5 observations sur le registre, des 8 lettres et des 15 courriels reçus sont déjà en possession de vos services qui les ont scannés au fur et à mesure et déposés sur le site de la ville de Hyères.

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, afin de rédiger mon rapport et formuler mes conclusions motivées, je souhaiterais connaître votre position sur l'ensemble des points listés, par courrier adressé à mon domicile, et par courriel (dont un exemplaire en format Word), sous 15 jours à dater du 14 février.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma considération distinguée.

Olivier LUC  
Commissaire enquêteur

**Original signé**

Annexe : PV de synthèse des observations du public

## LETTRE MEMOIRE EN REPONSE DE MTPM EN DATE DU 26 FEVRIER 2025



Toulon, le 26 FEV 2025

Jean-Pierre GIRAN  
Président de Toulon Provence Méditerranée

À

Monsieur Olivier LUC  
35 Avenue de la Victoire du 8 mai 1945

83000 TOULON

LR avec AR n° 1A21618236018

**Direction Générale des Services**

Valérie PAECHT  
Directeur Général des Services

*Direction Générale Adjointe des Services  
Développement Durable et Valorisation du Territoire*  
Christine MORICE – DGAS  
Pascal GARDES – Adjoint à la DGAS

*Direction de la Planification Territoriale et des Projets Urbains*  
Aurélien MEYER – Tél. : 04 94 36 48 54

*Affaire suivie par*  
Inès GUILLIER – Chef de service  
[iquillier@metropoletpm.fr](mailto:iquillier@metropoletpm.fr)

**N/REF:** DPTPU JPG/VP/CM/PG/AM/IG- 26-2025

**OBJET :** Enquête publique portant sur la modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Hyères relative à l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU, Secteur Gare.

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

A l'issue de l'enquête publique citée en objet qui s'est tenue du 7 janvier au 7 février 2025 inclus, vous avez bien voulu remettre à la Direction de la Planification territoriale, des projets urbains et de la fiscalité de la Métropole TPM, le 14 février 2025 un courrier accompagné du procès-verbal de synthèse et de l'ensemble des observations du public.

Avant d'apporter des réponses précises aux questions qui ont été soulevées lors de l'enquête publique, nous souhaitons rappeler quelle est pour nous l'utilité du Pôle d'Echange Multimodal et de la définition dont il a fait l'objet.

Les questions que se posent les citoyens lors de l'Enquête Publique sur le PEM à la gare sont d'autant plus légitimes que ce PEM est réalisé pour justement leur apporter des réponses aux questions soulevées.

\* Privilégier les transports en commun aux transports individuels afin d'améliorer la fluidité de la circulation, limiter l'usage des véhicules personnels, réduire ainsi la pollution et protéger l'environnement, voilà le cœur du projet. Il doit également permettre de dynamiser des modes de déplacements plus doux tels que le vélo, dès lors que de grands espaces, sur le PEM où à proximité (Espace 3000), permettent de les garer ou d'en louer (en cas de vélib par exemple).

\* C'est d'ailleurs une priorité de la politique locale que de développer les voies douces. On observera que, partant de l'Espace 3000, des voies cyclables peuvent conduire sans discontinuité sur les plages, au port, à l'Ayguade, aux Salins, sur l'avenue Decugis, l'avenue Gambetta et en centre-ville. Ce maillage exceptionnel invite à développer la possibilité de stationner son vélo à la gare ou à proximité (Espace 3000) ; c'est ce qui est prévu.

\* On notera que la réalisation d'un parking silo n'est pas indépendante du PEM mais, concomitante, permettant la convergence de cars et de navettes.

Ainsi, comme le veut un PEM, tous les moyens de transports peuvent converger pour mieux les utiliser et réduire ainsi les différents problèmes de circulation : vélos, voitures, bus, navettes, trains et même avion, le PEM devant être relié par un TCSP à l'aéroport.

\* Concernant le projet immobilier sur le terrain ENEDIS, la modification de PLU a pour but de maîtriser le volume des constructions et les principes d'aménagement dans une OAP au-delà de ce qu'aurait permis un simple zonage UD.

J'ajoute que l'existence d'une résidence seniors et de logements sociaux dans ce projet réduit considérablement le nombre de véhicules pouvant être généré, véhicules qui, en toute hypothèse, trouvent « in situ » leur parking. On rappellera que ce projet d'urbanisme constitue une quasi obligation de l'Etat dans le cadre des exigences de la Loi SRU sur les logements sociaux.

\* Enfin, la circulation sur le quartier de la gare ne sera pas rendue plus difficile par le projet sur le terrain ENEDIS car les futurs habitants pourront en sortir et y accéder par le boulevard Geoffroy Saint Hilaire via la traverse Philippe Le Bon évitant ainsi la place de l'Europe et le boulevard Renaudel. En outre, les différents carrefours créés ont vocation à fluidifier la circulation sur le carrefour de l'Europe en permettant l'accès indépendant au parking du PEM par le boulevard Renaudel.

Globalement la situation des habitants de la gare sera largement améliorée :

- Davantage d'espaces verts entre la gare et les écoles
- Réduction de la « tâche » que représente le parking aérien actuel.
- L'afflux supplémentaire de population n'est pas un inconvénient pour le commerce local déjà très dynamique, étant bien entendu qu'aucun commerce ne sera créé dans le parking silo.
- La circulation sera fluidifiée tant à la gare que dans la ville d'Hyères en général ; rappelons en effet que c'est cet objectif sur l'ensemble de la commune et du territoire qu'a vocation à résoudre la création d'un PEM.

Revenons plus précisément sur les différents points soulevés lors de l'enquête publique :

#### **1- Problèmes de circulation accrue**

- *Ralentissements résultant de la création de nouveaux ronds-points*
- *Problèmes de circulation et de stationnement engendrés par l'arrivée de 400 nouveaux résidents dans le quartier, par l'augmentation de la capacité du parking de la gare et par la présence de la gare routière*

Rappelons qu'une étude globale de circulation a été conduite par la Métropole permettant de tester différents scénarii de partage de voirie et d'évaluer les réaménagements nécessaires pour fluidifier la circulation et le stationnement aux abords de la gare. C'est à la suite de cette étude qu'ont été envisagés l'élargissement de la Traverse Louis Philippe Le Bon et la réalisation de plusieurs ronds-points. Ainsi la création d'un Emplacement Réservé (ER162) sur une largeur d'environ 8m, au sein du sous-secteur UDb, destiné aux travaux d'élargissement de la Traverse Louis Philippe Le Bon, permettra de créer une liaison entre la rue de la Gare et l'avenue Geoffroy Saint Hilaire, sans qu'il ne soit nécessaire d'emprunter l'avenue Renaudel. Cela permettra de soulager cette voie qui sera impactée par la sortie du PEM et l'accès à l'opération de logements.

En outre, la solution de giratoire sur l'Avenue Renaudel est précisément conçue pour fluidifier la circulation et faciliter la sortie de la gare routière, du parking relais ou du mail planté. Les simulations de trafic, réalisées dans le cadre de l'étude, ont démontré qu'un carrefour sans giratoire aurait pour conséquence des remontées de file sur l'Avenue Renaudel, une saturation du rond-point du 18 juin 1940, et des difficultés pour les usagers de sortir du PEM et s'insérer sur l'Avenue Renaudel. Ainsi la solution de giratoire permet de fluidifier les trafics et d'éviter les congestions sur le quartier de la gare et plus largement sur les voies limitrophes.

Concernant la problématique résultant de l'accroissement du nombre de résidents, il faut rappeler que le programme de logements sera en partie dédié à des résidences seniors accueillant des personnes âgées représentant une frange de la population amenée à être moins véhiculée.

Enfin, la mise en place du PEM doit favoriser un report modal en faveur des mobilités douces (marche, vélo) et des transports en commun, permettant une réduction de l'utilisation de la voiture.

## **2- Déplacement / inversion du parking prévu**

- *Déplacer le parking vers l'Espace 3000 afin de générer moins de circulation et de gênes en restaurant des navettes*
- *Inverser le positionnement entre le parking et la gare routière afin d'attirer les citoyens vers les transports en commun*
- *Utiliser la friche ENEDIS pour en faire le parking du PEM*

Il faut rappeler qu'il existe déjà un parking de 300 places sur l'emprise du futur PEM, stationnement qui répond non seulement aux besoins des usagers de la gare mais également des résidents, des parents qui déposent leurs enfants à la maternelle et des clients des commerces du quartier très fréquenté de la gare.

Pour préserver ces différents usages, le positionnement du futur parking ne peut être envisagé à l'espace 3000 d'autant que l'esplanade de l'espace 3000 accueille déjà un parking relais pour la desserte du centre-ville et le stationnement des manifestations de la salle polyvalente.

De plus, l'étude de Transmobilités en 2022 a révélé que l'offre actuelle de la gare arrive en saturation entre les différents usages et temporalités (usagers de la gare SNCF, des commerces et équipements du quartier, ...). Or, l'offre de stationnement d'un pôle d'échange doit être suffisamment dimensionnée, pour permettre un report modal vers les transports collectifs (train, car) dans les trajets domicile-travail, domicile-études, ou loisirs et tourisme.

Le projet permet donc d'augmenter la capacité de stationnement et de clarifier les usages et leur localisation selon 3 principaux usages :

- Stationnement de type dépose minute et taxis au plus proche de la gare et de son parvis,
- Stationnement de courte et moyenne durée dans le mail planté (accompagnateurs des élèves des écoles, usages liés au quartier et aux commerces, ...);
- Stationnement de moyenne et longue durée au sein du bâtiment du parking relais.

Les stationnements suivront une logique de tarification incitative adapté à chaque usage.

Par ailleurs, comme il a déjà été précisé dans le propos introductif, le PEM répond à une logique d'interconnexion des différents modes de déplacement. Ainsi le déplacement du parking vers l'Espace 3000 nuirait à l'articulation des fonctions d'intermodalités du pôle d'échange et cela créerait une rupture de charge dans le changement des modes de déplacements.

Enfin, en ce qui concerne le positionnement de la gare routière, il est précisé qu'elle se trouve dans l'immédiate proximité de la gare, le long du parking en silo. Il n'y a pas donc lieu d'inverser le positionnement de la gare et du parking.

### **3- Place du vélo et des modes de déplacements doux**

- *Le vélo n'est pas cité dans le projet*
- *Nécessité de créer des pistes cyclables / Intégrer un réseau de pistes cyclables au PEM*
- *Développer des transports par véhicules électriques ou par tramways*
- *Peu d'incitation à une évolution vers des modes de transports plus doux*

Il va de soi que la mise en place d'un PEM favorise les modes de transport doux et actifs (marche et vélo) en proposant un changement modal optimal.

Ainsi, le programme du Pôle d'Echange Multimodal prévoit des aménagements mixtes piétons/vélo, des aménagements dédiés aux vélos sur les voies de circulation, dispositions incluses dans l'OAP.

En ce qui concerne le stationnement vélos, il est prévu une consigne vélo de plus de 60 places intégrées au parking relais à proximité de la gare et du parvis (usage de moyenne et longue durée) ainsi que des arceaux sécurisés (20 places) sur le parvis de la gare (usages de courte et moyenne durée). De plus le projet amorce une liaison cyclable qui fait actuellement défaut de la gare au littoral vers le Sud, par la création d'une voie verte dédiée aux vélos et piétons au sein du pôle d'échange (en alternative à l'Avenue Renaudel). D'autres réflexions d'aménagement cyclable, hors périmètre du PEM existent également : poursuite du maillage de la gare vers l'Est, et continuités entre la gare et le centre-ville de Hyères. La réalisation d'itinéraires cyclables s'inscrit dans la continuité des actions du Plan de déplacement urbain (PDU) et contribue à accroître l'accessibilité à la gare et au centre-ville de Hyères par les déplacements doux et les reports modaux.

Une priorité est également donnée à l'usage du piéton. Le projet prévoit la piétonnisation du parvis de la gare, en continuité du square des boulistes, et des parvis de la crèche et de l'école, un positionnement des traversées de la Place de l'Europe et de la Rue de la Gare de manière sécurisée permettant les chemins les plus courts et intuitifs. Une réflexion d'élargissement des

périmètres de zone 30 est également à l'étude sur les axes limitrophes au parvis (Place de l'Europe, rue de la Gare) afin d'assurer la sécurité des piétons.

En matière de véhicules propres, le projet intègre des places de stationnement de véhicules électriques au sein du parking relais, alimentées par la production d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques en toiture).

#### **4- Taxis**

- *Laisser les taxis le long de la gare et à proximité des quais*
- *Prévoir une capacité de stationnement d'au moins 15 places, modalités et propositions à gérer directement avec les taxis (réception lors d'une permanence)*
- *Demande d'un local dans la gare SNCF pour un centre d'appels*
- *Disposer d'au moins 15 places à proximité de la gare (pouvant être intégrées au dispositif paysager au Nord des 8 places déjà prévues.)*

Le stationnement dédié aux taxis est prévu. En effet, 5 places seront localisées dans le projet au plus proche de la gare et du parvis, le long de la Place de l'Europe et du square des boulistes. Le dépose minute de 8 places des automobilistes sera également implanté au plus proche de la gare au niveau du mail planté.

Les autres observations et requêtes de ce thème ne sont pas du ressort du Plan Local d'Urbanisme mais sont orientées vers les services concernés pour réflexion.

#### **5- Précisions à apporter dans un futur plan de communication**

- *Prix du stationnement (tarifs modulés, PMR, commerces etc...), frein ou non à l'utilisation*
- *Absence de présentation / concertation publique du projet, y remédier*
- *Augmenter les rotations de bus de ville / navettes gratuites, instaurer un tarif unique*
- *Améliorer les diverses signalétiques et autres aménagements*
- *Accès sud des voies ferrées et dépose-minute*
- *Apporter des précisions sur les modalités mises en œuvre pendant la phase travaux*
- *Changements sur certaines voies*
- *Aides financières aux commerçants*
- *Opposition à la création de nouveaux commerces dans la zone PEM*
- *Circulation future des bus aux horaires scolaires*
- *Liaison vers St-Tropez et autres liaisons de bus*
- *Améliorer la sécurité*
- *Présenter spécifiquement le projet de la friche ENEDIS*
- *Stationnement de la future navette en site propre*
- *Avenir de l'actuel garage à vélos*
- *Conditions d'accès au parking*
- *Passerelle*
- *Avenir du parking de l'Espace 3000*
- *Fluidification du trafic ?*

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal a été présenté à chaque assemblée générale du CIL du quartier de la Gare depuis 2019, soit à six reprises. Un des rôles principaux du CIL est de servir de relais entre les pouvoirs publics, les habitants et les commerçants du quartier pour défendre leurs intérêts dans le domaine de l'urbanisme, de l'aménagement et de l'environnement, des travaux, de la prévention du risque inondation ainsi que la propreté et la tranquillité publique.

En outre la modification du PLU en cours a fait l'objet d'une concertation publique à différentes étapes.

Par délibération n°22/09/261 en date du 29 septembre 2022, le Conseil Métropolitain, dans le cadre de la modification n°4 du PLU de Hyères, a justifié l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU sur le secteur de la gare et a défini les objectifs poursuivis ainsi que les modalités de la concertation. Cette concertation, d'une durée de 31 jours a débuté le 11 octobre 2022 et s'est terminée le 11 novembre 2022 inclus. Le dossier était consultable en ligne et en Mairie de Hyères.

Les moyens d'expression mis en place ont été les suivants :

- Un registre mis à la disposition du public sur rendez- vous à la Mairie de Hyères
- La possibilité pour chacun de faire part de ses observations par courrier à l'attention de Monsieur le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Par délibération n°23/06/130 en date du 08 juin 2023, le Conseil Métropolitain, dans le cadre de la modification n°4 du PLU de la ville de Hyères a tiré le bilan de la concertation et fait évoluer le projet par la création d'un emplacement réservé n°162 pour fluidifier la circulation au droit du site de projet.

Concernant les modalités de mise en œuvre durant la phase de travaux, les précisions suivantes peuvent être apportées :

- Pendant le chantier, les accès et circulations seront maintenus et précisés dans un plan de chantier. Une réflexion sur la mobilisation du foncier au sud de la voie ferrée appartenant à la SNCF est en cours pour répondre aux besoins de stationnement pendant les travaux. Actuellement, la liaison entre l'Espace 3000 et la gare est possible par plusieurs lignes du réseau Mistral (16, 17, 23, 29, 39 et 67) qui seront maintenues et adaptées (lignes et arrêts Espace 3000 et Gare) pendant la phase de chantier. La mobilisation possible du stationnement Espace 3000 avec navette est en réflexion. Par ailleurs, une charte chantier faibles nuisances est prévue et intégrera les enjeux de gestion et plan de chantier dans les différentes phases de travaux, le maintien des accès et circulations pendant les travaux pour les commerces, services, équipements.
- Les travaux devraient débuter à la fin de l'année 2026 et se poursuivre jusqu'en 2028.

Les autres observations et requêtes mentionnées dans ce thème ne sont pas du ressort du Plan Local d'Urbanisme mais sont orientées vers les services concernés pour réflexion.

## **6- Environnement / Biodiversité/ Pollution**

- *Faire de la friche ENEDIS un parc paysager*
- *Conserver le maximum d'espaces verts*
- *Revoir le projet dans sa globalité pour qu'il soit plus vertueux en termes d'environnement*
- *Absence de diagnostic environnemental. La préservation de la faune et de la flore n'est pas évoquée*

- Effectuer un diagnostic écologique avant le début de la phase travaux
- Devenir des platanes de l'actuel parking
- Préservation de la biodiversité
- Pollution due à un parking plus grand, à la gare de bus et à l'accroissement du nombre de nouveaux résidents
- Pollution résiduelle de la friche ENEDIS – risques pour les futurs résidents
- Mettre en place des lignes de bus électriques non polluants
- Simplement doubler la fréquence des navettes vers l'aéroport
- L'avion est un mode de transport qui n'est plus dans l'air du temps
- Préférence pour une zone UDa plutôt qu'une zone UDb

Le projet de PEM objet de la présente modification du PLU est vertueux sur le plan environnemental.

En effet Le projet s'inscrit dans la démarche Quartier Durable Méditerranéen et intègre les critères Eviter / Réduire / Compenser dans le parti pris environnemental et paysager : création d'espaces relais par la composition d'espaces publics, leur végétalisation selon différentes strates et essences adaptées au climat local, gestion des espèces envahissantes (Herbe de la Pampa) pendant la phase de chantier, préservation maximale des arbres existants dans le projet et pendant le chantier, plantation de plus de 100 arbres et d'arbrisseaux, réflexions d'intégration d'habitats (dont martinets, hirondelles, moineaux, chiroptères) au sein des bâtiments et espaces publics.

Concernant la prise en compte de la biodiversité et des diagnostics écologiques et environnementaux, une étude faune/flore sur les incidences Natura 2000 a été réalisée en Septembre 2021 par TINEETUDE INGENIERIE (avec analyse bibliographique, cartographique, et investigations de terrain). Elle a permis d'identifier les enjeux liés à la présence des espèces faunistiques et floristiques au sein de l'emprise du projet et du périmètre d'étude (zone élargie autour du projet) et les enjeux liés à la biodiversité et aux continuités écologiques sur le périmètre d'étude. Les conclusions de cette étude démontrent un enjeu qualifié de « faible » sur l'ensemble du périmètre de projet.

Dans le cadre de l'autorisation d'urbanisme et conformément à l'article R122-2 du Code de l'Environnement, le projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Hyères sera soumis à examen au cas par cas. Un dossier de cas par cas est en cours et sera déposé à la MRAE qui précisera si le projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale et étude d'impacts. Le dossier de cas par cas comprend une notice d'incidence, qui intègre un volet milieux naturel et biodiversité dans l'analyse de l'état initial, dans les impacts et incidences du projet et dans les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

La préservation et l'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu majeur du projet de PEM. Les études menées par la maîtrise d'œuvre, sur la qualité de l'air et l'acoustique sur un périmètre intégrant les lieux sensibles que sont les écoles, la crèche, l'EHPAD, atteste que la création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) contribue à la réduction d'émissions de polluants par une réduction des déplacements en véhicule motorisé.

En outre, le PEM s'inscrit dans les orientations du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Var. En effet, l'installation de charges spécifiques pour véhicules électriques, la valorisation des déplacements doux, et le rétablissement de la place du piéton répondent aux recommandations du plan.

Concernant le projet de reconversion de la friche Enedis, il faut mettre en perspective les enjeux de ce site déjà artificialisé, véritable dent creuse en milieu urbain. Il répond aux objectifs de renouvellement urbain identifiés dans le futur Programme Local de l'Habitat (PLH) en vue d'optimiser l'usage du foncier pour assurer un développement résidentiel de qualité, prioritairement dans les secteurs bien desservis par les transports en commun et les espaces du centre-ville. La friche Enedis est donc un secteur à enjeux, de par sa localisation et sa proximité avec le PEM pour la production de logements. En outre ce site permettra de proposer des produits logements diversifiés afin de répondre aux besoins des différents ménages et de garantir la mixité sociale sur la commune (logement libre, résidence seniors, logement locatif social). 35% de la surface de plancher de l'opération sera dédiée à une opération de logement social, conformément aux objectifs de rattrapage du nombre de logements sociaux identifiés au Contrat de Mixité Sociale 2023-2025.

De façon connexe, il faut aussi souligner le fait que l'arrivée de nouvelles populations contribuera à la dynamique économique du quartier.

La présente modification du PLU permettra de maîtriser au travers d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation la forme urbaine et paysagère de ce projet immobilier. A cet égard, l'OAP prévoit un espace verdoyant constitué d'une frange tampon paysagère, au sein même du projet. Il permettra de revégétaliser ce site par la réalisation d'espaces paysagers entre les différents lots.

Concernant la pollution des sols de la friche Enedis, une étude a été menée par ERG Environnement permettant de définir les usages possibles sur le site. Les éléments de l'étude ERG permettent d'ores-et-déjà d'identifier 3 secteurs au sein de la future zone d'aménagement d'habitat collectif :

- Les zones d'habitation comprenant des bâtiments à usage résidentiel ne présentant pas de pollution ;
- Le terrain annexe, libre de tout usage, où aucun dépassement n'a été mis en évidence ;
- Le terrain de l'agence ENEDIS présentant des concentrations supérieures au seuil d'acceptabilité défini par le Ministère en charge de l'Environnement.

Selon l'étude ERG, la reconversion du site pour un usage de type tertiaire ou résidentiel collectif de la partie agence nécessitera :

- La purge des sols fortement impactés du parc de poteaux ;
- La réalisation de sondages complémentaires au droit des zones n'ayant pu être investiguées jusqu'à présent dû à la présence de bâtiment.

De plus, un plan de gestion a été élaboré par le cabinet BG Ingénieurs Conseil, en date du 20 novembre 2023. Celui-ci a conclu à la compatibilité de la totalité de l'emprise du site avec l'aménagement de bâtiments avec parking en sous-sol et d'espaces extérieurs d'agrément, sous réserve du respect de restrictions d'usages et dispositions constructives suivantes :

- Interdiction d'utilisation des eaux souterraines ;
- Interdiction de réalisation de jardins potagers ou de vergers en pleine terre ;
- Mise en place de revêtement de surface étanche (type enrobé, béton) ou d'un recouvrement d'a minima 30 cm de terre végétale sur les espaces verts extérieurs, avec vérification de sa qualité environnementale et de sa compatibilité avec l'usage des espaces extérieurs ;

- Mise en place de canalisations d'eau potable non perméables et non poreuses ou mises en place au sein de terres d'apport saines (après décaissement des terrains en place).

Sur la question de l'adaptation aux nuisances sonores, les constructions seront réalisées en stricte conformité avec la réglementation en vigueur. Les normes d'isolation seront strictement appliquées aux futures habitations du projet, y compris aux établissements scolaires.

Outre les normes d'isolation phonique, le projet instaurera un recul important des bâtiments d'habitation par rapport aux voies bruyantes (avenue Geoffroy Saint Hilaire), permettant une atténuation des incidences acoustiques sur les populations. Les espaces arborés en interface et in-situ permettront d'établir une ambiance apaisée au sein des différents îlots.

Des études complémentaires pourront être réalisées, avec modélisation, lors de la phase pré-opérationnelle et un bureau d'études spécialisé accompagnera la conception du projet afin de développer des réponses opérationnelles adaptées aux dispositions du site.

Concernant le choix de la création d'un sous-secteur UDb, le futur PEM, de par son dimensionnement et la structuration de ses différentes fonctions, ne peut pas comporter 40% d'espace libre tel que permis actuellement par la zone UD. Concernant la hauteur des bâtiments, le règlement actuel de la zone UD limite à 15m et 9 m en zone UDa, pouvant être portée exceptionnellement à 12m. Le sous-secteur UDb ne modifie pas cette exception mais limite la hauteur des constructions à 12m. Ce parti d'aménagement a été pris afin de s'insérer au mieux dans le tissu urbain environnant avec une hauteur intermédiaire, en effet les zones limitrophes sont en UBa et UD qui permettent une hauteur à 15m.

Les autres observations et requêtes mentionnées ne sont pas du ressort du Plan Local d'Urbanisme mais sont orientées vers les services concernés pour réflexion.

## **7- Réglementation et défauts du dossier**

- *Rappels sur ce qu'est un PEM. Le projet ne respecte pas l'esprit d'un PEM*
- *Le projet du PEM est détourné afin de résoudre un problème de parking et totalement différent à la présentation faite en octobre 2024*
- *Le dossier n'était pas sur le site de TPM contrairement à ce qui était indiqué dans la délibération de TPM et sur l'avis d'enquête publique*
- *Absence d'avis du SID alors que zone proche de l'aérodrome*
- *Le projet actuel privilégie les véhicules particuliers en discordance avec l'esprit (voire réglementations) d'un PEM*
- *Risques de désertification du centre-ville*
- *Dépenses excessives non justifiées pour Hyères*
- *Les plans et autres tableaux du dossier étaient écrits trop petits*
- *Pas de besoin d'une liaison avec l'aéroport, le public concerné prend sa voiture et ne passe pas par la gare*
- *Ne pas faire de passerelle et privilégier un passage piéton à l'extrémité du quai*

Les informations relatives à l'enquête publique de la procédure en cours sont disponibles sur le site internet de la Métropole TPM ainsi que sur le site de la ville de Hyères tel que précisé dans l'arrêté n°24/172 portant ouverture de l'enquête publique sur la modification n°4 du Plan Local de l'Urbanisme de Hyères. Le site internet de la Métropole TPM, au sein de l'onglet

« plans locaux d'urbanisme » », renvoie vers le lien de publication, accessible uniquement sur le site internet de la ville (<https://hyeres.fr/plan-local-durbanisme/>)

Le projet de futur PEM, bien que localisé proche de l'aérodrome, ne nécessite pas l'avis du Service Infrastructure de la Défense (SID). En revanche le site de projet s'inscrit dans la zone D du Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Hyères, soit une zone de « Bruit moins sensible ». Il est indiqué que le projet devra prendre en compte les recommandations en lien avec cette zone.

Comme il l'a été dit précédemment, les Pôles d'Echanges Multimodaux facilitent l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport. Ce pôle d'échanges multimodal s'inscrit directement et en compatibilité dans les objectifs du SCoT Provence Méditerranée, et du PDU de la Métropole Toulon Provence Méditerranée notamment par l'encouragement au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs, le vélo et la marche.

Le projet intègre des voies cyclables sécurisées autour du PEM. En mettant l'accent sur la création d'infrastructures adaptées, il favorise l'utilisation du vélo en toute sécurité. Les pistes cyclables dédiées sont conçues pour offrir une continuité fluide et sécurisée, incitant ainsi les usagers à choisir le vélo comme moyen de déplacement quotidien. Les aménagements prévus permettent une amplification des espaces publics dédiés aux piétons, et améliorent les traversées piétonnes aujourd'hui contraintes.

Le projet prévoit la piétonnisation du parvis de la gare, en continuité du square des boulistes, et des parvis de la crèche et de l'école, un positionnement des traversées de la Place de l'Europe et de la Rue de la Gare de manière sécurisée permettant les chemins les plus courts et intuitifs.

En matière de véhicules propres, le projet intègre des places de stationnement de véhicules électriques au sein du parking relais, alimentées par la production d'énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques en toiture).

Le projet de PEM n'a pas été conçu pour répondre uniquement à un problème de stationnement et n'encourage pas l'usage de la voiture. Les intentions d'aménagement du secteur tiennent compte des enjeux de la transition énergétique, notamment par la mise en place d'un circuit multimodal durable autour de la gare, conforté par la conception d'espaces publics et récréatifs, qui contribuent à animer le cadre de vie sur le site du projet et au-delà. Cette présente modification ne vient pas créer un déséquilibre par rapport au centre-ville mais vient compléter l'offre que propose le centre-ville au sens large, en amorçant un meilleur maillage. De surcroît, le projet vise à conforter le secteur de la gare dans sa fonctionnalité et à permettre un programme de logements en renouvellement urbain.

Les autres observations et requêtes mentionnées ne sont pas du ressort du Plan Local d'Urbanisme mais sont orientées vers les services concernés pour réflexion.

## **8- Règlementation et défauts du dossier**


- *Avenir/ relocalisation l'école maternelle*
- *Modification d'un article du PLU*

Comme il a déjà été précisé précédemment, le projet prendra en compte les enjeux de qualité de l'air autour de l'école maternelle qui est actuellement située à proximité immédiate de la zone de stationnement de la gare concentrant 300 places. Les principales sources de pollution

actuelles sont liées à la circulation sur les voiries mais aussi au stationnement. Le projet de PEM ne pourra qu'améliorer la situation par le recul des aires de stationnement et la création d'une coupure végétale. Quoiqu'il en soit plusieurs études sont en cours : étude de simulation de trafics et circulation avec le projet de PEM, étude acoustique, et étude air / santé, qui permettent de mesurer les évolutions sur les nuisances acoustiques et la qualité de l'air entre l'existant, et le projet du PEM. Le périmètre de ces études intègre les lieux sensibles que sont les écoles, la crèche, l'EHPAD, et les espaces publics du quartier à proximité de voies de circulations. Elles permettront au stade de l'autorisation d'urbanisme de préciser les mesures liées au projet sur ce volet.

Enfin l'article 4, chapitre 4, Titre 1 du règlement du PLU sera modifié pour ne pas imposer le pré-équipement en prise électrique de toutes les places de stationnement dans les parkings couverts. En effet, cet article a besoin d'être clarifié pour ne pas imposer une borne pour chaque place tout en se conformant aux dispositions relatives à la mobilité durable. Ces préconisations sont conformes à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Espérant avoir apporté les précisions nécessaires à une bonne compréhension par les citoyens de l'enjeu de ce projet, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

**Jean-Pierre GIRAN**  
Président de Toulon Provence Méditerranée



