

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 entraînera 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'utilisateurs 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 accrus
			Prix du parking et incitation à prendre le train ... ou non.	Plan de communication
			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
R2	M. Demersseman	Registre	PEM : Rappel sur la nécessité de courtes distances entre les différents accès et modes de transports (PMR, déficients visuels, etc.) et des cheminements sécurisés	Réglementation
			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
			Penser au développement des transports par véhicules électriques (bornes etc...)	Privilégier les modes de transport doux.
R3 et C10	Mme Banuls	Registre et Courriel	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
			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

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
			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
R4	Association « Mobilités presqu'île de Giens »	Registre	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
			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	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).	Réglementation
			Demande de concertation publique pour le projet final du PEM.	Plan de communication
			Le plan actuel privilégie le parking et les véhicules particuliers (en méconnaissance de la loi d'orientation des mobilités et des orientations du CEREMA).	Véhicules particuliers privilégiés
			Demande d'inverser les emplacements du parking et de la gare routière (Cf. plan joint).	Inverser les emplacements du parking et de la gare routière
			Demande de création de parking vélo, de pistes cyclables, voire de vélos en libre-service.	Donner une plus grande place au vélo
			Création, dès la mise en œuvre du PEM, de l'accès Sud des voies ferrées (avec dépose minute et accès sécurisé piétons).	Plan de communication
L1	Commerçants de la Gare	Lettre	Demandes de renseignements divers sur la phase travaux (planning, circulation, stationnement, etc...	Plan de communication
			Changements sur certaines voies (avenue Edith Cavell, zone ou rue piétonne).	Plan de communication
			Des aides financières sont-elles prévues pour les commerçants ?	Plan de communication
			Plan de communication.	Plan de communication
			Opposition à la création de nouveaux commerces dans le PEM.	Plan de communication
			Gestion du stationnement dans le parking (places privées ? gratuité ?).	Plan de communication
			Amélioration de la sécurité dans le quartier.	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.	Taxis
			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
L4	FNAUT	Lettre	Projet PEM détourné afin de résoudre un problème de parking contrairement aux présentations précédentes (octobre 2024).	Défauts du dossier
			Priorité donnée aux véhicules particuliers, contre la philosophie d'un PEM.	Véhicules particuliers privilégiés
			Demande d'inverser les emplacements du parking et de la gare routière (y compris en laissant un sous-sol « parking »). Cf. plan joint.	Inverser les emplacements du parking et de la gare routière
			Avenir de l'actuel garage à vélo au profit d'une billetterie (à insérer dans l'actuelle gare) ?	Plan de communication
			Manque de concertation.	Plan de communication
L5	France Nature Environnement (FNE 83)	Lettre	Le plan actuel privilégie le parking et les véhicules particuliers (en méconnaissance de la loi d'orientation des mobilités).	Véhicules particuliers privilégiés
			Un PEM doit mettre l'usage de la voiture individuelle en dernier point dans l'élaboration d'un PEM.	Véhicules particuliers privilégiés
			Bruit et pollution du futur parking.	Pollution
			Demande de concertation avec les usagers.	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 Radios 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.	Taxis
			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, ...).	Taxis
			Demande d'un local pour la centrale d'appels dans la gare.	Taxis

	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
			Pré-diagnostic écologique à faire avant le début de la phase travaux.	Biodiversité
C2 et C2 bis	Mme Dubourg	Courriel	Pré-diagnostic écologique à faire avant le début de la phase travaux (cf. plan joint)	Biodiversité
C3	N. Jampierre	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
C4	M. Billioud	Courriel	Avis identique à celui de la MRAe sur l'usage du vélo et des modes actifs.	Donner une plus grande place au vélo
C5	Mme Alonso	Courriel	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
			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
C7	Mme Bousquet	Courriel	Construction d'un parking imposant en face d'une maternelle risque de pollution visuelle, sonore et olfactive.	Pollution
			Rond-point supplémentaire qui entrainera des encombrements.	Problèmes de circulation accrus
			Conditions d'accès au parking (payant ?)	Plan de communication
			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).	Déplacement du parking vers l'espace 3000
			Passerelle avec ombrière pour se rendre à la gare.	Plan de communication
			Navettes gratuites pour se rendre à la gare et seulement un dépose minute.	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
			Pré-diagnostic écologique à faire avant le début de la phase travaux.	Biodiversité
C9	Mme Lamberti Monteggiani	Courriel	Devenir des platanes de l'actuel parking. Préservation de la biodiversité et lutte pour la décarbonation.	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.	Défauts du dossier
			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).	Défauts du dossier
			Les estivants qui arrivent à Hyères ont simplement besoin d'un doublement de la fréquence des bus/navettes.	Environnement
			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).	Défauts du dossier
			Parking payant ?	Plan de communication
			Pas d'information sur le parking de l'espace 3000.	Plan de communication

	Nom	Moyen utilisé pour la demande	Observations	Thème
L8	M. Cautour	Lettre	Installer un tramway vers l'aéroport (comme à Aubagne)	Privilégier les modes de transport doux.
C15	Groupement des comités d'intérêt local de Hyères	Courriel	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
			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



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° JA 216 182 36018

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
Aurélië MEYER – Tél. : 04 94 36 48 54

Affaire suivie par
Inès GUILLIER – Chef de service
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 instaurant 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 dépôt 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 dépôt-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- Règlementation 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. Quoi qu'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