# Contribution commune  de l’association « *Saint Cyr citoyenne, écologique et sociale* » et des élus municipaux du groupe III « *Avec vous, un nouvel élan* »

# Dominique OLIVIER Laura GENEVOIS

# *Conseiller municipal / St CYR sur Mer*

# Mobile : 06 21 84 23 05 mail [do.mun14phs@gmail.com](mailto:do.mun14phs@gmail.com)

**Projet LNPCA phases 1 et 2**

**Enquête publique du 17 Janvier au 28 Février 2022**

**Impacts dans la commune de St CYR sur Mer et dans l’agglomération Sud Sainte Baume (SSB)**

**1 - Intérêt à agir de l’association et des élus du groupe *« Avec vous, un nouvel élan* »**

**2 - Historique des consultations**

**3 - Périmètre et modalités de l’enquête d’utilité publique (EUP)**

**4 - Utilité publique et absence totale d’évaluation économique**

**5 - OAP « Pradeaux Gare » : une présentation trompeuse de la situation « de référence », une faisabilité en question**

**6 - Accessibilité et impact du projet sur la circulation automobile dans St CYR**

**7 - Le « pont-rail » de l’avenue Charles De Gaulle : une incertitude et une imprécision troublantes**

**8 - Le projet concernant le « Chemin de Tacone »**

**9 - Impact sur le patrimoine bâti et architectural de la commune**

**10 - Au sujet de projet de supermarché zone des Pradeaux**

**11 - Analyse comparée des solutions possibles : une réfutation sommaire et biaisée**

**Liste des pièces annexées**

*Pour* ***accéder aux annexes****, faire « ctrl+clic G » sur les mentions à ces annexes en* bleu ou violet souligné.

Ann. 1 – Position association Saint Cyr 2020, consultation SNCF Septembre 2019 (3 p.)

Ann. 2 – Contribution de l’association à la consultation SNCF dite « MECDU » (15/08/2021, 5 p.)

Ann. 3 – Intervention de Dominique OLIVIER en réunion du conseil municipal du 12/10/2021(3 p.)

Ann. 4 – Réponse du maire à Dominique OLIVIER en réunion du conseil municipal du 12/10/2021 (8 p.)

Ann. 5 – OAP Pradeaux-Gare : avis du commissaire-enquêteur, enquête d’utilité publique du PLU 2016 Avril 2016 (4 p.)

Ann. 6 – OAP Pradeaux Gare : parcellaire et bâtis actuels (sous-pièce E2 -p. 31)

Ann. 7 – Pont-Rail\_Ch-De-Gaulle\_consult\_MECDU\_Juillet-21\_p16-17. (2 p.)

Ann. 8 – Pont-rail\_Ch-De-Gaulle\_consult\_MECDU\_Juillet-21\_suppr-ER59\_p33.

Ann. 9 - Supermarché\_Pradeaux\_avis-NEGATIF\_CNAC\_36148320-2021-10-28.(4 p.)

Ann. 10 -Comparaison-solutions\_C2-CT5\_p29

Ann. 11 -OAP\_Pradeaux\_recomm\_PLU-EP\_commissaire\_enquêteur\_160408 (2 p.)

Ann. 12 -Modifications-emplacements-reservés\_ER\_E2\_pp30-31 (2 p.)

Ann. 13 –Chemin de-Tacone-emplacement-réservé-ER-77\_PLU-2016

Ann. 14 –Synthèse-avis-Ae\_F1\_p6

Ann. 15 –Avis-Ae\_CT-StCyr\_F1pp24-25

**Projet LNPCA phases 1 et 2**

**Enquête publique du 17 Janvier au 28 Février 2022**

*Dans la note qui suit, il est souvent fait référence au document du dossier d’enquête dénommé :*

*« Pièce C, tome 2-cahiers territoriaux-Saint Cyr sur Mer » de 177 pages), désigné ci-après par* ***C2-CT5***

1. **Intérêt à agir de l’association et des élus du groupe *« Avec vous, un nouvel élan* »**
   1. Les associations Loi 1901 *« St CYR 2020* » puis « *Saint Cyr citoyenne, écologique et sociale* » (la seconde ayant succédé à la première) et les élus municipaux des groupes « *Pour St Cyr, un nouvel élan* » (mandat 2014-2020) puis « *Avec vous, un nouvel élan* » (groupe III, mandat 2020-2026), sont mobilisés depuis plusieurs années pour promouvoir un déplacement de la gare de St Cyr pour créer un véritable « pôle d’échanges multimodal », afin de faciliter l’accès aux transports publics ferroviaires du quotidien.
   2. Cette action s’inscrit pleinement dans les objectifs statutaires de l’association : « *Promouvoir la mise en œuvre effective dans la commune de Saint-Cyr-sur-Mer et dans l’agglomération Sud Sainte Baume de la démocratie participative et de la transition écologique »*
   3. L’association et le groupe III des élus sont donc **très favorables** au choix prôné unanimement par tous les acteurs du projet LNPCA d’implanter l’origine/terminus Ouest du futur « RER toulonnais » à St Cyr.
   4. Mais comme développé ci-dessous, s’ils sont d’accord sur l’implantation **à** St Cyr, ils demandent que, à minima, soit étudiée et comparée la variante d’implantation **dans** St Cyr qu’ils préconisent.
   5. Cette variante serait implantée environ 300 m plus à l’Ouest que le projet soumis à enquête, **entre Aqualand et la bretelle d’autoroute**, sur la parcelle cadastrale **CL 43 de 10.025 m2** d’un seul tenant.
2. **Historique des consultations** 
   1. La SNCF et la mairie de St Cyr connaissent bien cette variante proposée par l’association, qui l’avait préconisée **dès 2014**, avant même que soient engagées les consultations autour du RER toulonnais.
   2. Lors de la 1ère consultation lancée par la SNCF en **septembre 2019** pour le choix du terminus Ouest entre **La Seyne, Ollioules et Bandol**, l’association avait déposé une contribution plaidant pour que soit étudiée une implantation à St Cyr (voir [annexe [1]).](https://drive.google.com/file/d/1mUWHcaPQMAKh3WAALjqZN2B1E_fHq32g/view?usp=sharing) Cette contribution a été très largement diffusée.
   3. L’association est ensuite intervenue très activement lors de la consultation SNCF de **novembre-décembre 2020,** qui portait sur le **choix entre Sanary et St Cyr.**
   4. Lors de la **consultation SNCF** pour la mise en conformité des documents d’urbanisme (dite **MECDU**), lancée en plein milieu de l’été 2021 (du **16 Juillet au 16 Aout**), l’association a déposé une contribution de 5 pages (voir [annexe [2]](https://drive.google.com/file/d/1os5OG6i8OAOOOwF8QxRYKPLKenApkSLu/view?usp=sharing)). Bien que la SNCF ait indiqué d’une façon générale qu’il serait répondu aux observations, **nous n’avons jamais eu la moindre réponse aux questions soulevées dans ce document.**

**Le seul commentaire écrit officiel de** la SNCF que nous n’ayons jamais relevé est le suivant (cf. pièce F consultation «MECDU») :  
« ***cette proposition présente l’inconvénient majeur de ne pas s’inscrire en synergie avec le projet urbain « Pradeaux Gare » porté par la municipalité ».***La position de la SNCF est analysée en fin de cette note au point 10.

* 1. Le seul débat de fond qu’il y ait eu au sein du conseil municipal de St Cyr évoquant une possible variante a eu lieu lors de sa **réunion du 12 octobre 2021**: sur demande du Préfet du Var, le conseil devait donner son avis dans le cadre de la consultation « MECDU » visée ci-dessus. Dominique OLIVIER a exposé la position du groupe III et de l’association dans une intervention structurée et argumentée (voir [annexe [3]](https://drive.google.com/file/d/1M0GGlqHxPkwlHGyPIPm2eKDjXnqA84es/view?usp=sharing)).

Le maire lui a répondu (voir en [annexe [4]](https://drive.google.com/file/d/1-l1mjRzdIDrkTjdxzT8xQ71j0agQTjAb/view?usp=sharing) l’échange**,** extrait du compte-rendu sténotypé de la réunion, qui reprend l‘intervention de D. OLIVIER) et il ressort clairement de la réponse du maire que la future enquête d’utilité publique serait l’occasion pour les opposants de faire valoir leur point de vue, et éventuellement d’avoir gain de cause , le maire citant le précédent de 2001, les avis formulés lors d’une enquête publique portant sur un projet de nouvelle gare ayant conduit la SNCF à retirer son projet.

1. **Périmètre et modalités de l’enquête d’utilité publique (EUP)**
   1. Comme l’indique la SNCF dans le dossier, la gare de St Cyr est actuellement, et sera encore plus, un équipement **d’intérêt communautaire** pour **l’agglomération Sud Sainte Baume** (CA SSB).
   2. Selon les chiffres fournis sur l’origine des usagers de la gare, **20 %** de ceux-ci viennent des communes de La Cadière, du Beausset et du Castellet, et l’un des objectifs du projet est d’accroître cette **fonction de « rabattement**» de la gare de St Cyr et donc d’augmenter ce pourcentage.
   3. Outre l’importance de ce nombre d’usagers extérieurs à St Cyr, la **compétence et la responsabilité de la CASSB dans ce dossier sont engagées à un autre titre**, à savoir l’élaboration d’un **Plan de déplacements urbains (PDU)**, qui soit complémentaire et cohérent avec la nouvelle gare et son PEM, et qui **favorise son rôle de rabattement et d’intermodalité**. Il faut noter à ce sujet qu’en contradiction avec la loi, **la CASSB n’a toujours pas élaboré à ce jour son PDU.**
   4. Or la CASSB est la seule communauté d’agglomération du parcours de la LNPCA à ne pas faire partie des **partenaires officiels** du projet, et les résidents et usagers de la gare, actuels ou futurs, s’ils sont informés par la presse écrite de l’existence d’une enquête publique (à la rubrique St Cyr) ne peuvent pas donner leur avis en consultant le dossier d’enquête dans leur mairie. Aucune permanence n’y est organisée, et, à notre connaissance, ni la CASSB ni les principales communes concernées n’ont mis en place une information spécifique.

Nous considérons qu’il s’agit là d’une **anomalie démocratique ;** nous avions lors de la consultation « MECDU » suggéré en vain à la SNCF d’élargir le périmètre de cette consultation.

1. **Utilité publique et absence totale d’évaluation économique**
   1. Si nous sommes convaincus de l’utilité publique de cette nouvelle gare à St Cyr, nous estimons que cette utilité doit être évaluée après une analyse coûts/bénéfices et que, si des possibilités de solutions alternatives existent, ce que nous pensons, le choix final doit résulter d’une **analyse comparative** objective et multicritères, prenant en compte notamment les **coûts des travaux**.
   2. Or il est assez stupéfiant de constater que le dossier ne contient **aucune évaluation des coûts** : le seul chiffre disponible (**183 M€**) figurait dans le document de la consultation de novembre-décembre 2020 présentant le choix entre Sanary, Ollioules et St Cyr.
   3. Aucun détail n’a été fourni sur ce coût. La SNCF a pris soin de préciser qu’elle ne prendrait en charge, au sein du périmètre de l’OAP Pradeaux Gare, que les dépenses relatives à la gare elle-même et au PEM, **à l’exclusion** donc notamment des **aménagements de voirie nécessaires**, et des **coûts d’expropriation** hors « gare et PEM ».
   4. Nous critiquons d’autant plus **l’absence totale de chiffrage financier** que, dans son avis, l’Autorité environnementale a salué l’approche novatrice des analyses socio-économiques (voir [annexe [14]).](https://drive.google.com/file/d/1I52WJIWZq_8tTjIrsxmznw7rTq205eNx/view?usp=sharing)
   5. Tous les partenaires du projet qui seront amenés à participer financièrement à celui-ci sont concernés par notre demande d’étude comparative.
2. **OAP « Pradeaux Gare » : une présentation trompeuse de la situation « de référence », une faisabilité en question**
   1. Le dossier présente comme situation **initiale** de référence, pour la zone Pradeaux Gare, des plans masse qui sont en fait la situation **future** à la **fin** de cette opération d’aménagement, si elle se réalise…  
      La SNCF le reconnaît car elle indique (cf. C2-CT5 p.121, col. gauche dernier alinéa) :  
      « (***l’OAP Pradeaux Gare), hors projet des phases 1 et 2, est donc ( !) prise en compte dès l’option de référence*** »
   2. L’Autorité environnementale elle-même recommande dans la synthèse de son avis (voir [annexe [14])](https://drive.google.com/file/d/1I52WJIWZq_8tTjIrsxmznw7rTq205eNx/view?usp=sharing) que d’une façon générale les opérations d’aménagement telles que Pradeaux-Gare soient incluses dans les études d’impact.
   3. Un bref rappel historique sur cette OAP Pradeaux Gare mérite d’être fait
      1. Cette OAP faisait partie du projet de PLU étudié en 2015-2016.
      2. Dans ses conclusions, le commissaire enquêteur chargé de l’enquête d’utilité publique du PLU doutait de la faisabilité de cette OAP en insistant sur l’importance de la question des voieries et sur la faisabilité très problématique des voieries nécessaires (voir [annexe [5])](https://drive.google.com/file/d/1iCd9P_W33QMpk_xzyFHFzSamyEDGwQr-/view?usp=sharing); il concluait que *« il ne restait rien de l’OAP et que son maintien dans le PLU n’avait aucun intérêt* ».
      3. Le 14/06/2016, le conseil municipal a voté le PLU en maintenant explicitement cette OAP inchangée dans le PLU (nous avions voté contre).
      4. Par la suite, en 2016, St Cyr a été retenue par la Région PACA dans le cadre d’un appel à manifestation d’intérêt, pour étudier l’insertion d’un pôle d’échanges multimodal dans cette zone (on ne parlait pas encore à cette date du RER toulonnais et de déplacement de la gare). L’étude a été réalisée par le bureau CITADIA, qui avait réalisé les études nécessaires au PLU de 2016 ; cette étude a fait l’objet d’une présentation au conseil municipal (CM) en **réunion privée** le 20/03/2018.
      5. Lors de sa réunion du 01/10/2019, le CM a voté (nous nous étions abstenus) une convention avec l’Etablissement public foncier (EPF) de la Région PACA pour aider la commune dans la mise en œuvre de cette OAP.
      6. Il faut souligner que depuis 2016, **aucun début d’aménagement** n’a vu le jour dans le périmètre de l’OAP, et le CM n’a jamais eu la moindre information sur l’activité de l’EPF dans la zone.
      7. Or nous attirons l’attention sur le fait, déjà mentionné au point 5.1, que le dossier de la présente enquête présente comme **situation initiale** de référence **l’objectif final** d’aménagement tel que décrit par l’étude CITADIA, dont la faisabilité est très problématique et l’horizon incertain.
      8. Il faut chercher attentivement pour trouver dans le dossier, concernant le périmètre de la **gare et du PEM**, une **description du parcellaire actuel** et des **bâtiments existants**, qui sont pour beaucoup des **logements** (voir [annexe [6](https://drive.google.com/file/d/1Zrsge2vLPcsBXctclV8BTbDdsLaLSFug/view?usp=sharing)] : sous-pièce E2 p.31).
      9. Cette présentation trompeuse a pour conséquence de mal faire apparaître, ou même de cacher, les conséquences du projet en matière **d’expropriations d’habitations**, avec tous les **impacts humains et financiers** qu’elles impliquent. **Aucune description et évaluation de ces expropriations n’est disponible**.
      10. Outre ces incidences humaines et financières, la présence d’un nombre appréciable de logements sur l’emplacement « gare et PEM » amène à penser que les expropriations correspondantes donneront lieu à des recours devant les tribunaux, qui allongeront les délais de réalisation de l’opération sinon la compromettront…

**Sur ce plan, l’étude comparative avec la variante, évoquée plus haut, serait instructive…**

1. **Accessibilité et impact du projet sur la circulation automobile dans St Cyr**
   1. Le dossier souligne très bien (cf. C2-CT5, pp. 120 ,121 et 122) qu’il faut prévoir **deux impacts** au projet, concernant les circulations automobiles, l’un, favorable, à échelle nationale et régionale (report de la route vers le fer), mais à l’inverse, **autour de la gare**, à l’échelle locale, un effet d’**accroissement** du trafic routier.
   2. Sur ce plan, nous considérons que l’emplacement du PEM au sein de l’OAP Pradeaux Gare, **à l’écart des grands axes,** **RD 559 principalement**, et même RD 66 Avenue des Lecques, (voir plus bas la discussion sur le Chemin de Tacone) risque **d’aggraver sérieusement la circulation au voisinage du pont-rail avenue Charles De Gaulle**, (voir point 7), **Chemin des Pradeaux** et **Chemin de Tacone.**
   3. En effet, la SNCF elle-même chiffre à **300 par jour** l’afflux de **nouveaux** véhicules sur ces tronçons, et indique que *« l’image très locale autour de la gare (p.m. incidences négatives) ne doit pas masquer les effets globalement positifs* ».
   4. Mais il est bien connu qu’en matière de gestion des flux, la « **logistique du dernier kilomètre** » est fondamentale ; il est essentiel que l’automobiliste arrivant au voisinage de la gare ne soit pas dissuadé par des embouteillages ou des difficultés de stationner.

La SNCF ne rassure pas sur ce point !…

* 1. La variante que nous soutenons présenterait bien moins de difficultés (accès direct au PEM depuis la sortie de l’autoroute et depuis la RD 559). Par ailleurs, le site serait beaucoup plus propice à une extension des parkings si cela s’avérait nécessaire, alors que le parking de 300 places du PEM projeté nous paraît très contraint et d’ores et déjà insuffisant (il correspond grosso modo à la capacité des parkings au Nord de la gare actuelle) ; les automobilistes qui utilisent actuellement ces parkings au Nord voudront très naturellement se garer au Sud. Quid des 300 supplémentaires ?

1. **Le « pont-rail » de l’avenue Charles De Gaulle : une incertitude et une imprécision troublantes**
   1. Dans les documents soumis à la consultation « MECDU » de Juillet 2021, il n’était fait aucune mention d’un élargissement du gabarit routier du pont-rail (PRA) avenue Charles De Gaulle (voir [annexe [7](https://drive.google.com/file/d/1R0_EKgiy_TlHxyQhyDDWJykZaRdPS2cq/view?usp=sharing)]), et l’emplacement réservé (ER) prévu au PLU pour un tel élargissement éventuel était supprimé (voir [annexe [8]).](https://drive.google.com/file/d/1MHNBq-EPhG3vF_z2M99ufThE-GDn8xym/view?usp=sharing)
   2. Notre contribution à cette consultation « MECDU » pointait les inconvénients majeurs sur la circulation de ce non-élargissement (voir [annexe [2]](https://drive.google.com/file/d/1os5OG6i8OAOOOwF8QxRYKPLKenApkSLu/view?usp=sharing) p. 3 haut)
   3. Nous constatons que le document C2-T5 soumis à la présente enquête contient, page 20, une **phrase rajoutée** par rapport au document visé en 7.1, à savoir :

« *Le gabarit effectif sous l’ouvrage sera quoi qu’il en soit élargi (un seul ouvrage plus large ou un deuxième ouvrage complétant le premier)*».

* 1. Cette phrase et sa rédaction (cf. le « *quoi qu’il en soit* » ?…) nous laissent extrêmement perplexes :   
     par comparaison avec la description très précise et détaillée de **tous les autres ouvrages d’art** mentionnés dans le dossier, cette évocation succincte des travaux d’élargissement de ce PRA donne l’impression **d’une improvisation et d’un flou d’autant moins admissibles** qu’elle concerne **l’ouvrage d’art le plus important** et certainement le plus coûteux.
  2. En effet, le 20/03/2018, lors de la présentation en **réunion privée** du conseil municipal des résultats de l’étude menée par le bureau d’études CITADIA sur l’OAP Pradeaux Gare, en réponse à l’AMI lancé par la Région PACA (voir point 5.2.4), un coût de l’ordre de 17 M € avait été évoqué…

1. **Le projet concernant le « Chemin de Tacone »**
   1. Le projet prévoit pour ce Chemin de Tacone (qui mérite bien actuellement le nom de chemin !!!) une transformation extrêmement conséquente, **à charge de la commune**, puisqu’il s’agit d’en faire la principale voie d’accès à la gare et au PEM avec (*cf. C2-CT5, p.16 dernier alinéa colonne milieu*)   
      - **2 voies** (une dans chaque sens) réservées **aux transports en commun   
      - une seule voie, à sens unique** (de l’avenue des Lecques vers la gare) pour les automobiles,  
      - et, il faut le supposer, **voieries cyclables et piétonnières** (indispensables !)
   2. L’emplacement réservé pour ce chemine de Tacone (ER 77) n’a **pas été modifié par rapport au PLU de 2016** (voir [annexe [12])](https://drive.google.com/file/d/14vGyTZRqWvPYjKDrffBJTxXvsoiBzbhU/view?usp=sharing): il reste défini par ce PLU de 2016 avec une **largeur de 6 à 8m** (voir [annexe [13](https://drive.google.com/file/d/1X7QldBv9wDGdGfEQJRLG-Mzl3qf_5Zyh/view?usp=sharing)], ER 77). Ce dimensionnement nous paraît **très insuffisant** pour les voies envisagées.
   3. Rappelons que cette voie seule, à sens unique, devra faire transiter non seulement les véhicules allant à la gare et au PEM, mais aussi tout le flux des véhicules venant du Nord de la commune et des communes de l’agglomération citées plus haut et allant vers La Ciotat , les plages, le port, ou vers l’autoroute.
   4. Cette réalisation nous paraît **totalement irréaliste et infaisable.**   
      Elle ne pourrait être obtenue que par de **nombreuses expropriations**.
   5. Nous renvoyons sur ce sujet aux commentaires et conclusions du commissaire-enquêteur du PLU de 2016, très critiques (voir [annexe [5])](https://drive.google.com/file/d/1iCd9P_W33QMpk_xzyFHFzSamyEDGwQr-/view?usp=sharing)
2. **Impact sur le patrimoine agricole, bâti et architectural de la commune**
   1. En première analyse, il semblerait que les **surfaces de vignobles** expropriées seraient moindres dans la variante, avec le déplacement vers l’Ouest.
   2. Concernant le **patrimoine bâti**, privé ou public :

nous avons déjà signalé que sur l’emplacement de la gare et du PEM existent actuellement plusieurs habitations (entre 5 et 10, mais avec un nombre de foyers d’environ 10). Au Nord de la voie ferrée, la nécessité d’élargir l’emprise au niveau de la gare actuelle et à proximité à l’Ouest amène à détruire au moins une maison, ainsi que la gare. Or le maire de St Cyr a souvent déclaré que St Cyr pouvait être fier de sa gare, pittoresque et typique, élément important et symbolique du patrimoine de la commune. Sous réserve d’étude, la variante permettrait de l’épargner, et il ne manquerait pas d’idées pour lui donner une vocation touristique, culturelle ou sociale.

1. **Au sujet du projet de supermarché zone des Pradeaux**
   1. La pièce C2-CT5 décrit pp. 169-170 **le projet de supermarché** qui serait construit entre Aqualand et la bretelle d’autoroute sur la parcelle CL43 de 10.025 m2 (surface commerciale de 2.857 m2 à l’enseigne Hyper U). Or cet emplacement est précisément celui que notre association estime plus approprié pour la localisation de la future gare et du PEM. Si l’étude comparative des deux solutions pour l’implantation que nous souhaitons peut être menée, il est donc important de ne pas en préjuger le résultat en rendant impossible notre variante.
   2. Il faut noter que, dans son avis (voir [annexe [15](https://drive.google.com/file/d/1-1PZlNWE68ZgPj5M6ZUlw_rdCvVWxwoI/view?usp=sharing)]), l’Autorité environnementale (Ae) recommande de « reconsidérer » l’implantation de ce centre commercial.
   3. Dans sa séance du 28/10/2021, la **commission nationale d’aménagement commercial**, qui avait à examiner les deux recours déposés contre l’autorisation d’ouverture accordée par le Préfet du Var le 22/06/2021, a formulé **à l’unanimité** un **avis négatif** sur ce dossier (voir [annexe [9](https://drive.google.com/file/d/1FPKwLPiJGjsOtRfzSh7T9hTJClIAu18y/view?usp=sharing)]).
   4. Lors de la réunion du 25/01/2022 du conseil municipal a été soumis au conseil le projet de PADD préalable à l’élaboration de la révision N° 1 du PLU ; le groupe III a mis en cause la pertinence du schéma visant à interdire toute implantation de surface commerciale de plus de 300 m2 **en dehors de la zone des Pradeaux.** En effet, il est constaté que les principaux développements urbains à St Cyr se font au Nord et Nord-Ouest du centre-ville (cf. PAE Miolane, …) : pour accroître les modes de transports doux, et réduire la circulation automobile sous le PRA Charles De Gaulle, si un nouveau supermarché devait être autorisé à St Cyr, il serait judicieux de le rapprocher de ces nouvelles zones de résidence et de l’implanter au Nord de la voie ferrée.
2. **Analyse comparée des solutions possibles : une réfutation sommaire et biaisée**
   1. Le dossier présente page 29 de la pièce C2-CT5 (voir [annexe [10])](https://drive.google.com/file/d/1TqcehqAqJMKNJVX9veltSuXJuzNhnTwA/view?usp=sharing) une réfutation de la variante que nous proposons fondée sur 4 argumentaires (Ax).
   2. L’argument majeur A1 est que notre variante ne s’inscrit pas dans l’OAP Pradeaux Gare :   
      cet argument est un peu court, car il réfute par avance toute comparaison coûts/avantages des 2 solutions, et il est proche de la tautologie *(solution 2 non acceptable car ce n’est pas la solution 1*).
   3. L’argument A2 reprend l’argument A1 de non-synergie avec la solution 1, en évoquant la thématique d’intermodalité avec les transports en commun portées par les collectivités :  
      nous considérons que notre variante permet au contraire une **bien meilleure intermodalité**, en **facilitant les accès à tous les modes de transports** *(la question des piétons est évoquée plus bas*) , en permettant une véritable aire de covoiturage et en se « greffant » directement sur l’axe majeur de communication que constituent la D559 et l’accès à l’autoroute ; le Plan de déplacements urbains de l’agglomération n’existe pas à ce jour et il est paradoxal de l’évoquer comme argument en défaveur de notre variante, alors qu’il est clair que ce PDU pourrait s’appuyer parfaitement sur notre variante.
   4. L’argument A3 évoque la **pénalisation** des **modes d’accès actifs** (p.m. : vélos, piétons) par un éloignement accru du centre-ville. Cet argument mérite une analyse plus fouillée :   
      à ce jour la SNCF évalue à **30% les accès « piétons** » , en indiquant que le déplacement vers l’Ouest de 350 m par rapport à la gare actuelle ne devrait pas avoir une influence très significative ; nous pensons qu’il en serait de même si l’éloignement était supérieur de 300 m supplémentaires ; ce pourcentage ne pourrait que baisser quelle que soit la solution, car le « rabattement » supplémentaire attendu du projet (augmentation de 35% à 45 % de la fréquentation à l’horizon 2035) proviendrait selon toute probabilité très majoritairement des nouvelles zones d’urbanisation à St Cyr, éloignées de la gare dans les 2 solutions, ou des communes aux alentours.  
      L’incidence sur les vélos (3 %) serait nulle ; par contre, l’incidence sur les autres 70 % serait positive dans notre variante (meilleure accessibilité). Or il faut rappeler que l’objectif majeur du RER toulonnais est un report modal important de la route vers le fer, qui nous semble mieux assuré avec la variante.   
      L’argument A3 doit donc être pondéré…
   5. L’argument A4 concerne **les voies d’évitement fret**, en indiquant que notre variante impliquerait de les positionner à l’Est de la gare ; nous considérons que ce n’est nullement une obligation et que la SNCF n’a pas étudié les divers positionnements possibles pour ces voies de fret. On pourrait par exemple limiter les emprises en termes de largeur à 3 voies en envisageant une voie à l’est et une à l’ouest des quais.
   6. Nous refuserions tout argument (non exprimé publiquement mais sous-jacent) qui dirait que notre variante n’est pas acceptable car il est prévu un supermarché sur l’emplacement entre Aqualand et la bretelle d’autoroute : comme exposé au point 10 ci-dessus, la commission nationale d’aménagement commercial a prononcé à l’unanimité un avis défavorable sur ce projet d’Hyper U.
   7. Pour conclure sur ce point, nous considérons que faire reposer l’essentiel de l’argumentation contre notre variante sur sa « non-synergie » avec l’OAP Pradeaux Gare relève d’une **vision trop limitée** de l’aménagement de ce secteur de St Cyr. En effet, nous considérons qu’il existe de fait un **continuum** entre **l’OAP Pradeaux-Gare** et **l’OAP Pradeaux** qui la jouxte (voir [annexe [11](https://drive.google.com/file/d/1drHLR8mR8xTk1943Q19sAgRUU1iowhzn/view?usp=sharing)]), et que les analyses doivent porter sur **l’ensemble de ces 2 OAP.** Un exemple : concernant les flux de circulation automobile venant du centre-ville, du Nord de la ville et des communes au Nord (cf. D66), si le chemin de Tacone est bien évoqué (cf. point 8) rien n’est dit dans le dossier sur ce que deviennent les véhicules aboutissant au bout de ce « chemin » au croisement de celui-ci avec le Chemin des Pradeaux : ils auront le choix entre rejoindre vers la gauche le rond-point Marro en passant derrière le magasin Casino , et devant la gendarmerie, ou aller tout droit rejoindre le rond-point de sortie d’autoroute, en zigzagant au sein de la zone des Pradeaux…

**En conclusion de ce mémoire :**

L’association ne prétend pas détenir la vérité. Elle s’étonne qu’un projet de telle ampleur s’engage, dans une étape cruciale et irréversible du processus de décision, sur une solution présentée comme unique, sans aucune évaluation financière des coûts pour les différents partenaires (et pas seulement pour la SNCF), et sans une analyse comparative coûts/avantages avec une variante possible.

Nous demandons « simplement » qu’une telle étude comparative soit entreprise, allant au-delà d’une argumentation sommaire. Les délais induits par une telle étude seraient à notre avis largement compensés par des risques moindres de recours juridiques retardant le projet …