



Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur la modification n°4 du plan local d'urbanisme (PLU) de
Hyères-les-Palmiers (83)

N° MRAe
2023APACA40/3494

PRÉAMBULE

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis sur la modification n°4 du plan local d'urbanisme (PLU) de Hyères-les-Palmiers (83) a été adopté le 7 septembre 2023 en « collégialité électronique » par Jean-Michel Palette, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêté du 11 août 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la Métropole Toulon Provence Méditerranée pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 09/06/2023.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 15/06/2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 04/08/2023.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document.

Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

SYNTHÈSE

La commune de Hyères-les-Palmiers, située dans le département du Var, compte une population de 54 615 habitants (recensement INSEE 2020) pour une superficie de 132 km². Elle s'inscrit dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée.

La modification n°4 du plan local d'urbanisme (PLU) de Hyères-les-Palmiers a pour objet la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare ainsi que la construction de logements collectifs sur le site ENEDIS situé à proximité.

La procédure de modification prévoit le classement du secteur de projet (anciennement 3AU), d'une superficie de 9,8 ha, en zone UDb ainsi que la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Secteur gare ».

La MRAe relève que la compatibilité de la procédure de modification n°4 du PLU avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et les actions du plan de déplacements urbains (PDU) de la métropole Toulon Provence Méditerranée et du plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var est à démontrer notamment en ce qui concerne le développement de l'usage du vélo et, plus généralement, les transports (déplacements actifs, véhicules propres), ainsi que l'urbanisme.

Pour la MRAe, la bonne prise en compte de l'environnement par le PLU modifié nécessite d'apporter des compléments à l'évaluation environnementale en matière de prise en compte de la pollution des sols, de cadre de vie (bruit et qualité de l'air) et de déplacement en faveur de l'utilisation du vélo, et de les traduire concrètement dans le règlement et l'OAP.

Une analyse plus approfondie est également recommandée concernant l'insertion du projet dans le paysage en réalisant des supports graphiques illustrant les insertions architecturale, urbaine et paysagère du secteur de projet dans son environnement afin d'objectiver l'évaluation des incidences de la modification du PLU sur le paysage et le patrimoine.

Enfin la MRAe recommande, dans le cadre de la production d'un programme de logements collectifs et d'une résidence seniors sur le site ENEDIS, de présenter des données chiffrées sur le nombre de personnes attendues et de logements à créer sur la future zone d'habitation, et de décrire comment ce projet s'inscrit dans les objectifs de besoins en logements du PLU en vigueur.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale.....	5
1.1. Contexte et objectifs du plan.....	5
1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier.....	7
1.4. Articulation avec les documents supérieurs et cohérence avec le PADD.....	7
2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	8
2.1. Pollution des sols.....	8
2.2. Cadre de vie : bruit et qualité de l'air.....	10
2.2.1. <i>Bruit</i>	10
2.2.2. <i>Qualité de l'air</i>	10
2.3. Déplacements.....	11
2.4. Paysage et Patrimoine.....	11
2.5. Besoins fonciers.....	12

AVIS

Cet avis est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes : notice de présentation valant rapport sur les incidences environnementales, orientations d'aménagement et de programmation (OAP), règlement et plan de zonage.

1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

1.1. Contexte et objectifs du plan

La commune de Hyères-les-Palmiers, située dans le département du Var, compte une population de 54 615 habitants (recensement INSEE 2020) pour une superficie de 132 km². La commune est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé le 10 février 2017 ; elle est comprise dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée approuvé en 2019 en cours de révision.

Le présent avis porte sur la modification n°4 du PLU afin de permettre la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) sur le site de la gare avec l'intégration d'une gare de bus, d'un parking-relais d'environ 560 places, conforté par des espaces publics et récréatifs. La procédure prévoit également de compléter cet aménagement avec la réhabilitation des groupes scolaires ainsi que la transformation du site ENEDIS à proximité, en vue de la production d'un programme de logements collectifs sur une hauteur allant de R+2 à R+3 et d'une résidence seniors. Le projet s'inscrit en zone urbaine à 1 km du centre-ville de la commune. Selon le dossier, « l'aménagement de ce secteur vise à pallier à l'insuffisance de l'offre de stationnement existante et à améliorer l'accessibilité et les déplacements aux abords de la gare. Le projet permet par ailleurs de requalifier l'espace public existant ».

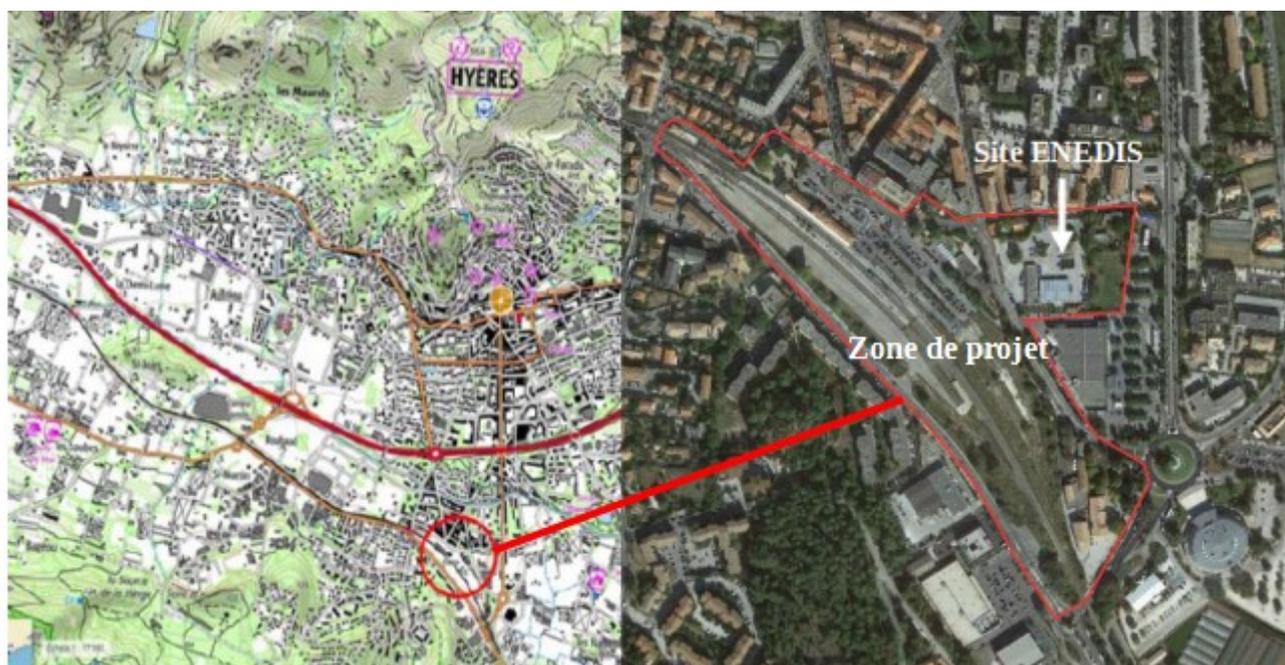


Figure 1: Plan de situation et zone de projet - Source : Notice de présentation

L'aménagement de ce secteur porté par la commune et la métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM), prévoit :

- la création d'un parvis de la gare, le réaménagement de la rue de la Gare et de ses abords, avec un arrêt de bus urbains, un dépose-minute, une station de taxis et du stationnement deux-roues ;
- l'aménagement d'une gare de bus de neuf quais et de sa billetterie pour les lignes urbaines, interurbaines, nationales et le futur transport collectif en site propre (TCSP) vers l'aéroport ;
- la construction d'un parking-relais sur quatre niveaux avec un rond-point d'accès ;
- la construction d'un programme d'habitat divisé en trois lots (logement libre, résidence seniors et logement social) sur une hauteur de R+2 à R+3, d'un espace paysager et d'un bassin de rétention sur l'ancien site ENEDIS (13 912 m²).

La notice de présentation note qu'« un passage [passage inférieur ou passerelle] est envisagé dans une seconde phase pour traverser les voies SNCF et ainsi faciliter l'accès des quartiers sud » avec un dépose minute sud.

La procédure de modification apporte les évolutions réglementaires suivantes :

- l'ouverture à l'urbanisation de la zone 3AU qui couvre la gare, deux écoles, les emprises de la SNCF et le site ENEDIS en créant un sous-secteur UDb d'une superficie de 8,96 ha, spécifique à la requalification globale de la gare ;
- l'évolution du règlement écrit et graphique ;
- l'ajout d'une nouvelle orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Secteur gare » ;
- la création d'un emplacement réservé (ER 162) qui consiste à élargir au nord du site une traversée sur une largeur de 8 mètres.

LEGENDE

- — — Périmètre
- Habitat collectif
- Groupe Scolaire
- Gare ferroviaire
- Pôle d'Echanges Multimodal
- Alignement
- — — Voie primaire du quartier
- — — Voie secondaire
- ↔ Principe de desserte interne
- ↔ Principe de liaison piétonne / douce
- ⊕ Accès principal
- ⊕ Accès secondaire
- Espace commun paysager
- Frange tampon paysagère
- Bassin de rétention (étude hydraulique nécessaire)

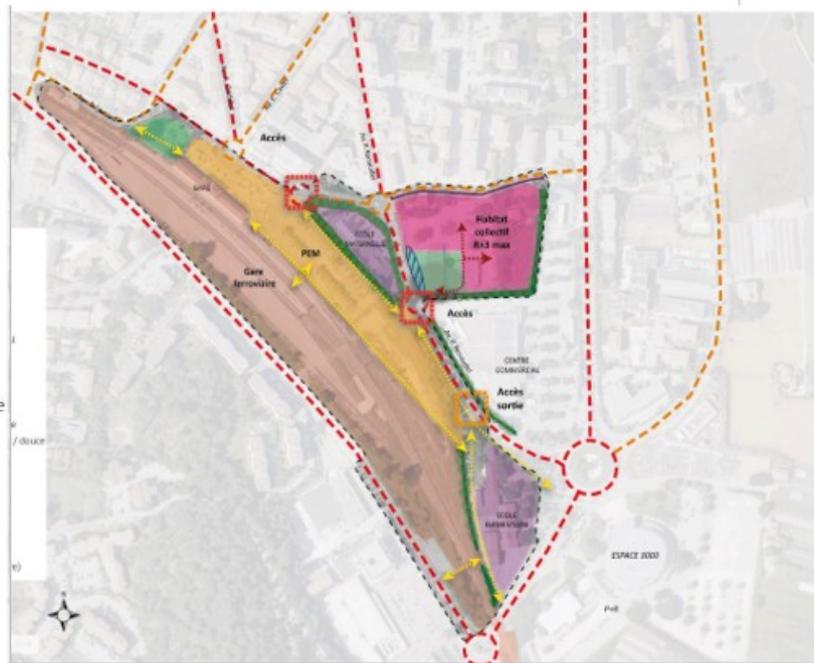


Figure 2: OAP Pôle d'échanges multimodal - Source : OAP

1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- les enjeux sanitaires liés à la pollution des sols ;
- le cadre de vie concernant les nuisances sonores et la qualité de l'air ;
- la prise en compte des modes actifs dans les déplacements ;
- l'insertion paysagère ;
- les besoins fonciers.

1.3. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

La notice de présentation contient sur la forme les divers aspects de la démarche d'évaluation environnementale exigés par le Code de l'urbanisme. Le dossier aborde l'ensemble des thématiques requises pour la caractérisation des enjeux concernés par le PLU. L'analyse des incidences est ciblée sur le secteur de projet qui fait l'objet de la modification du PLU mais, sur le fond, la MRAe note des insuffisances dans l'analyse des thématiques environnementales (pollution des sols, cadre de vie, déplacements cyclistes, paysage) traitées en partie 2.

La notice de présentation fait référence à une étude technique environnementale¹ non jointe initialement au dossier de saisine de la MRAe mais transmise ultérieurement sur demande de la MRAe. Pour la MRAe, cette étude devra être jointe au dossier de l'enquête publique pour une complète information du public.

1.4. Articulation avec les documents supérieurs et cohérence avec le PADD

Le dossier présente l'articulation du projet de modification du PLU avec plusieurs documents cadre que sont le SCoT Provence Méditerranée, le SRADDET² de la région PACA qui intègre le SRCE³, le SDAGE⁴ Rhône-Méditerranée, le plan de déplacements urbains (PDU) 2015-2025 de la métropole Toulon Provence Méditerranée et le plan de protection de l'atmosphère⁵ (PPA) du Var.

Concernant le SCoT Provence Méditerranée, le dossier montre que le projet de création du PEM s'inscrit dans plusieurs orientations, consistant notamment à poursuivre les travaux de grands équipements du territoire (orientation 8) et à développer l'intermodalité (orientation 21). La gare de Hyères est identifiée en tant que « *gare d'entrée métropolitaine* ». Cependant, le dossier n'aborde pas le volet de l'usage du vélo et son traitement en lien avec l'orientation 19 « *planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs* » dont « *faire du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière* » (à savoir un « *développement [qui] repose sur l'aménagement d'infrastructures cyclables dédiées à assurer la desserte des centres-villes, les liaisons internes à*

1 Diagnostic environnemental complémentaire de portant sur les milieux Sol, Eaux Souterraines et Air du sol sur le terrain ayant accueilli l'ancienne Usine à Gaz (AUG) d'Hyères (83), située avenue Pierre Renaudel (version 2015) réalisé par ERG ENVIRONNEMENT

2 Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires.

3 Schéma régional de cohérence écologique.

4 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

5 Plan de Protection de l'Atmosphère a été approuvé par arrêté préfectoral du Var le 17 mars 2022.

Hyères : traversée du centre-ville, liaison du centre-ville vers la gare, desserte de la presqu'île de Giens »).

Pour la MRAe, il est indispensable que le dossier aborde ce sujet et présente la façon dont le site de projet répond à ces orientations relatives aux infrastructures cyclables dont le schéma de principe n'est pas évoqué.

En ce qui concerne le PDU de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, le dossier présente quelques actions relatives au développement des transports en commun par la réalisation de pôles d'échanges multimodaux et de parcs relais (actions 12 et 20⁶) mais ne traite pas celles relatives au vélo.

La MRAe recommande d'analyser et de présenter la compatibilité de la procédure de modification n°4 du PLU avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et les actions du PDU de la métropole Toulon Provence Méditerranée relatives au développement de l'usage du vélo et des modes actifs.

Le dossier cite le PPA du Var approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 mars 2022 et ses objectifs à l'horizon 2025 : seuils réglementaires et valeurs recommandées par l'OMS pour les PM 10, PM 2,5. Il rappelle que l'aménagement du PEM est un projet soucieux de la qualité de l'environnement de par son impact positif sur la qualité de l'air mais ne démontre pas la prise en compte par le projet du PPA notamment en ce qui concerne la mobilité (le vélo), les véhicules propres⁷, la prise en compte de la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme et les projets.

La MRAe recommande de présenter la prise en compte des actions du PPA du Var par la procédure de modification n°4 du PLU sur les thématiques des transports (déplacements actifs, véhicules propres) et de l'urbanisme.

La cohérence de la modification avec le PADD du PLU opposable est étudiée, le projet s'inscrivant pleinement dans l'orientation A1 N°1 : « Affirmer un nouvel équilibre territorial, Mieux se déplacer ».

La MRAe n'a pas de remarque particulière sur cette analyse.

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

2.1. Pollution des sols

La friche ENEDIS a accueilli une ancienne usine gazière, installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Celle-ci est identifiée au titre d'anciennes activités industrielles potentiellement polluantes (site BASOL⁹) et également recensée par son dépôt d'hydrocarbures (site BASIAS¹⁰).

6 PDU Métropole Toulon Provence Méditerranée : action 12 « Créer l'armature des Pôles d'Échanges Multimodaux et en assurer une meilleure desserte en transports collectifs » et action 20 « Poursuivre et améliorer le maillage de l'agglomération en parking-relais ».

7 PPA du Var : action 8 « Encourager la conversion de flottes vers les véhicules propres », développer les bornes de recharge électriques qui « devront être installées sur des sites stratégiques (dont les parkings relais et pôles d'échanges multimodaux) afin d'augmenter leur visibilité, de faciliter les recharges pour les usagers et de diminuer les nuisances atmosphériques et sonores de la circulation automobiles ».

9 La base de données BASOL (Base des sols pollués) constitue un inventaire des sites et sols pollués ou potentiellement pollués, nécessitant une intervention des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

10 La base de données BASIAS (Base des anciens sites industriels et activités de service) est une base de données faisant l'inventaire de tous les sites industriels ou de services, anciens ou actuels, ayant eu une activité potentiellement polluante. L'inscription d'un site dans la banque de données BASIAS ne préjuge pas d'une éventuelle pollution à son endroit.

La notice de présentation indique que le pourcentage d'espaces libres est réduit à 25 % au lieu de 40 % initialement prévu en zone UD, en raison de la pollution du terrain.

Elle énonce qu'un bureau d'études ERG Environnement a réalisé un diagnostic environnemental concernant le sol, les eaux souterraines et l'air sur le terrain ayant accueilli l'ancienne usine à gaz¹¹. Il a pour objet de vérifier la compatibilité du site avec les usages futurs connus ou supposés en 2015 (le devenir de la zone n'étant pas défini à l'époque). L'étude indique que l'analyse porte sur deux parties du terrain (l'agence ERDF et un terrain annexe inoccupé) sur les trois identifiées, et que les bâtiments à usage résidentiel aux extrémités nord-est et nord-ouest font l'objet de rapports séparés. La MRAe note que le dossier n'aborde pas le traitement des zones des bâtiments.

La notice de présentation indique qu'au stade des investigations réalisés jusqu'à présent¹², « *il ne reste plus aucune source primaire de contamination sur site (cuve à sous-produits)* » mais qu'il demeure une zone problématique considérée comme source concentrée en polluants à l'est du site de la partie agence, dans le premier mètre de sol du parc de stockage de poteaux traités à la créosote¹³. Le diagnostic note que pour cette zone, « *les sols devront être purgés* » et que la reconversion du site pour un usage de type tertiaire ou résidentiel collectif nécessitera notamment, de réaliser des sondages complémentaires au droit des zones n'ayant pu être investiguées jusqu'à présent (zones sous les bâtiments).

La MRAe relève que l'état initial est incomplet en ne présentant pas la suite donnée à ce diagnostic. D'autre part, les cartes issues du diagnostic (synthèse cartographique, possibilité de reconversion du site) ne sont pas mises en perspective avec le projet d'aménagement afin de garantir l'absence de risque sanitaire

La MRAe recommande de compléter l'état initial et de démontrer l'absence de risque sanitaire liés à la pollution des sols sur la future zone d'aménagement d'habitat collectif.

Le diagnostic environnemental préconise des dispositions spécifiques¹⁴ au droit du site de l'agence et générales¹⁵. La notice de présentation conclut qu'avec la mise en place des différentes mesures, les incidences sont considérées comme modérées.

La MRAe constate que les prescriptions de l'étude « restrictions, précautions d'usage et dispositions particulières » ne sont pas retranscrites dans le règlement de la zone UDb ou l'OAP.

La MRAe recommande que les prescriptions de l'étude soient reprises dans le règlement de la zone UDb ou l'OAP, notamment sur la conception du réseau d'eau potable pour éviter tout risque de transfert de polluants au sein des canalisations.

11 Ce diagnostic complémentaire daté de 2015, fait suite à différentes études réalisées entre 1994 et 1999 et aux travaux de réhabilitation en 1997 et 2003.

12 Le diagnostic environnemental indique que l'interprétation se base sur le guide rédigé par ENGIE pour l'établissement d'un schéma de réhabilitation (étude semi-générique ESG) d'un site d'ancienne usine à gaz-version 2015.

13 La créosote est un mélange complexe de substances phénolées, de crésol, etc., de saveur caustique produit par la distillation du bois ou de la houille. Il s'agit d'un produit toxique et cancérigène.

14 Notamment, le maintien d'une isolation de surface sur l'ensemble du site, la purge de la zone concentrée définie à l'est du site dans le secteur du parc à poteaux, le contrôle de la qualité des eaux souterraines avant et après réhabilitation de la zone du parc à poteaux, l'interdiction d'utilisation des eaux souterraines, la mise en place de canalisations d'eaux imperméables aux transferts de substance, permettant d'exclure tout risque d'ingestion d'eau contaminée par les usagers du site.

15 L'interdiction d'utilisation des eaux souterraines. Dans le cas d'un projet de création d'un établissement sensible, se référer à la circulaire du 08 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

2.2. Cadre de vie : bruit et qualité de l'air

2.2.1. Bruit

Une partie du secteur de projet est concernée par deux infrastructures de transports terrestres identifiées comme génératrices de nuisances sonores, la RD276 et la RD559, classées respectivement en catégories 3 et 4 dans par l'arrêté préfectoral du 9 janvier 2023 portant révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre, ce qui correspond à des niveaux sonores de référence diurnes supérieurs à 65 db(A). Le dossier indique que « *le secteur de projet devra mettre en place des mesures pour limiter l'impact de ces nuisances sur la population* ». Le niveau d'enjeu n'est pas qualifié et les incidences sur les nuisances sonores provenant des voies bruyantes sont considérées comme faibles en raison de l'emploi projeté de matériaux permettant l'isolation acoustique des bâtiments. Ces mesures seront également employées dans la réhabilitation des groupes scolaires.

La MRAe recommande d'étudier les incidences acoustiques au droit du site ainsi que le nombre de personnes exposées, et de préciser les références réglementaires relatives aux performances attendues de l'isolation acoustique des bâtiments.

Le dossier évoque également, sans aucune évaluation, les incidences du projet lié à une fréquentation accrue du site avec un parking relais de plus grande capacité, une gare de bus et l'accueil de nouveaux résidents. Il considère que « *l'augmentation restera négligeable au vu de l'ambiance sonore déjà présente sur le site (voies bruyantes et passage de la voie ferrée)* ». Les incidences sont qualifiées de faibles.

La MRAe ne partage pas cette analyse car l'afflux de véhicules supplémentaires, encore majoritairement thermiques, ne présage pas une ambiance sonore équivalente.

Pour la MRAe, il conviendrait que le dossier présente des mesures de protection (par exemple des revêtements absorbants, des murs anti-bruit...) autres que celles d'isolation acoustique (qui ne tiennent pas compte du fait que, dans la région, les fenêtres sont ouvertes une grande partie de l'année) pour atténuer les nuisances sonores générées par la création du PEM, comme le préconise le PDU de la métropole Toulon Provence Méditerranée.

2.2.2. Qualité de l'air

La thématique de l'air (liée à celle du bruit), n'est abordée que dans le cadre de la prise en compte par la modification du PPA du Var. Aucun état initial de l'environnement n'est réalisé sur le sujet. Les enjeux et les incidences du projet sur la qualité de l'air pour les nouveaux habitants du programme de logements collectifs (population fragile avec une résidence seniors) et pour les riverains (notamment les groupes scolaires, population sensible) aux alentours du futur PEM ne sont pas évalués. La notice note que « *Le projet en phase opérationnelle pourra faire l'objet d'études sur la qualité de l'air afin de définir des mesures d'ERC adaptées* ».

Pour la MRAe, cet état des lieux doit être réalisé dès le stade du PLU afin de prévoir en amont du projet des mesures préventives et correctives. Si la création du PEM permet de diversifier et de renforcer les moyens de transports en commun aux abords de la gare, l'extension des capacités de stationnement du parking relais et la mise en place de nouvelles flottes de bus impacteront la qualité de l'air ambiant en proximité.

La MRAe recommande de compléter l'état initial et l'analyse des incidences du PLU modifié sur l'exposition des populations en matière de pollution de l'air et de présenter les mesures préventives de réduction des nuisances sur les riverains.

2.3. Déplacements

L'objet de la modification du PLU favorise l'intermodalité, l'aménagement du PEM aura donc un impact positif sur la qualité et l'offre de déplacements ; pour autant, le dossier ne présente pas les aménagements prévus pour faciliter l'usage du vélo, notamment en lien avec les orientations relatives aux infrastructures cyclables du SCoT. Les équipements nécessaires à l'accueil de nouveaux usagers utilisant ce mode sont uniquement évoqués sous la forme d'un « *stationnement deux roues sécurisé dans le parking* », sans aucune autre indication concernant à la fois la capacité qui sera offerte et les cheminements prévus.

La MRAe recommande de présenter les mesures en faveur de l'utilisation du vélo et de les traduire dans l'OAP.

2.4. Paysage et Patrimoine

Le secteur de projet est situé en partie dans le périmètre de protection des abords des monuments historiques du périmètre délimité des abords (PDA) de Hyères et d'un secteur de l'aire de valorisation de l'architecture et du patrimoine (AVAP) valant site patrimonial remarquable. Le plan d'intérêt patrimonial annexé à l'AVAP identifie, sur ces parcelles, plusieurs éléments ou dispositions caractéristiques :

- l'immeuble (gare) implanté sur la parcelle concernée est repéré comme « édifice ou construction remarquable » ;
- une partie du terrain est identifiée comme « parcs et jardins de grand intérêt » ;
- en bordure de la zone concernée, une partie de la voirie supporte des « arbres et alignements remarquables » ;
- une partie du terrain est identifiée comme zone de projet : requalification des espaces libres autour de la gare ;
- plusieurs axes de vues convergent vers la gare.

Le dossier note que le PDA et l'AVAP valant site patrimonial remarquable (SPR) ne concernent que le bâtiment de la gare, son parvis et son jardin. Le PEM et les logements ne sont pas concernés.

Selon le dossier, les enjeux paysagers identifiés sont « *de prendre en compte ces exigences* » (dispositions réglementaires du SPR) et de « *préserver l'harmonie du secteur et de ses alentours* ». Il note que « *le projet devra développer une réflexion paysagère pour limiter l'effet îlots de chaleur* ».

Il indique également en ce qui concerne le bâtiment du parking qui comprend 4 niveaux et 560 places avec une entrée/sortie depuis le parvis de la gare et une sortie sur le rond-point d'accès de la gare routière que « *Son intégration architecturale et paysagère est un enjeu fort du projet, notamment par rapport au bâtiment de la gare. De ce fait, le dernier niveau est conçu sur une hauteur partielle et les façades sont traitées par des dispositifs légers* ».

Des mesures visent « *à assurer une intégration paysagère du projet dans son environnement, par le maintien d'une lisibilité des éléments existants et leur embellissement* ». Elles sont décrites dans l'OAP : la préservation du « parc et jardin de grand intérêt » identifié par l'AVAP valant SPR en espace commun paysager, une esplanade devant la gare en connexion avec les quartiers, des liaisons piétonnes, des franges tampons paysagères entre les groupes scolaires et le PEM, et au sein du programme d'habitat comprenant également un espace commun paysager. Le règlement encadre le

secteur de requalification de la gare en ce qui concerne les hauteurs, les implantations, l'aspect extérieur et aménagement des abords des constructions.

La MRAe note cependant que l'OAP ne fournit aucune information permettant d'évaluer l'impact du parking silo. Son implantation, son gabarit et son traitement devraient être encadrés par des dispositions permettant de garantir qu'il ne porte pas atteinte à la perception de la gare repérée comme construction remarquable (l'aile sud étant constituée d'un seul niveau de plain-pied), notamment depuis les cônes de vue identifiés au SPR.

La MRAe relève qu'il manque au dossier des éléments objectifs illustrant la démarche d'intégration paysagère et l'efficacité des aménagements prévus. Il en résulte qu'il paraît difficile de qualifier les effets potentiels de la modification du PLU sur le paysage à l'échelle du secteur de projet. Pour une meilleure illustration de la requalification de ce secteur UDb, il conviendrait de présenter des photomontages explicitant l'aménagement futur de l'ensemble du site, depuis des points de vue présentant des enjeux et de traduire objectivement les incidences paysagères avant et après la mise en œuvre du projet paysager.

La MRAe recommande d'illustrer les dispositions paysagères envisagées par des supports graphiques permettant d'apprécier l'articulation spatiale entre les principaux aménagements prévus (notamment le parking silo) et la protection des perspectives paysagères.

2.5. Besoins fonciers

Le futur secteur de projet (UDb) se situe en secteur de périmètre de mixité sociale (PMS) à 35 %¹⁶. Le règlement indique que, dans le cadre d'une OAP, la réalisation des logements sociaux s'entend à l'échelle globale de l'opération, sauf en secteur UDb. La notice de présentation ne fournit aucune donnée chiffrée sur l'estimation de la capacité d'accueil de nouvelles populations, le nombre de logements à créer, la part des logements sociaux, le nombre de chambres/logements pour la résidence séniors.

Pour la MRAe, il conviendrait que le dossier précise comment la modification n°4 répond aux objectifs de besoins en logements définis dans le PLU, que ces données soient reprises dans l'OAP ainsi que les éléments descriptifs du projet d'aménagement de la notice de présentation.

La MRAe recommande de présenter des données chiffrées sur le nombre de nouveaux habitants attendus et de logements à créer sur la future zone d'habitation et de décrire comment la modification n°4 répond aux objectifs de besoins en logements du PLU en vigueur.

¹⁶ PLU dispositions relatives à la mixité sociale : « Dans toutes les zones urbaines ou à urbaniser incluses dans le périmètre défini par un liseré orange sur le document graphique, les opérations d'aménagement de 650 m² de surface de plancher ou plus, ou comprenant au moins 10 logements le cas échéant, doivent consacrer 35 % de la surface de plancher à la production de logement locatif social ».