

Métropole 
Toulon Provence
Méditerranée



Commune de La Garde

Modification Simplifiée n°2 du Plan Local d'Urbanisme

1. NOTICE DE PRESENTATION

Révision du PLU approuvée le : 15 décembre 2020

Déclaration d'utilité publique n°1 approuvée le : 13 octobre 2022

Modification n°1 approuvée le : 8 juin 2023

Modification Simplifiée n°1 approuvée le : 27 février 2025



Sommaire

1	PREAMBULE	4
A.	CHOIX DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION SIMPLIFIEE	4
B.	DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION.....	4
C.	L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES DOCUMENTS D'URBANISME	5
2	PRESENTATION ET JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE	5
A.	PLU OPPOSABLE.....	5
B.	EVOLUTION DE L'AMENAGEMENT EN ETUDES AVP	7
3	COMPATIBILITE AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD).....	13
4	COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX.....	14
A.	COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITE DES TERRITOIRES PROVENCE ALPES COTE D'AZUR (SRADDET).....	14
B.	COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE PROVENCE MEDITERRANEE	15
C.	COMPATIBILITE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE (PDU)	17

1 PREAMBULE

La commune de La Garde dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) révisé, approuvé par délibération n°20/12/319 du 15 décembre 2020 par le Conseil Métropolitain de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM).

Par décret n°2017-1758 du 26 décembre 2017, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a été créée, à compter du 1^{er} janvier 2018. Depuis cette date, la Métropole est compétente de plein droit en matière de Plan Local d'Urbanisme.

Le Plan Local d'Urbanisme a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique relative à la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur approuvée en date 13 octobre 2022, d'une modification n°1 approuvée le 8 juin 2023 et d'une modification simplifiée n°1 approuvée le 27 février 2025.

Dans ce cadre, il est engagé par la Métropole TPM, une procédure de modification simplifiée n°2 du PLU de La Garde, dont la présente notice constitue un complément au rapport de présentation du PLU.

A. Choix de la procédure de modification simplifiée

Par courrier du 1^{er} avril 2025, le Préfet du Var a signifié au Président de la Métropole, interrogé sur le choix de la procédure, que les évolutions proposées ne nécessitent pas de révision du PLU dont les conditions sont prévues par les dispositions de l'article L153-1 du Code de l'urbanisme.

Le Préfet du Var recommande à la Métropole de recourir à la procédure de modification simplifiée, conformément aux articles L153-45 à L153-48 du Code de l'urbanisme pour permettre la mise en œuvre du projet LNPCA et le lancement des travaux prévus en 2026.

Cette présente modification simplifiée vise à modifier le règlement de la zone agricole afin de permettre l'aménagement d'un terrier, ouvrage souterrain permettant à la voie (nommée V1bis) de rejoindre la ligne La Pauline-Hyères en passant sous les voies existantes. Cette évolution réglementaire rentre dans le cadre d'une modification simplifiée.

B. Déroulement de la procédure de modification

Le Code de l'urbanisme précise les modalités de mise en œuvre de la procédure de modification simplifiée :

- En vertu de l'article L153-40 du Code de l'urbanisme, la modification simplifiée doit contenir une notice de présentation du projet exposant les motifs et les pièces du PLU modifiées ;
- Saisine de la MRAe pour un avis au cas par cas dit ad hoc justifiant la non-nécessité d'une évaluation environnementale ;
- Délibération du Conseil Métropolitain justifiant la non-nécessité d'une évaluation environnementale ;
- Le dossier sera notifié au Préfet et aux autres personnes publiques associées (articles L132-7 et suivants du Code de l'urbanisme) ;

- Le dossier sera mis à disposition du public pour une durée d'un mois, conformément l'article L153-47 du Code de l'urbanisme ;
- Avis du Conseil Municipal de La Garde sur la procédure de modification simplifiée n°2 du PLU ;
- A l'issue de ces phases, le dossier fera l'objet d'une approbation par délibération du Conseil Métropolitain.

C. L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme

L'article R104-12 du Code de l'urbanisme précise les occasions dans lesquelles les procédures d'évolutions des documents d'urbanisme donnent lieu à une évaluation environnementale.

En effet, les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale garantissant leur mise en compatibilité lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagement, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000. Dans les autres cas, le projet fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas.

Conformément à l'article R104-14 2° du Code de l'urbanisme, un examen au cas par cas ad hoc doit être réalisé lorsque la procédure est menée par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de Plan Local d'Urbanisme. La procédure étant portée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, un examen au cas par cas ad hoc sera donc soumis à la MRAe.

2 PRESENTATION ET JUSTIFICATIONS DE LA MODIFICATION SIMPLIFIEE

A. PLU opposable

Le projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur « LNPCA », déclaré d'utilité publique par arrêté inter-préfectoral du 13 octobre 2022, et emportant la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de La Garde prévoit l'aménagement de la bifurcation des lignes ferroviaires Marseille - Vintimille et La Pauline - Hyères, située au nord-est de la commune.



Figure 1 : Extrait du PLU avant MECDU (Source : Dossier MECDU-DUP, SNCF, 2021)

A l'issue de la Déclaration d'Utilité Publique, 22 862 m² de zonage A ont été reclassés en UI, à vocation industrielle, dans lequel les équipements d'intérêt collectif et services publics sont autorisés (cf règlement PLU La Garde en vigueur : article 7, article 22, article UI1).

Le reclassement de la zone A en zone UI a été établi en suivant le périmètre de l'opération issu des études préliminaires d'Avant-Projet Sommaire (APS) selon une approche au plus juste au moment de la DUP-MECDU.

Cette approche était celle ayant le moins d'incidence vis-à-vis des dispositions réglementaires du PLU et consistait en :

- la suppression des éléments graphiques lorsqu'ils sont directement impactants, c'est-à-dire situés dans les emprises définitives ou qu'ils bloquent de manière plus globale l'exécution des travaux ;
- l'introduction de règles dérogatoires permettant de ne pas supprimer les éléments graphiques ou des règles applicables à l'échelle de la commune.

Un périmètre de travaux ferroviaires potentiels a également été instauré sur 20 313 m² ; lorsque les travaux auront été achevés, ce périmètre pourra être supprimé lors d'une procédure ultérieure. Il s'agit d'un sur-zonage temporaire sur le zonage A existant (cf extrait du règlement PLU La Garde en vigueur : article 7).

Les études de conception dites d'Avant-Projet (AVP) LNPCA de phase 1, réalisées en 2023 et 2024, ont abouti à des évolutions des aménagements de l'opération La Pauline.

B. Evolution de l'aménagement en études AVP

L'opération consiste en la création d'un terrier, ouvrage souterrain, permettant à la voie (nommée V1bis) de rejoindre la ligne La Pauline-Hyères en passant sous les voies existantes. Les ouvrages à créer sont :

- la dénivellation de la nouvelle voie de la ligne La Pauline – Hyères ;
- les rampes, aménagements d'accès au terrier, réalisées en tranchée ouverte (en aérien) ;
- le terrier de franchissement de voies Marseille-Vintimille (réalisé en tranchée couverte, en souterrain).

L'ouvrage de dénivellation de la nouvelle voie de la ligne La Pauline – Hyères est constitué du terrier (ouvrage réalisé en souterrain) ainsi que de deux rampes d'accès.

La rampe d'accès ouest (côté zone industrielle) et le terrier, d'une longueur cumulée d'environ 148 m et de 136 m, et d'ouverture de l'ordre de 6 m entre les parois verticales, sont réalisés en béton armé. La hauteur des parois verticales varie entre 2 m et 8 m environ.

Une partie de la rampe ouest du terrier est composée d'un cuvelage coulé en place (radier + butons) coulé entre les parois verticales.

La rampe Est du terrier (côté bois des Tourraches) est réalisée en déblais sur un linéaire d'environ 240 m pouvant atteindre une hauteur de 13 m. Les talus des déblais sont raidis selon une pente de 1H/5V et confortés par clouage avec un parement en béton projeté.

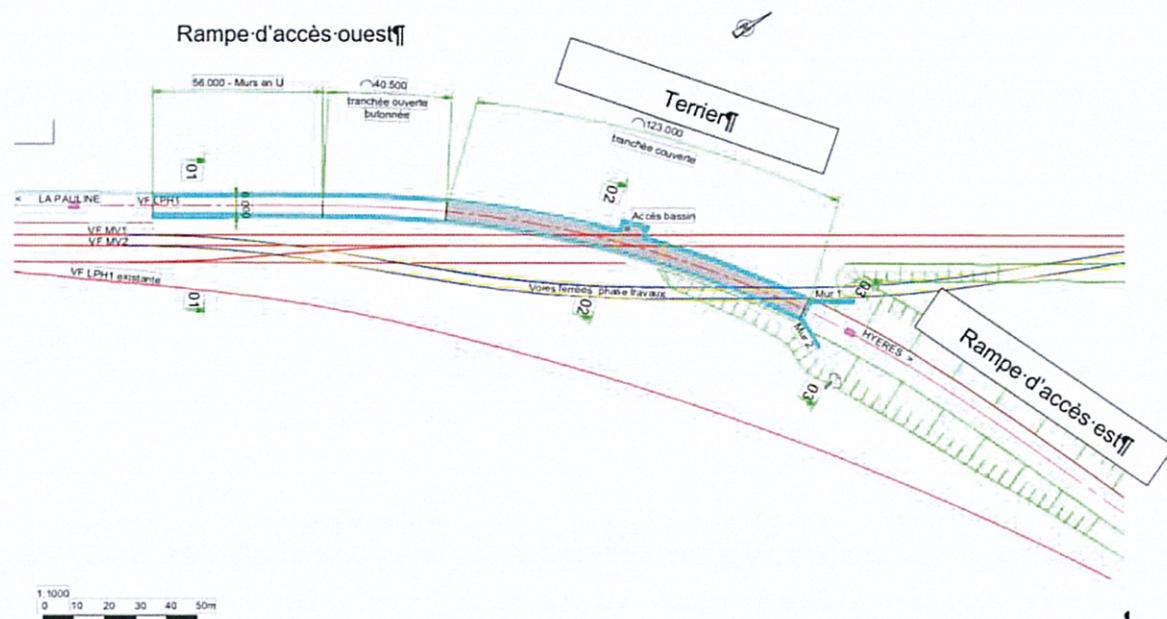


Figure 2 : Vue en plan du terrier et des rampes d'accès (source : Etudes Préliminaires, Egis, 2021)

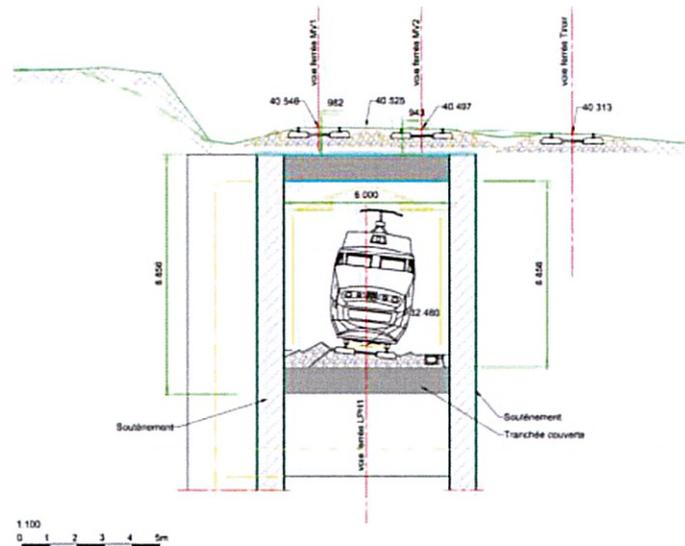


Figure 4 : Vue en coupe du terrier (source : Etudes Préliminaires, Egis, 2021)

Il s'avère que l'ouvrage en terrier se trouve en partie dans l'emprise du bois des Tourraches, dont l'enjeu écologique très fort est lié à la présence de mares temporaires méditerranéennes, habitats naturels d'intérêt communautaire prioritaire et caractéristiques de zones humides.

Compte tenu de ces enjeux écologiques et de la volonté de la Maitrise d'Ouvrage de réduire les impacts associés, une variante du tracé initial (retenu en phase APS (avant-projet sommaire, 2021) et présentée à l'enquête d'utilité publique) a été étudiée en phase d'études AVP (études d'avant-projet, 2023-2024) :

- Le tracé initial de la voie en terrier étudié en phase APS traverse le bois des Tourraches le plus au Sud possible compte tenu des contraintes techniques (rayon de courbure, vitesse de traversée du bois réduite et raccordement).
- La variante de tracé étudiée en AVP traverse le bois des Tourraches plus au Nord, dans des secteurs de moindres enjeux écologiques au sein du bois, maintenant les mêmes exigences techniques en termes de vitesse, et se raccorde en sortie plus loin sur la voie en direction de Hyères compte-tenu des contraintes liées au rayon de courbure d'entrée et de sortie du bois.

Le tracé de la voie en terrier étudié en phase APS et celui retenu en phase AVP (variante biodiversité) sont représentés sur la figure ci-dessous.

La variante de tracé AVP est ainsi la moins impactante en termes de surfaces d'habitats naturels patrimoniaux (zones humides associées aux mares méditerranéennes) et en termes d'effectifs d'espèces protégées (flore).

A noter que ce nouveau tracé se situe en zone agricole.

Le tableau suivant synthétise les données disponibles pour les habitats naturels et la flore. Les chiffres en rouge sont les plus impactants.

Habitats et espèces	Aire d'étude immédiate		Scénario « tracé APS »			Scénario biodiversité Surface (m²)
	Surface (m²)	Nb d'individus	Surface (m²)	Nb d'individus	% / Aire immédiate	
Mares temporaires	2948 m²		1587 m²		53,8 %	627 m²
Maquis bas à ciste	26135 m²		3836 m²		14,7 %	4401 m²
Alpiste aquatique (<i>Phalaris aquatica</i>)		53 pieds		1 pied	2 %	
Alpiste bleuâtre (<i>Phalaris coerulescens</i>)		14 pieds		0 pied	0 %	
Glaïeul douteux (<i>Gladiolus dubius</i>)		174 pieds		43 pieds	25 %	
Isoète de Durieu (<i>Isoetes durieui</i>)		345 pieds		105 pieds	30 %	
Romulée de Colonna (<i>Romulea columnae</i>)		29 pieds		16 pieds	55 %	
Romulée ramifiée (<i>Romulea ramiflora</i>)		25 pieds		24 pieds	96 %	
Salicaire à feuilles de thym (<i>Lythrum thymifolium</i>)		796 pieds		694 pieds	87 %	

Les couleurs des habitats et espèces correspondent à leur niveau d'enjeu :

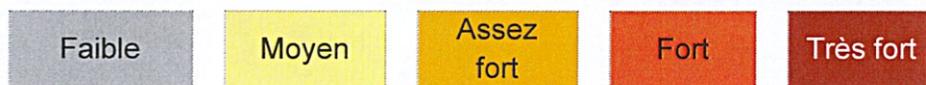


Figure 5 : Comparaison des incidences des deux tracés « initial » et « biodiversité » sur la flore et le

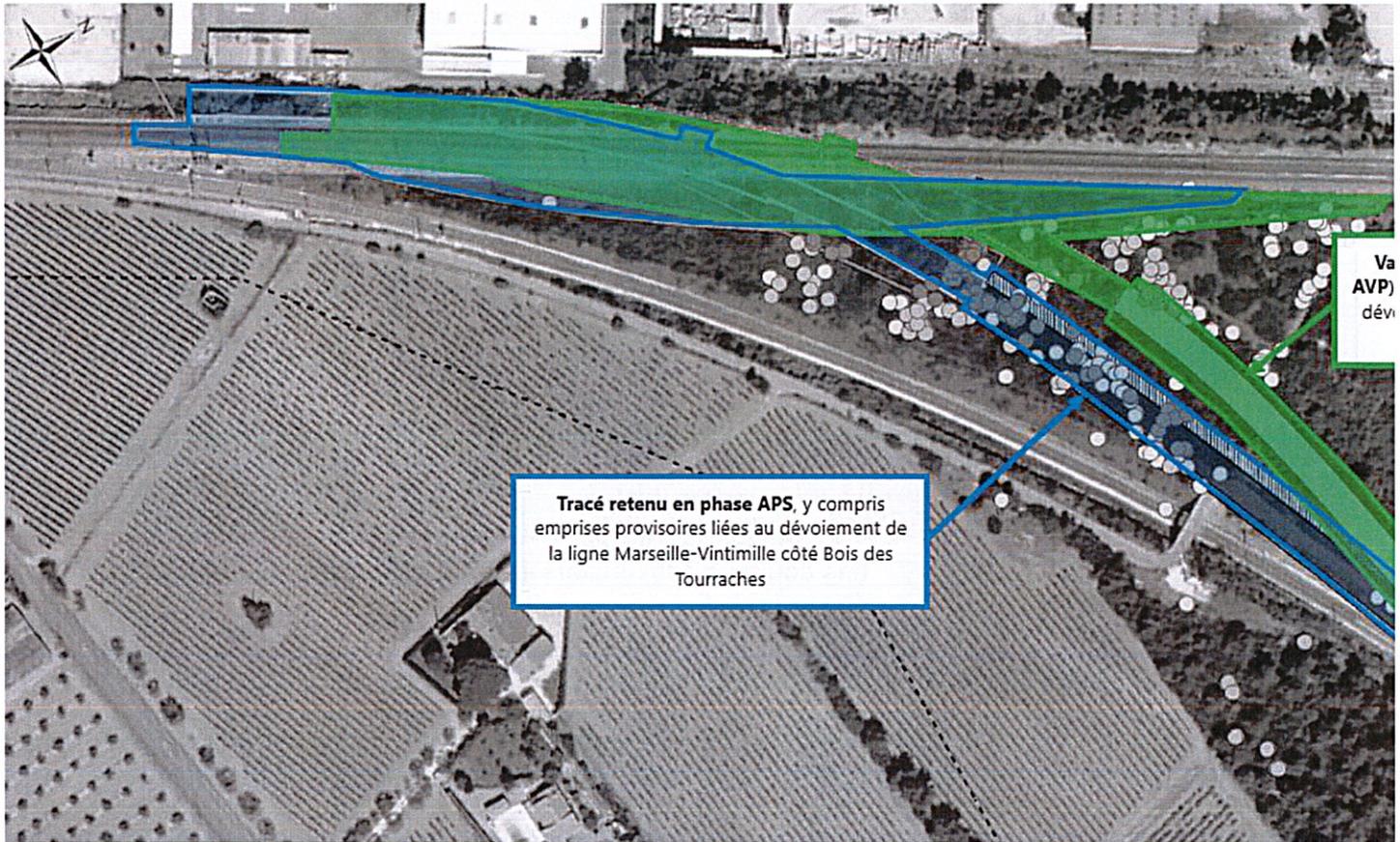


Figure 6 : Tracé de la voie en terrier étudié en phase APS et tracé retenu en phase AVP (variante biodiversité AVP, 2023)

La présente modification simplifiée vise à apporter des modifications au règlement de la zone agricole (A) afin d'assurer la conformité du PLU avec l'évolution de l'opération de La Pauline. Les autres pièces du PLU ne sont pas impactées.

C. Evolution du règlement de la zone agricole (A)

L'emprise de l'opération a évolué entre les phases successives du projet APS-AVP (volonté de la Maitrise d'Ouvrage de réduire les impacts sur le milieu naturel avec la variante biodiversité et décalage du tracé vers le Nord). Environ 1 000 m² d'emprises nouvellement incluse dans le périmètre des travaux de la phase 1 sont situés en zonage A dont le règlement en vigueur ne permet pas la réalisation (cf extrait du règlement PLU La Garde en vigueur : article A1g).

La surface située en zonage A est destinée à la réalisation de la rampe d'accès Est du terrier pour laquelle des affouillements jusqu'à 13 m de profondeur sont nécessaires.

Le règlement actuel autorise uniquement les affouillements nécessaires à l'exploitation agricole d'une superficie de 200 m² et d'1 m de profondeur.

Il est à noter que le tracé AVP avec la variante biodiversité permet de libérer 6340m², qui devaient initialement être impactés par les aménagements ferroviaires. La modification de tracé n'augmente donc pas la surface totale de foncier mobilisée pour les besoins de l'opération.

Règlement du PLU opposable

Article A1 – Constructions, activités, usages et affectations des sols

- a) Sont précisés dans le tableau suivant et, le cas échéant, selon les zones :
- les destinations et sous-destinations autorisées, admises sous condition ou interdites dans le cadre de constructions nouvelles.
 - d'autres constructions, activités et affectations des sols autorisées, admises sous condition ou interdites.

Destination	Autres constructions, activités, usages et affectations des sols	Cf. sous destinations	Cf. sous destinations
Sous-destinations	<i>Habitations légères de loisirs, résidences mobiles de loisirs et campings</i>	Interdites	Interdites
	<i>Ouverture et exploitations de carrières ou de gravières, exploitations du sous-sol</i>	Interdites	Interdites
	<i>Dépôts en plein air</i>	Interdits	Interdits
	<i>Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)</i>	Autorisées sous conditions (cf. article 1.f)	Interdites
	<i>Affouillements et exhaussements du sol</i>	Autorisés sous conditions en A(cf. article 1.g) Interdit en Apr	Interdits

g) Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol à condition :

- qu'ils soient nécessaires à l'exploitation agricole;
- qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ;
- qu'ils ne portent pas atteinte au caractère de la zone ;
- que leur superficie n'excède pas 200 m² et que leur hauteur ou profondeur ne dépasse pas 1 mètre.

Seuls les matériaux naturels issus du sol et/ou du sous-sol peuvent être utilisés.

Règlement du PLU modifié en son article A1.g

g) Sont autorisés les affouillements et exhaussements de sol à condition :

- qu'ils soient nécessaires à l'exploitation agricole ;
- qu'ils ne compromettent pas la stabilité des sols ou l'écoulement des eaux ;
- qu'ils ne portent pas atteinte au caractère de la zone ;
- que leur superficie n'excède pas 200 m² et que leur hauteur ou profondeur ne dépasse pas 1 mètre.

Seuls les matériaux naturels issus du sol et/ou du sous-sol peuvent être utilisés.

Les affouillements et exhaussements en lien avec les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des équipements collectifs sont exemptés de ces conditions.

3 COMPATIBILITE AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

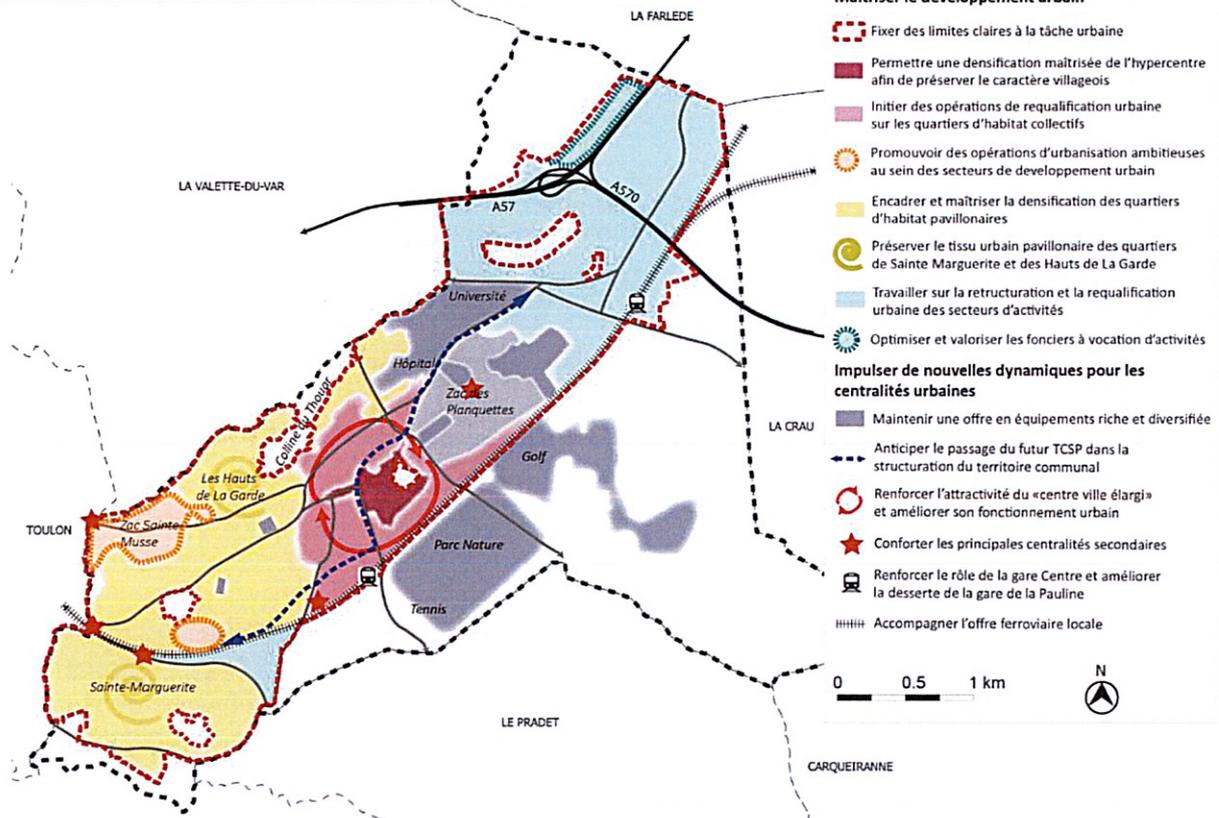
Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est l'expression de la vision du développement territorial à long terme. Il constitue le fondement justifiant les choix qui figurent dans les autres pièces du PLU.

Le PADD est construit autour de cinq grands axes :

- AXE 1 : Affirmer le rôle de la commune au sein de la Métropole
- AXE 2 : Maîtriser le développement urbain
- AXE 3 : Affirmer le rôle du centre-ville et impulser de nouvelles dynamiques pour les polarités secondaires
- AXE 4 : Préserver un cadre de vie de qualité
- AXE 5 : Prendre en compte les risques et les nuisances

Le projet de modification simplifiée n°2 s'inscrit dans l'axe 1 qui est l'affirmation du rôle de la commune au sein de la Métropole. Plus précisément, cette procédure est compatible avec l'orientation n°5 « Prendre en compte les grands projets structurants en matière de desserte et de déplacements ». En effet, « Accompagner l'offre ferroviaire locale » est un des objectifs de cette orientation.

CARTE DE SYNTHÈSE « AMÉNAGEMENT ET URBANISME »



18

Commune de La Garde - Plan Local d'Urbanisme - Projet d'Aménagement et de Développement Durables

4 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

A. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITE DES TERRITOIRES PROVENCE ALPES COTE D'AZUR (SRADDET)

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019. Instauré par la loi NOTRe, il fixe une stratégie régionale à moyen et long termes (2030-2050) sur divers domaines : l'environnement, les infrastructures d'intérêt régional, l'habitat, l'équilibre des territoires et les transports.

Le PLU doit être compatible avec les règles du SRADDET et prendre en compte ses lignes directrices et leurs règles associées. Le SRADDET est construit autour de trois grandes lignes directrices :

1. Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional :
 - Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique ;
 - Concilier attractivité et aménagement durable du territoire ;
 - Conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource.
2. Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau :
 - Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités ;
 - Mettre en cohérence l'offre de mobilité et stratégie urbaine ;
 - Reconquérir la maîtrise du foncier régional et restaurer les continuités écologiques.
3. Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants :
 - Cultiver les atouts, compenser les faiblesses, réaliser le potentiel économique et humain de tous les territoires ;
 - Soutenir les territoires et les populations pour une meilleure qualité de vie ;
 - Développer des échanges et réciprocitys entre territoires.

La présente modification simplifiée s'inscrit parfaitement dans le SRADDET qui promeut le développement des transports en commun et plus spécifiquement l'offre ferroviaire.

B. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE PROVENCE MEDITERRANEE

Le SCoT est un document de planification stratégique à long terme, créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en décembre 2000, dont le périmètre et le contenu ont été revus par ordonnance du 17 juin 2020, afin d'être adaptés aux enjeux contemporains. Il permet aux collectivités locales appartenant au même bassin de vie de mettre en cohérence, dans le respect du principe de subsidiarité, leurs politiques dans les domaines de l'urbanisme, de l'habitat, des implantations commerciales, des déplacements et de l'environnement.

La commune de La Garde est concernée par l'application du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée (SCoT) approuvé le 6 septembre 2019 et en cours de révision.

Le SCoT en vigueur oriente le développement du territoire selon 4 grands objectifs :

- Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire ;
- Afficher les axes de développement ;
- Promouvoir un cadre de vie de qualité, répondre au défi de la transition énergétique et de la réduction des gaz à effet de serre ;
- Gérer durablement les risques et les ressources, réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique ;

Le développement du « RER Toulonnais » trouve toute sa place au sein du SCoT puisque deux orientations lui sont dédiées :

- Orientation n°8 : Poursuivre les travaux de grands équipements du territoire

- A) Poursuivre les travaux liés aux grands équipements d'infrastructures
 - a) Conforter la grande accessibilité de Provence Méditerranée
 - b) Renforcer les réseaux de transports locaux
- Orientation n°18 : Développer les transports en commun
 - A) Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent
 - B) Développer le « RER Toulonnais »

La présente modification simplifiée est donc compatible avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée.

C. COMPATIBILITE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE (PDU)

Le PDU est l'outil de programmation de la politique de transports publics en veillant non seulement à assurer l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité et de protection de l'environnement, mais aussi à renforcer la cohésion sociale et urbaine. Il détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le PDU de la Métropole 2015-2025 a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 16 décembre 2016, 5 orientations ont été définies :

- Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile ;
- Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée ;
- Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilités Réduites ;
- Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture individuelle affirmé

Un des objectifs stratégiques du PDU est d'optimiser et de renforcer les réseaux de transports interurbains. L'action n°9 vise à « Renforcer la place du TER dans le système de transports de l'agglomération » ; la présente modification simplifiée permet de mettre en place cette action.

Face aux évolutions du cadre territorial, législatif et réglementaire, la Métropole Toulon Provence Méditerranée s'est engagée dans l'élaboration du prochain Plan de Mobilité (PDM) 2025-2035, qui dans la continuité du Plan de Déplacements Urbains actuel sera le document de planification et de programmation de la politique des transports et des déplacements de TPM pour les 10 prochaines années. Le PDM a été créé par la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui vise à améliorer concrètement les déplacements au quotidien, pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres.

« L'intégration des décisions intervenues dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et du « RER toulonnais » et de leur phasage » fait partie des enjeux pré-identifiés du PDM 2025-2035.