

Sujet : HAURE-PLACE JEAN-JACQUES demande : création du pôle multimodal de La Seyne sur Mer
Date : Fri, 22 Feb 2019 18:01:49 +0100
De : JEAN-JACQUES HAURE-PLACE

Enquête publique sur la création du pôle multimodal autour de la gare de la Seyne sur Mer

En préalable, je tenais à remercier M. Le Commissaire Enquêteur pour sa disponibilité.

Ensuite, je rappelle que la « création du pôle multimodal » a eu lieu il y a 6 ans.

Précédemment à cette opération de 2013, les usagers avaient déploré l'absence de concertation préalable.

Pourquoi cette enquête publique de 2019 n'a pas été précédée de la concertation avec les usagers, associations et riverains ?

Enfin, comment se fait-il que des travaux (terrassement/défrichage) aient débuté sur la zone nord du projet à l'est et au nord de l'allée la Girane, alors que l'enquête publique n'a pas été validée ?

A) Objectifs du projet

L'amélioration et la fluidification du trafic routier me paraît illusoire, pour plusieurs raisons :

La voie nord sud est parsemée de ronds-points qui desservent différents sites de la zone commerciale à forte attractivité, ce qui ne favorise pas la « fluidification ».

L'augmentation des capacités de stationnement auto va induire une augmentation du trafic à destination de la gare.

Des exemples où la création de nouvelles voiries sur la métropole n'a pas réduit le trafic : le doublement de la RD 559 entre La Seyne et Six-Fours ; l'ouverture des 2 tubes du tunnel de Toulon. Car la création de nouvelles voiries induit le phénomène d' « aspirateur à voitures » (Le paradoxe de Braess)

Cette augmentation du trafic sera génératrice de d'une élévation d'émission des GES et des émissions polluantes.

Car la population et donc les déplacements ont augmenté, et aucun moyen de transport en commun de forte capacité et de grande fréquence n'a à ce jour été mis en place pour proposer une alternative à la voiture individuelle !

Dans l'objectif de favoriser le « report modal » de la voiture vers le transport en commun, on peut aussi se demander si la création d'une voie routière nord-sud n'est pas contradictoire avec la future liaison de TCSP ... qui reliera les mêmes points !

De plus, les aménagements prévus ici n'améliorent pas le service des transports en commun existants (bus) : exemple : accès direct à la gare pour toutes les lignes ; recalibrage de la ligne 82 !

Pour le mode vélo, la création des accès est et nord est positive, mais aucune liaison directe n'est prévue avec le technopole, ni sur

l'avenue Robert Brun, et quid des itinéraires cyclables indispensables vers le sud (centre -ville) et l'ouest ?

Quant au 6ème objectif « ... lutter contre les inondations dues à l'imperméabilisation du site » , il révèle toute la contradiction de ce projet : imperméabiliser 59000m2 sur 65000m2 ... !

B) Contexte environnemental

La zone concernée est certes « anthropisée » ! Mais de l'avis des spécialistes de l'environnement et de l'urbanisation, devant l'effondrement de la biodiversité et l'accélération du réchauffement climatique, la nature doit « reconquérir » les espaces urbains, pour y limiter les causes et les conséquences de ces phénomènes !

Je note que l'étude d'impact environnemental ne concerne pas la zone nord du projet, alors que c'est la zone la plus impactée (dévoiement du vallon et imperméabilisation).

Aussi, en accord avec la « doctrine ERC pour compenser les dommages à l'environnement », ce projet d'aménagement doit épargner toutes les formes de biodiversité et de milieu naturel et doit respecter ces principes suivants :

Les travaux doivent être menés dans l'espace et le temps de façon à préserver les cycles de la biodiversité végétale et animale.

Préservation de la végétation

Sur toute l'emprise de l'aménagement prévu, il y a de nombreux arbres, en particulier

au rond-point/intersection avenue E. d'Orves/Y.Rabin, et le long de cette dernière avenue vers l'est, (arbres remarquables) ; mais aussi sur les parcelles dites « rudérales » et le long du vallon.

Chacun de ces arbres participe de la biodiversité végétale et animale, réduit la quantité d'émission de G.E.S., réduit le réchauffement climatique et la pollution et participe également à la réduction du risque d'inondation.

Aussi aucun de ces arbres ne doit être éliminé. Il faut les préserver soit en place ou si cela s'avère impossible, en les déplaçant. Pour certains arbres de moindre taille ou de moindre importance écologique, il faut compenser leur éventuelle destruction par 3 nouvelles plantations d'un intérêt écologique égal ou supérieur !

Il est très positif que l' « alpage » soit préservée, ainsi que la « ripisylve » sur le cours inférieur du vallon ; mais toutes les autres surfaces végétalisées existantes, notamment sur le cours du vallon doivent être préservées ou compensées par des plantations équivalentes ou supérieures.

Préservation de la vie animale

Le « diagnostic écologique » figurant dans cette enquête est très intéressant : il montre que malgré l' « anthropisation », de nombreuses espèces animales vivent, se nourrissent ou sont de passage sur cette zone. Il ne concerne malheureusement pas la zone nord du projet, qui serait la plus impactée et la plus artificialisée.

Il s'agit donc de préserver les espèces animales et de profiter des travaux pour favoriser les habitats favorables à leur développement.

D'une part, outre l'espèce de libellule très rare, la plupart des espèces identifiées sont des espèces « protégées » (ex : petits ducs, martinets, hirondelles, chauve-souris...) à préserver impérativement.

D'autre part, les riverains pointent la présence des moustiques, et craignent que la création de bassins ne provoque leur prolifération ! Or, de nombreuses espèces présentes sur le site sont des prédateurs naturels des moustiques : oiseaux comme les martinets, chauve-souris, amphibiens, : il faut donc impérativement tout faire pour les préserver et augmenter leur population en préservant et augmentant leurs habitats (végétation, cours d'eau)

Pourquoi ne pas faire installer des nichoirs pour les hirondelles et martinets sur les bâtiments de « carrefour » ?

Préservation de la trame bleue/ cours du Vallat

Le vallat de Faveyrolles est dans son ensemble très artificialisé, surtout dans son cours inférieur, dont fait partie la zone du projet.

En raison du contexte environnemental (perte de la biodiversité, réchauffement climatique,), toute opération d'aménagement, même en zone urbaine, doit être l'occasion de restaurer le milieu naturel, et non de le détruire !

Pourquoi dévier le cours du vallat, et donc détruire ce milieu (avec les espèces aquatiques qui y vivent) et sa fonction de « corridor écologique » ? Pourquoi le couvrir par endroit ?

Pourquoi en arriver à 59000 m2 de surface imperméabilisée sur 65000 m2 de projet ? Alors que la « zone humide » est reconnue ?

Ce bilan serait catastrophique ! On imperméabilise en créant des voiries des parkings et des rond-points et pour « mettre hors d'eau » ces zones, on dévoie un vallat et on imperméabilise encore sous forme de bassins de rétention ou d'écrêtage, le tout en détruisant des zones de biodiversité !

Un exemple de cette « logique » se trouve à côté du magasin « GIFI » de la Seyne sur mer :

La zone contigüe était sous forme de prairie très arborée : tout a disparu au profit d'un bassin bétonné !

Je note que le point le plus important pour les déplacements, le passage sous le pont-rail serait de toute façon impossible à « sécuriser » en cas de précipitation un peu importante !

Conclusion

Les objectifs de ce projet en matière de circulation ne sont pas réalistes, et ils sont très insuffisants en matière de multimodalité, ce qui revient à favoriser le déplacement en voiture individuelle.

Surtout les travaux envisagés ne garantissent pas la préservation et le développement de la biodiversité, et vont à l'encontre de la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution.

Les méthodes retenues (dévoisement, canalisation, couverture, bassins étanches) vont à l'encontre de la seule façon de concilier en 2019 urbanisme et gestion de l'eau , que préconisent les « SDAGE » :

« désimperméabiliser les sols pour retrouver des villes perméables qui laissent l'eau de pluie s'infiltrer et redonner aux sols leur rôle naturel d'éponge... »

Pour toutes ces raisons, je vous demande Monsieur Le Commissaire Enquêteur d'émettre un avis défavorable pour ce projet.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-Jacques HAURE-PLACÉ

Profil : particulier

Nom : HAURE-PLACE

Prénom : JEAN-JACQUES