



LE DÉPARTEMENT

Commission permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 mars 2024

N° : G88

OBJET : BILAN DE CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE SUR LA RD 559 A FREJUS

La séance du 19 mars 2024 s'est tenue à 10h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, M. Robert BENEVENTI, Mme Véronique BERNARDINI, Mme Nathalie BICAIS, M. Laurent BONNET, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, M. Christophe CHIOCCA, M. Guillaume DECARD, Mme Caroline DEPALLENS, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Dominique LAIN, Mme Chantal LASSOUTANIE, Mme Véronique LENOIR, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, M. Jean-Louis MASSON, M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE, Mme Christine NICCOLETTI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, Mme Sonia LAUVARD à M. Christophe CHIOCCA, M. Marc LAURIOL à Mme Andrée SAMAT, Mme Françoise DUMONT à M. Guillaume DECARD, Mme Françoise LEGRAIEN à M. Claude PIANETTI, M. Philippe LEONELLI à Mme Véronique LENOIR.

Départs/Sorties :

Absents/Excusés : Mme Christine AMRANE, Mme Josée MASSI, Mme Valérie MONDONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu l'article R.103-1 du code de l'urbanisme,

Vu la délibération du Conseil général n° A28 du 14 février 2012, prenant en considération l'opération d'aménagement de l'ouvrage de la Galiote à Villepey,

Vu la délibération du Conseil départemental n° A5 du 26 octobre 2022 donnant délégations à la Commission permanente,

Vu l'arrêté départemental AR 2023-1461, relatif aux modalités de la concertation publique concernant la reconstruction du pont de la Galiote à Fréjus (RD 559),

Vu la concertation publique préalable organisée du 31 octobre au 24 novembre 2023, réalisée à Saint-Aygulf, sur la commune de Fréjus,

Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 29 février 2024

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver le bilan de la concertation publique réalisée du 31 octobre au 24 novembre 2023, ci-annexé, pour le projet de reconstruction du pont de la Galiote sur la RD 559 à Fréjus,
- de valider le principe de la reconstruction du pont de la Galiote "en lieu et place",

- de valider, parmi les trois variantes d'ouvrage présentées dans le cadre de la concertation, le choix de la variante mixte béton-métal (variante B).

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 21 mars 2024
Référence technique : 083-228300018-20240319-lmc180392-DE-1-1

Acte certifié exécutoire
le 22/03/2024

Pour le Président du Conseil départemental,
la directrice générale des services,
Virginie HALDRIC

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 22/03/2024

**DIRECTION DES
INFRASTRUCTURES
& DE LA MOBILITÉ**


LE DÉPARTEMENT

RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE À FRÉJUS (RD 559)



CONCERTATION PUBLIQUE
du 31 octobre au 24 novembre 2023

- BILAN DE LA CONCERTATION -

SOMMAIRE

1 – PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION	4
1-1 – HISTORIQUE DU PROJET	4
1-2 – PRÉSENTATION DES VARIANTES	5
1-3 – MAÎTRISE D'OUVRAGE ET FINANCEMENT	5
2 – CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION	5
2-1 – CADRE LÉGAL	5
2-2 – OBJET DE LA CONCERTATION	6
3 – DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	6
3-1 – DISPOSITIF D'INFORMATION AU PUBLIC	6
3-1-1 – Arrêté départemental	6
3-1-2 – Presse	6
3-1-3 – Affichage	6
3-1-4 – Exposition publique	7
3-2 – DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC	7
3-2-1 – Réunion publique	7
3-2-2 – Permanences du maître d'ouvrage	7
3-2-3 – Registre	7
4 – BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	7
4-1 – PARTICIPATION DU PUBLIC	7
4-2 – LA RÉUNION PUBLIQUE	8
4-3 – THÉMATIQUES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC DANS LE CADRE DE L'EXPOSITION	8
4-3-1 – Les variantes présentées	9
4-3-2 – L'esthétique du nouveau pont	11
4-3-3 – Les conditions de circulation pendant la coupure du pont	11
4-3-4 – La durée et le planning des travaux	12
4-3-5 – La problématique modes doux	13
4-3-6 – Le renforcement des liaisons en transport en commun	14
4-3-7 – La problématique commerciale durant les travaux	14
4-3-8 – Le transit des poids-lourds	15
4-3-9 – Questions diverses	15
4-3-10 – Et pour finir... les remerciements !	15
5 – ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE	17
5-1 – DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	17
5-2 – UNE CONCERTATION QUI MET BIEN EN ÉVIDENCE LES ENJEUX DU PROJET	17
5-3 – OPPORTUNITÉ DU PROJET ET PERTINENCE DES OBJECTIFS	17
5-4 – ORIENTATIONS ET PERSPECTIVES – RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONCERTATION	19
5-4-1 – Le choix de la variante parmi celles présentées	19
5-4-2 – Les conditions de circulation pendant la coupure du pont	20
5-4-3 – La durée et le planning des travaux	22

5-4-4 – La problématique modes doux	22
5-4-5 – Le renforcement des liaisons en transport en commun	23
5-4-6 – La problématique commerciale durant les travaux	23
5-4-7 – Le transit des poids-lourds	24
5-4-8 – Questions diverses	24
6 – ANNEXES	25
6-1 – ARRÊTÉ FIXANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	25
6-2 – COMMUNIQUÉS DE PRESSE	28
6-3 – CERTIFICAT D’AFFICHAGE EN MAIRIE	29
6-4 – ARTICLES DE PRESSE	31

1 – PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION

1-1 – HISTORIQUE DU PROJET

Le quartier de Saint-Aygulf constitue une zone de villégiature importante sur la commune de Fréjus. Il est relié au cœur de ville par la RD559 et le parcours cyclable du Littoral (PCL), qui longent les étangs de Villepey.

C'est le pont de la Galiote qui permet à la route départementale de franchir le chenal reliant les étangs à la mer.



Construit en 1928, cet ouvrage d'art, long de 124 m et constitué de cinq arches, a été réalisé en béton armé. Situé dans un environnement marin particulièrement agressif, il a fait l'objet de plusieurs campagnes de travaux de confortement, suite à la constatation d'un mauvais état général. Il continue malgré tout à présenter des signes d'usures prononcées, liées à son âge très avancé.

La largeur circulaire sur le pont est d'environ 5,50 m et il est équipé de deux petits trottoirs (0,90 m de large). Cette faible largeur des trottoirs ne permet ni la continuité de la piste cyclable, ni la circulation sécurisée des piétons. L'insécurité ressentie est donc importante compte tenu de l'intensité du trafic.

Dans ce contexte, le Département s'est donné comme objectifs de conforter/réhabiliter le pont (dont l'état structurel est très dégradé), de sécuriser la circulation des piétons sur l'ouvrage et d'assurer la continuité de la piste cyclable du littoral.

Un premier projet avait été élaboré, avec une réalisation des travaux programmée au début des années 2010. Mais cette opération n'a pu aboutir, la faisabilité du projet ayant été remise en cause du fait d'un changement de norme technique pour le calcul des ouvrages.

Une nouvelle étude préliminaire a alors été engagée, afin de proposer plusieurs scénarios d'aménagements, d'en vérifier la faisabilité et de les comparer.

Cette réflexion, finalisée en 2017, a permis d'identifier deux scénarios permettant de répondre au mieux aux exigences de l'opération :

- une reconstruction du pont en lieu et place ;
- une reconstruction du pont plus au nord, induisant une modification de l'embouchure en mer des étangs de Villepey.

Bien que ce dernier scénario présentait un avantage certain, en permettant un maintien de la circulation sur la route littorale durant la quasi totalité du chantier, il est apparu qu'il induisait des contraintes trop fortes vis-à-vis du milieu naturel, ce qui remettait en cause sa faisabilité du point de vue de la réglementation environnementale.

Aussi, d'un commun accord, le Département et la ville de Fréjus ont décidé de privilégier le scénario de reconstruction du pont en lieu et place et de relancer une nouvelle mission de maîtrise d'œuvre.

Sur cette base, 3 variantes d'ouvrages différentes ont été étudiées.

1-2 – PRÉSENTATION DES VARIANTES

Trois variantes ont été étudiées, dans le but d'optimiser le délai des travaux et de minimiser la durée de coupure de la circulation sur la RD559.

- VARIANTE A – POUTRES PRÉCONTRAINES BÉTON EN TÉ INVERSÉ
- VARIANTE B – BIPOUTRES TREILLIS MIXTES ACIER/BÉTON
- VARIANTE C – BIPOUTRES CAISSONS MÉTALLIQUES

1-3 – MAÎTRISE D'OUVRAGE ET FINANCEMENT

Le Département du Var est maître d'ouvrage du projet de reconstruction du pont de la Galiote.

A ce stade des études (études préliminaires), le montant prévisionnel de l'opération est estimé entre 7 M€ HT (variante A) et 8,4 M€ HT (variante C).

2 – CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

2-1 – CADRE LÉGAL

Au regard du montant prévisionnel de l'opération rappelé ci-dessus, la concertation publique a été engagée au titre des articles L.103-2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme, ce dernier spécifiant que *"la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et*

conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants, est soumis à concertation en application du 3° de l'article L.103-2".

2-2 – OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique, conduite du 31 octobre au 24 novembre 2023 par le Département du Var, a porté sur l'ensemble du projet de reconstruction du pont de la Galiote.

Le public a été invité à s'exprimer sur les trois variantes envisagées, ainsi que sur les modalités de maintien et/ou de rétablissement du trafic pour l'ensemble des usagers (trafic routier, piétons et deux-roues) durant la période des travaux.

Cette phase de concertation va permettre au Département du Var d'arrêter définitivement le choix de la variante d'ouvrage à réaliser, qui fera alors l'objet d'études détaillées et pour laquelle seront engagées les études environnementales et constitués les dossiers réglementaires permettant d'obtenir les autorisations préalables à la réalisation des travaux.

Le public a eu l'opportunité d'exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur le projet et ses composantes, par l'intermédiaire des différents supports de concertation mis à sa disposition tout au long de la période de concertation.

3 – DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3-1 – DISPOSITIF D'INFORMATION AU PUBLIC

3-1-1 – Arrêté départemental

Par arrêté du 9 octobre 2023, le Président du Conseil départemental a fixé les modalités de la concertation :

- une réunion publique le 31 octobre 2023, en mairie annexe de Saint-Aygulf ;
- une exposition publique, du 31 octobre au 24 novembre 2023, en mairie annexe de Saint-Aygulf, avec présence de techniciens pouvant répondre aux questions durant 4 demi-journées au cours de la période d'exposition ;
- une publicité par voie de presse et un affichage sur panneau d'information en mairie.

3-1-2 – Presse

L'avis de concertation a été publié dans les pages locales de Var Matin les 27 octobre et 6 novembre 2023, afin d'avertir et de convier le public à participer à cette concertation.

Par ailleurs :

- deux articles ont été publiés les 31 octobre et 2 novembre 2023 dans la presse locale (Var Matin) ;
- un article est paru le 14 novembre 2023 dans la revue TPBM (Travaux Publics & Bâtiments du Midi).

3-1-3 – Affichage

Un certificat d'affichage établi par la mairie de Fréjus en date du 10 décembre 2023 atteste que l'avis annonçant la concertation et ses modalités a été affiché en mairie à compter du 24 octobre 2023 jusqu'au 25 novembre 2023, soit tout au long de la concertation.

3-1-4 – Exposition publique

Une exposition a été mise en place pendant toute la durée de la concertation publique dans une salle de la mairie annexe de Saint-Aygulf.

Les supports de l'exposition étaient constitués de 7 panneaux présentant :

- POURQUOI RECONSTRUIRE LE PONT ?
- LES CONTRAINTES ET ENJEUX
- LES SCÉNARIOS ÉTUDIÉS
- LES VARIANTES DU SCÉNARIO RETENU
- LE MAINTIEN DE LA CIRCULATION ET DE L'ACCESSIBILITÉ

3-2 – DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

3-2-1 – Réunion publique

Une réunion publique s'est tenue le 31 octobre 2023 à 19h00, en mairie annexe de Saint-Aygulf.

Elle était présidée par le Président du Conseil départemental, en présence du maire de Fréjus.

3-2-2 – Permanences du maître d'ouvrage

Quatre rencontres avec le maître d'ouvrage, représenté par des techniciens du pôle Ingénierie de la direction des infrastructures et de la mobilité, ont été organisées en mairie annexe :

- mercredi 8 novembre de 13h30 à 16h30
- mardi 14 novembre de 9h00 à 12h00
- lundi 20 novembre de 9h00 à 12h00
- vendredi 24 novembre de 13h30 à 16h30

3-2-3 – Registre

Un registre a été mis à la disposition du public sur le lieu d'exposition, durant toute la durée de la concertation ainsi que pendant les permanences du maître d'ouvrage, afin que le public puisse y poser ses questions, donner un avis et faire des propositions.

4 – BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

4-1 – PARTICIPATION DU PUBLIC

Le bilan quantifiable des interventions est le suivant :

- environ 250 personnes ont assisté à la réunion publique du 31 octobre ;
- une cinquantaine de personnes environ est venue consulter les panneaux durant les 4 demi-journées de permanence ;
- 50 contributions ont été déposées dans le registre durant la période de concertation.

Le contenu des interventions du public, que ce soit en réunion publique ou au travers des contributions portées au registre, est analysé de façon plus précise dans les chapitres suivants.

4-2 – LA RÉUNION PUBLIQUE

Comme indiqué précédemment, environ 250 personnes ont assisté à la réunion publique du 31 octobre 2023.

A l'issue des présentations faites par les services techniques du Département, la parole a été donnée au public pour une séance de questions/réponses.

Cinq observations ou questions ont été formulées dans ce cadre. Elles sont retranscrites ci-dessous, avec les réponses qui ont été apportées par le Président du Conseil départemental ou ses services, ou par le maire de Fréjus.

- *Il serait intéressant de mettre en place durant les travaux un système de “bateaux-bus” au départ du port de Saint-Aygulf afin d’assurer la liaison avec le cœur de l’agglomération de Fréjus / Saint-Raphaël.*
 - ↪ Le maire de Fréjus indique que c’est une éventualité envisagée par la communauté d’agglomération et la ville, mais dans un cadre plus général que celui des travaux du pont de la Galiote.
- *N’y aura-t-il pas un impact foncier sur l’hôtel et sur les établissements de plage ?*
 - ↪ L’impact est variable selon les variantes d’ouvrage, qui présentent des largeurs différentes. Les impacts éventuels seront évalués de façon plus précise dans le cadre des études de détail du projet. Des contacts ont d’ores et déjà été établis avec les propriétaires de l’hôtel.
- *Comment seront pris en compte les impacts sur l’activité de l’hôtel et des restaurants et commerces durant les travaux ? Y aura-t-il des dédommagements pour ces établissements ?*
 - ↪ Des procédures existent pour dédommager les commerçants en cas de perte de chiffre d’affaires liée à des travaux publics. Un dossier doit être établi afin de prouver d’une part la réalité de la baisse du chiffre d’affaires, et d’autre part le lien de causalité entre cette baisse et la réalisation des travaux.
Le Département étudiera les conditions de mise en place de telles procédures dans le cadre des travaux du pont de la Galiote.
- *La passerelle temporaire pour piétons et cyclistes sera-t-elle mise en place dès le début des travaux, ou seulement lors de la coupure de la circulation ? Sachant que la 1ère option est préférable. Ne pourrait-elle d’ailleurs pas être mise en place dès à présent ?*
 - ↪ La passerelle provisoire sera bien mise en place dès le début des travaux et maintenue jusqu’à leur achèvement, y compris durant les périodes de travaux au cours desquelles la circulation routière sera encore possible sur le pont.
Il est par contre difficile de la mettre en place dès à présent : la passerelle empiétant sur le camping et l’hôtel voisins, il s’agit donc qu’elle soit le plus provisoire possible. La passerelle provisoire sera par ailleurs sensible aux éventuelles crues de l’Argens.
- *Un budget a été défini pour les travaux du pont. Que se passera-t-il si le coût du projet évolue à la hausse par la suite ? Le projet ne pourrait-il pas être remis en cause ?*
 - ↪ L’enveloppe financière définie à ce jour pour les travaux est basée sur les études préliminaires du projet. Cette enveloppe sera si nécessaire réévaluée lorsque les études de détail du projet auront été réalisées et auront défini un coût prévisionnel plus précis.
Dans tous les cas, le Département s’engage sur la réalisation des travaux de reconstruction du pont de la Galiote.
- *Pourquoi une option de pont béton avec voussoirs préfabriqués n’a-t-elle pas été étudiée ?*
 - ↪ La solution des ponts à voussoirs préfabriqués avec précontrainte est principalement mise en oeuvre dans le cadre de grands ouvrages d’art. Avec le pont de la Galiote, d’une longueur moyenne (une centaine de mètres), on se trouve avec un type d’ouvrage où l’intérêt d’une telle technique est limité : le gain de temps de réalisation qu’elle procure est en effet contrebalancé par les surcoûts importants liés à cette technique de construction des ponts béton. En outre, l’épaisseur des voussoirs rendrait l’insertion côté Saint-Aygulf très difficile.
Par contre, quelle que soit la variante retenue, le principe de préfabrication d’une partie de la structure du futur pont sera privilégié dans le cadre du projet, afin de réduire le délai des travaux.

4-3 – THÉMATIQUES DES OBSERVATIONS DU PUBLIC DANS LE CADRE DE L'EXPOSITION

50 contributions ont été portées au registre mis à disposition du public dans le cadre de l'exposition.

Sur ces 50 contributions, la presque totalité (soit 48 contributions) se positionne clairement quant aux variantes d'aménagement présentées, que ce soit au travers de l'expression d'un choix ou d'une opposition sur une ou plusieurs de ces variantes.

Les 2 dernières contributions se contentent de formuler des observations, sans donner aucun avis en faveur de l'une ou l'autre des variantes.

L'ensemble de ces 50 contributions ont par ailleurs généré des commentaires ou avis que l'on peut regrouper en 7 thématiques principales :

- l'esthétique du nouveau pont ;
- les conditions de circulation pendant la coupure du pont ;
- la durée et le planning des travaux ;
- la problématique modes doux ;
- le renforcement des liaisons en transport en commun ;
- la problématique commerciale durant les travaux ;
- le transit des poids-lourds.

Ces commentaires ou avis sont au nombre d'environ 170 (une contribution ayant pu formuler des commentaires ou avis sur plusieurs de ces différentes thématiques).

4-3-1 – Les variantes présentées

S'agissant de la question des variantes présentées, les 48 contributions qui se positionnent clairement à leur sujet peuvent se répartir ainsi :

- 41 contributions qui se positionnent positivement sur une ou plusieurs de ces variantes ;
- 1 contribution qui se positionne défavorablement à une variante (la variante A), sans se prononcer sur les deux autres ;
- 1 contribution qui propose une variante alternative, tout en restant dans l'esprit du projet présenté par le Département (reconstruction en lieu et place) ;
- 5 contributions qui remettent en cause le principe même du projet présenté par le Département et proposent des solutions alternatives.

● Contributions qui se positionnent positivement sur une ou plusieurs des variantes

La plupart des contributions déposées dans le registre se positionnent positivement quant aux trois variantes présentées lors de la concertation pour la reconstruction du pont de la Galiote.

Parmi les avis exprimés dans ce cadre :

- la variante A (structure béton) ne recueille aucun suffrage ;
- 32 avis sont favorables à la variante B (structure mixte béton-métal) ;
- 7 avis sont favorables à la variante C (structure métal) ;
- 2 avis mettent en avant les variantes B et C, sans se prononcer pour l'une des deux en particulier.

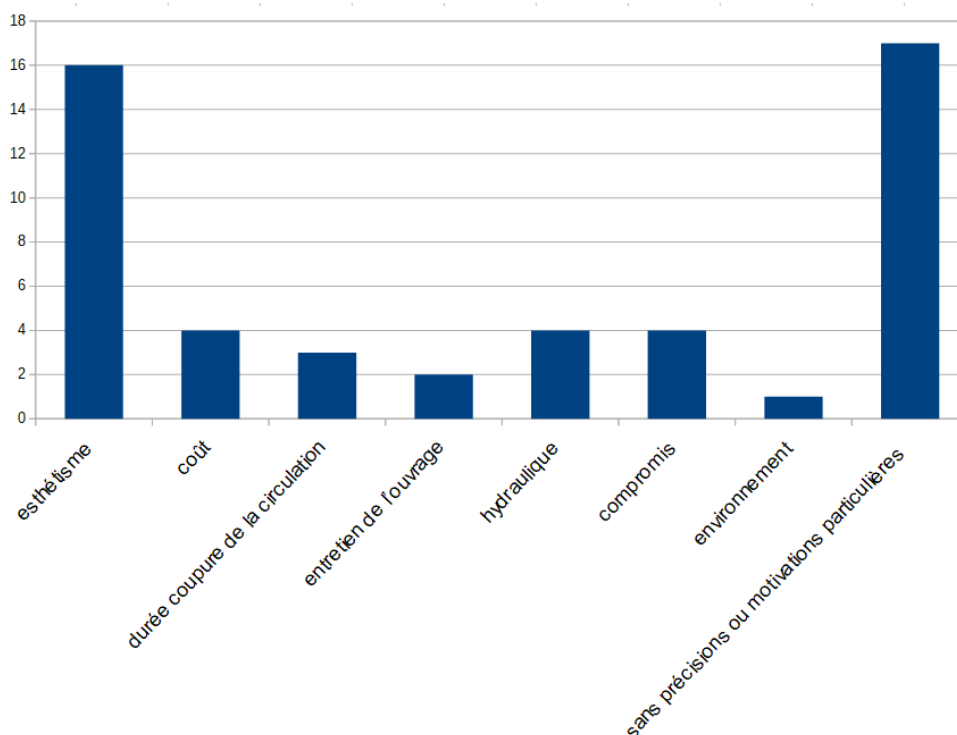
Parmi les considérations ayant conduit les personnes à se positionner pour les variantes B ou C, les motivations principales sont les suivantes :

- 16 mentions de critères relatifs à l'esthétique de l'ouvrage et à son intégration dans le paysage, chacun se positionnant en fonction de ses goûts propres (critère cité par 12 partisans de la variante B et 4 de la variante C) ;
- 4 mentions de critères relatifs au coût de l'ouvrage, toutes par des partisans de la variante B, qui mettent en avant son «*coût médian*» ou son «*budget contenu*» ;

- 3 mentions de critères relatifs à la durée de coupure de la circulation la plus courte, en faveur de la variante C ;
- 2 mentions de critères relatifs à l'entretien de l'ouvrage, par des partisans de la variante B, qui mettent en avant les suggestions d'entretien moindres dans le temps de celle-ci par rapport à la variante C ;
- 4 mentions de critères dénotant une volonté de la part des personnes ayant émis cet avis de prendre en compte les contraintes hydrauliques liées à l'opération, toutes émanant de partisans de la variante C, lesquels mettent en avant le fait que celle-ci présente une pile de moins que les deux autres variantes (et donc un gabarit hydraulique plus important) ;
- 4 avis favorables à la variante B la décrivent comme offrant un «*bon compromis*» (voire le «*compromis idéal*») par rapport aux autres variantes, notamment entre les aspects budgétaires et esthétiques.

Un peu plus d'une quinzaine d'avis favorables à la variante B n'est par contre accompagnée d'aucune motivation particulière, ou bien de motivations plus ou moins vagues ou peu précises (telle que : «*la plus rationnelle*», «*la plus raisonnable*», «*paraît la meilleure*» ou encore «*semble assez bien*»). Un seul avis favorable à la variante C n'est pour sa part pas argumenté.

Les enjeux environnementaux n'apparaissent pas comme un critère de choix pour le public s'étant exprimé : 1 seul avis, en faveur de la variante B, décrit celle-ci comme «*plus respectueuse de l'environnement*».



- **Contributions qui se positionnent négativement sur une ou plusieurs des variantes**

Une contribution se positionne explicitement contre la variante A (structure béton), jugée «*très lourde*», sans toutefois se prononcer en faveur de l'une ou l'autre des deux autres variantes.

On notera que cette appréciation négative quant au rendu architectural de la variante A a été quasi unanimement exprimée verbalement lors des discussions avec les personnes accueillies lors des permanences des techniciens du Département, sans pour autant être retranscrite dans leurs avis portés par écrit au registre.

- **Contributions qui proposent une variante alternative, tout en restant dans l'esprit du projet du Département**

Une contribution ne remet pas en cause le principe de reconstruction du pont en lieu et place, mais, au regard de considérations hydrauliques et esthétiques, s'interroge sur l'absence d'une quatrième variante, à savoir un pont à hauban, avec «*une seule pile et un tablier plus fin*».

- **Contributions qui remettent en cause le principe du projet présenté par le Département**

Enfin, on notera que :

- 4 contributions remettent en cause le principe même du projet présenté par le Département et proposent une ou plusieurs solutions alternatives ;
- 1 contribution met en avant des solutions alternatives à celle proposée par le Département, tout en évoquant la variante B (structure mixte béton-métal) au cas où celles qu'il suggère ne seraient pas techniquement réalisables.

Parmi les considérations ayant conduit ces personnes à remettre en cause le projet présenté, les arguments suivants sont développés par les uns ou les autres :

- Le pont actuel ne pourrait-il pas être réparé ? 4 de ces contributions évoquent en effet le fait qu'une réparation du pont pourrait suffire.
- Les projets présentés par le Département sont considérés comme «*laids*» ou ne présentant pas une «*architecture extraordinaire identifiable pour la ville (...)*».
- Le coût estimé du projet indiqué par le Département est remis en question (coût sous-évalué).
- La coupure du pont va induire des contraintes à la circulation trop fortes qui vont engendrer : des bouchons sur les routes du secteur (RD7 et RD8), une mise en danger économique des commerçants de Saint-Aygulf (effondrement du commerce faute d'accessibilité), une impossibilité pour les secours de circuler sur la RD8 si une crue survient pendant les travaux.
- La position du pont proposée par le Département (reconstruction en lieu et place) n'est pas la meilleure option pour l'écoulement des crues de l'Argens. 3 de ces contributions utilisent cette problématique hydraulique comme argument contre le projet départemental.
- La problématique piétons et deux-roues ne concerne que les deux mois d'été ; le reste du temps, le pont est «*vide de piétons et vélos*» (argument toutefois mis en avant par 1 seule personne).
- Il existe d'autres solutions plus pertinentes.

Les autres solutions proposées sont :

- Le projet porté initialement par la mairie de Fréjus (reconstruction du pont plus au nord, au droit de l'immeuble *le Venise*) → proposé dans 3 de ces contributions.
- Dans l'hypothèse d'une réparation préalable du pont actuel : la construction d'une passerelle pour les piétons et cyclistes en amont/aval, indépendante ou en encorbellement du pont actuel → proposé dans 4 de ces contributions.

4-3-2 – L'esthétique du nouveau pont

L'esthétique est un critère important, que ce soit pour les personnes favorables au projet présenté à la concertation, mais également pour celles qui lui sont plutôt hostiles et proposent des solutions alternatives. C'est ainsi le point qui est le plus souvent évoqué dans les différentes contributions recueillies.

Sur la quarantaine de contributions s'étant prononcées positivement sur un choix entre les variantes, le critère esthétique est ainsi revenu dans 16 d'entre elles, en faveur des variantes B ou C.

Si la variante A n'a recueilli aucun suffrage favorable, c'est essentiellement en raison de son esthétique jugée beaucoup trop «*massive*» (argument entendu à de multiples reprises lors des discussions avec les personnes rencontrées lors des permanences). C'est même cette considération qui étaye un commentaire du registre explicitement défavorable à cette variante A, jugée «*très lourde par rapport au paysage magnifique de la plage*», cet avis indiquant en guise de recommandation : «*Merci de penser à l'esthétique du tablier du pont*» !

L'esthétique est également un argument avancé par des personnes plutôt hostiles au projet présenté. Dans deux de ces contributions, les projets présentés sont ainsi considérés comme «*laids*», ne montrant que «*du béton non travaillé harmonieusement*», ou ne présentant pas une «*architecture extraordinaire identifiable pour la ville (...)*». Est ainsi préférée une structure type pont à haubans par un de ces commentateurs, les deux mettant par ailleurs en avant l'exemple du pont du Préconil à Sainte-Maxime «*utilisé comme logo par la ville*».

4-3-3 – Les conditions de circulation pendant la coupure du pont

Une fois le pont de la Galiote coupé va se poser la problématique de la mise en place d'itinéraires de déviation afin de pouvoir continuer de relier Saint-Aygulf et Fréjus. Il est ainsi prévu dans le cadre du projet de dévier le trafic par la RD8.

Cette problématique est celle qui amène le plus de commentaires après la question de l'esthétique : le thème est abordé dans 14 contributions (dont 3 par des personnes opposées au projet et qui se servent notamment de cet argument pour le remettre en cause).

Ces contributions mettent l'accent sur des inquiétudes, voire de grosses craintes, quant à la circulation principalement sur la déviation par la RD8 (même en hiver), axe souvent qualifié par certains comme étant déjà aujourd'hui une «*route déjà saturée*» et accidentogène.

Il est alors prédit que cette situation ne pourra de ce fait que se renforcer, créant alors selon certains d'«*innombrables bouchons*» (les plus pessimistes évoquant même une «*impossibilité de circuler*» et prédisant un «*effondrement du commerce*»). Au regard de ces difficultés de trafics annoncées, certains s'interrogent sur la circulation des secours et l'évacuation des populations en cas d'inondation.

Un point singulier ressort à plusieurs reprises (5 contributions) : le rond-point des Harkis (raccordement de la RD8 sur la voirie locale côté Fréjus). Ce giratoire est décrit comme étant aujourd'hui «*déjà, en hiver, embouteillé*» ou encore comme «*déjà très problématique aujourd'hui*». Avec la mise en place de la déviation par la RD8, il est donc prédit une situation «*beaucoup plus préoccupante en été*», voire un «*blocage*» du carrefour.

Des difficultés de circulation également prévisibles sur la RD7 sont moins mises en avant (3 contributions).

L'impossibilité d'utiliser la RD8 comme déviation tant qu'elle n'est pas «*transformée en vrai axe routier*» est généralement mise en avant ; un avis demande une «*vraie déviation par la RD8 et non un petit aménagement*».

Ces contributions demandent ainsi que soient prises toutes les mesures qu'elles estiment être nécessaires afin de palier à ces dysfonctionnements annoncés, et notamment :

- de réaliser tous les travaux nécessaires sur la RD8 pour y améliorer les conditions de circulation, tels que des «*travaux d'aménagement des virages et de la largeur*» ;
- d'aménager le rond-point des Harkis, 2 avis suggérant la création d'une voie de tourne-à-droite de la RD8 vers l'avenue du 8 mai 1945 ;
- de doubler le pont (trop étroit) sur le bras de l'étang de Villepey (1 avis).

D'autres types d'aménagements sont également souhaités par certains sur la RD7 :

- étudier l'aménagement d'un mini-giratoire au niveau du camping Capfun ;
- un élargissement (sans autre précision).

Une proposition est faite pour faciliter la circulation durant cette phase de déviation (reprise dans 3 contributions) : étudier la possibilité d'utiliser le chemin des Etangs comme voie de circulation temporaire, «*au moins pour les véhicules légers*» et moyennant «*remise en état*» et «*dérogations d'usage*».

Un avis suggère même la création d'une voie provisoire sur le tracé de l'ancien Train des pignes, via le parking de l'hôtel (avec accord à solliciter du propriétaire) et moyennant une organisation des flux pour limiter l'impact du trafic dans Saint-Aygulf.

En résumé, les 14 contributions s'étant exprimées sur les conditions de circulation pendant la coupure du pont ont mis en avant le fait que :

- les conditions de circulation sur la RD8 (voire aussi la RD7 pour certains) vont être difficiles, voire très difficiles, une fois la déviation mise en place, et ce au regard de la situation déjà constatée aujourd'hui [14 avis/commentaires] ;
- les conditions de circulation très difficiles sur la RD8 auront de telles conséquences négatives qu'une solution alternative au projet départemental doit être mise en oeuvre [3 avis/commentaires] ;
- le rond-point des Harkis va être un point de blocage et doit être aménagé [5 avis/commentaires] ;
- la RD8 doit être réaménagée préalablement aux travaux de la Galiote [7 avis/commentaires] ;
- le pont sur le bras de l'étang de Villepey doit être doublé [1 avis/commentaire] ;
- des aménagements doivent être réalisés sur la RD7 [2 avis/commentaires].

4-3-4 – La durée et le planning des travaux

La question de la durée et du planning des travaux revient dans 9 contributions.

Dans quatre d'entre elles, il s'agit d'un critère de choix entre les variantes : 3 contributions en faveur de la variante C mettent en avant le fait qu'elle permet la durée de coupure de la circulation la plus courte ; 1 contribution en faveur de la variante B évoque son «*temps de réalisation médian*».

Les autres contributions ont voulu alerter le maître d'ouvrage sur la nécessité de réduire la durée globale des travaux : «*Réduire le temps des travaux si possible*», «*Délais de réalisation à regarder de très près*» ou encore souhait «*que les travaux soient faits rapidement*». Ou encore attirer son attention sur le fait que «*l'interruption de la circulation doit épargner une saison estivale*».

En résumé, les contributions s'étant exprimées sur la problématique de la durée des travaux ont mis en avant le fait que :

- la durée globale des travaux doit être réduite au maximum ;
- la durée de coupure de la circulation doit être la plus courte possible ;
- la circulation ne doit pas être coupée durant la saison estivale.

4-3-5 – La problématique modes doux

La problématique de la circulation des modes doux est abordée sous de multiples aspects.

- **La prise en compte des modes doux dans la zone du pont de la Galiote**

La nécessité de la mise en place en amont du pont actuel, durant la durée des travaux, d'une passerelle provisoire permettant aux piétons et cyclistes de relier les deux rives du grau de la Galiote, est notée par 5 contributions. Il est précisé que cette mise en place doit être prévue tout au long des travaux, et donc précéder l'interruption de la circulation sur le pont.

Le fait que le Département ait porté à 3 m la largeur des deux trottoirs situés de chaque côté du pont (continuité PCL côté amont, trottoir piétons côté aval) est saluée dans deux avis.

Une séparation des flux piétons/cyclistes/route jugée meilleure dans la variante C est un des arguments ayant joué en faveur de cette variante pour une des contributions.

Une contribution attire l'attention sur la nécessité d'une continuité des aménagements cyclables en sortie du pont côté hôtel, en direction du centre-ville de Saint-Aygulf.

Pour un opposant au projet, l'absence de continuités cyclables (pont sur l'Argens par exemple), ainsi que «*la réapparition des poids-lourds*», impliqueront que le meilleur cheminement des modes doux ne sera amélioré qu'au droit du pont, tandis que leur sécurité sera aggravée en amont et en aval.

Pour un autre opposant au projet, la problématique des modes doux n'en est pas une, car elle ne concernerait que les deux mois d'été : le reste du temps, le pont serait «*vide de piétons et vélos*» (argument toutefois mis en avant par cette seule personne et dont il serait aisé de démontrer qu'il est fallacieux).

Pour autant, la plupart de ces opposants au projet (4 d'entre eux) proposent la construction d'une passerelle indépendante pour les piétons et cyclistes, construite en aval du pont actuel (au préalable réparé), voire en encorbellement de ce dernier.

On notera sur ce thème une contribution d'un représentant de l'AF3V (Association Française pour le développement des Véloroutes et Voie Vertes) - favorable pour sa part au projet de reconstruction - qui indique toutefois que «*mélanger piétons et vélos n'est pas une bonne solution*» et qui préconise également la construction d'une passerelle pour les vélos («*fixe*» et «*en dur*») à côté du pont principal reconstruit.

- **La prise en compte des modes doux sur l'itinéraire de déviation**

La question de la sécurité des déplacements en modes doux (notamment cyclistes) sur l'itinéraire de déviation par la RD8 est relevée par 5 contributions.

Jugée comme étant un «*axe dangereux pour les déplacements en modes doux*» déjà actuellement, ce danger ne devrait, selon elles, que se renforcer une fois la déviation du trafic routier mise en place.

La nécessité de prendre en compte cette problématique des modes doux dans les aménagements de la RD8 est donc relevée, et la création d'aménagements cyclables est ainsi demandée.

En résumé, les contributions s'étant exprimées sur la problématique modes doux ont émis les avis suivants :

- **la passerelle provisoire doit être mise en place dès le démarrage du chantier et pendant toute la durée des travaux [5 avis/commentaires] ;**
- **la continuité du parcours cyclable doit être assurée en amont et en aval [2 avis/commentaires] ;**
- **la largeur des trottoirs portée à 3 m est une bonne chose [2 avis/commentaires] ;**
- **les modes doux devront être pris en compte dans les aménagements de l'itinéraire de déviation par la RD8 [5 avis/commentaires] ;**
- **la problématique des modes doux doit être prise en compte au moyen de la construction d'une passerelle construite en amont/aval, indépendante ou en encorbellement du pont actuel [5 avis/commentaires - dont 4 d'opposants au projet qui préconisent une simple réhabilitation du pont actuel].**

4-3-6 – Le renforcement des liaisons en transport en commun

En dehors de la problématique du rétablissement du trafic routier lors de la coupure du pont de la Galiote, une mesure d'accompagnement a été proposée par plusieurs contributions (6) : renforcer à cette occasion les liaisons en transport en commun entre Saint-Aygulf et le cœur d'agglomération de Fréjus / Saint-Raphaël, afin d'offrir une alternative à l'usage de la voiture pour assurer ce trajet.

Ces liaisons sont évoquées par bateau (au départ du port de Saint-Aygulf) et/ou par bus (avec un terminus permettant un retournement au niveau des parkings de la plage de Saint-Aygulf).

Le maintien de ce renforcement de la liaison de façon plus pérenne après la fin des travaux est également mise en avant dans certaines de ces contributions.

En résumé, 6 contributions ont demandé de renforcer durant les travaux les liaisons en transport en commun (bateau et/ou bus) entre Saint-Aygulf et le cœur d'agglomération de Fréjus / Saint-Raphaël, afin d'offrir une alternative à l'usage de la voiture pour assurer ce trajet.

4-3-7 – La problématique commerciale durant les travaux

La problématique du maintien de l'activité commerciale durant les travaux et la coupure du pont de la Galiote est mise en avant dans 6 contributions, dont 4 de la part de personnes remettant en cause le projet du Département.

Ces 4 derniers craignent que «*les véhicules ne venant plus à Saint-Aygulf*» (route coupée, circulation difficile présagée sur la RD8), alors «*les clients iront ailleurs*», avec des conséquences néfastes : «*les commerces locaux vont souffrir*», selon l'un d'entre eux, voire pire pour un autre qui augure d'un «*effondrement du commerce (...) désastre économique*».

Une seule contribution émane de la gérante d'une activité commerciale : celle de la station service / bar-tabac située le long de la RD559, entre l'Argens et le Reyran. Celle-ci ne remet pas en cause le projet, mais s'inquiète du maintien de son activité lorsque le pont sera coupé et qu'il n'y aura «*aucune circulation sur la RD*». Elle pense ainsi se voir obligée de fermer sa station durant cette période et est intéressée par les procédures d'indemnisation, si celles-ci sont mises en place.

Indirectement, une contribution évoque la problématique commerciale au travers du fait que «*l'interruption de la circulation doit épargner une saison estivale*».

En résumé, les 6 contributions s'étant exprimées sur la problématique commerciale durant les travaux ont émis les avis suivants :

- **très fortes craintes quant à la perte de clientèle pour les commerces aygulfois, avec en conséquence remise en cause du projet présenté par le Département et proposition de solutions alternatives [4 avis/commentaires] ;**
- **demande d'indemnisation [1 avis/commentaire] ;**
- **demande d'éviter la période estivale pour les travaux [1 avis/commentaires].**

4-3-8 – Le transit des poids-lourds

La problématique du transit des poids-lourds sur le pont de la Galiote une fois que celui-ci aura été reconstruit est évoquée dans 5 contributions, dont 4 de la part de personnes remettant en cause le projet du Département.

Pour rappel, une limitation de la circulation des poids-lourds sur l'ouvrage à 12 tonnes a été mise en place en 2019, afin de préserver la structure vieillissante du pont tant qu'il n'aura pas été reconstruit.

Est ainsi demandé dans ces 5 contributions le maintien de la limitation de la circulation des poids-lourds sur le pont à 12 tonnes après les travaux, ce qui permettra de réduire fortement la gêne et les nuisances qui étaient occasionnées par le transit de ces poids-lourds dans le centre de Saint-Aygulf avant la mise en place de cette limitation : danger, pollution, bruit. Selon eux, les PL n'ont «*rien à faire là*» ou encore «*n'ont pas à passer sur ce pont dans ce secteur touristique*».

En résumé, les 5 contributions s'étant exprimées sur la problématique du transit des poids-lourds ont toutes émis l'avis suivant :

- **La limitation de la circulation des poids-lourds sur l'ouvrage à 12 tonnes doit être maintenue après les travaux, quelle que soit la solution mise en œuvre (reconstruction ou réhabilitation).**

4-3-9 – Questions diverses

Certains points ont été évoqués par très peu de contributions :

- On pourrait profiter du projet de reconstruction du pont pour réensabler la plage de la Galiote (1 seule contribution).
- Il faut faire attention à l'écoulement des eaux pluviales sur le pont (2 contributions).
- Il faudrait prévoir sur le pont un revêtement en enrobés pour «réduire les nuisances sonores» (1 seule contribution).
- La prise en compte des risques de submersion marine ne devrait-elle pas être légèrement réévaluée ? (1 seule contribution).

4-3-10 – Et pour finir... les remerciements !

Avant de terminer, une note positive : on signalera avec plaisir que dans 14 des contributions portées au registre, les personnes ayant laissé un avis ont tenu à faire part de leur satisfaction et de leurs remerciements quant à la tenue de cette concertation et/ou à la qualité des informations apportées par le maître d'ouvrage dans ce cadre.

Ces remerciements sont d'autant plus appréciables qu'ils émanent tout autant des personnes favorables au projet présenté par le Département que, en partie, de certaines de celles qui lui sont opposées.

On trouve dans ce cadre des commentaires tels que :

«Bravo à l'effort pour la compréhension des enjeux et variantes ! (...) Merci aux représentants du Département pour leur ouverture, leur disponibilité, leur écoute.»

«Merci de nous avoir permis de nous exprimer.»

«Après études sur études, nous y revoilà ! Réjouissons-nous (...) Merci pour vos explications.»

«Merci pour vos explications.»

«Intéressantes explications.»

«Merci pour tout.»

«Merci de cette consultation.»

«Merci pour avoir tenu compte de la largeur des trottoirs (...) ainsi que de réaliser la passerelle provisoire pendant les travaux.»

«Merci pour la présentation du projet.»

«Merci de nous avoir permis de donner notre avis sur le choix de la reconstruction et d'avoir tenu compte de la largeur des trottoirs.»

«Mille merci au Président du Conseil du département du Var d'organiser cette concertation publique (...) et donc de nous y associer.»

«Merci d'avoir organisé cette réunion de présentation.»

«Bravo pour le travail de présentation du projet.»

«La présentation est intéressante.»

5 – ANALYSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

5-1 – DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation pour le projet de reconstruction du pont de la Galiote a donné lieu à une participation constructive, constituée principalement de résidents de Saint-Aygulf.

L'ensemble des échanges ont été cordiaux et les retours globalement très favorables au projet, avec tout de même quelques oppositions à celui-ci.

Quasiment aucune critique n'a été formulée concernant le déroulement, la durée ou les documents présentés lors de la concertation.

A toutefois été évoqué dans l'avis d'un opposant au projet présenté le fait que *«la concertation publique devrait s'étendre (...) au quartier voisin des Issambres (...) et généralement aux habitants de la commune de Roquebrune-sur-Argens»*. A ce sujet, on notera que l'information sur l'organisation de cette concertation (réunion publique et exposition) ayant été faite à deux reprises dans la presse locale, tout un chacun, quelle que soit sa commune de résidence, était libre de venir y participer.

Comme évoqué précédemment, beaucoup de participants ont par ailleurs souligné l'intérêt qu'ils ont porté à cette démarche et ont salué le travail fait par le maître d'ouvrage pour l'organisation de cette concertation.

Les permanences ont fait l'objet d'une bonne affluence du public (entre 10 et 15 personnes lors de chaque permanence), lui permettant d'échanger avec le maître d'ouvrage de manière bilatérale.

Les questionnements évoqués lors de ces échanges étaient centrés sur la problématique de la circulation durant la période de coupure du pont, ainsi que sur des questions plus techniques liées à la construction de l'ouvrage.

S'agissant de la cinquantaine de contributions écrites portées au registre laissé à la disposition du public dans la salle d'exposition, on soulignera que, en dehors d'une quinzaine d'entre elles très peu - voire pas du tout - motivées, la majorité de ces contributions étaient relativement bien structurées et argumentées. Ce souci de l'argumentation était notamment très présent dans les avis remettant en cause le principe du projet présenté par le Département.

L'ensemble de ces échanges a ainsi démontré la volonté des personnes ayant participé à cette concertation publique de contribuer à l'élaboration du projet de reconstruction du pont de la Galiote.

5-2 – UNE CONCERTATION QUI MET BIEN EN ÉVIDENCE LES ENJEUX DU PROJET

La concertation publique a été également fructueuse dans la mesure où elle a permis de confirmer les enjeux liés au projet de reconstruction du pont de la Galiote.

L'enjeu principal est ainsi clairement la gestion de la circulation durant les travaux (notamment durant la période de coupure de la circulation au niveau du pont) et de son impact sur l'activité du secteur (et notamment de la période touristique estivale).

5-3 – OPPORTUNITÉ DU PROJET ET PERTINENCE DES OBJECTIFS

Sur l'ensemble des contributions apportées dans le cadre de la concertation, un très large consensus s'est dégagé en faveur du projet de reconstruction du pont de la Galiote présenté par le Département.

L'opportunité du projet et la pertinence de ses objectifs ont donc été confirmées par une très grande majorité des personnes ayant participé à la concertation publique.

On notera toutefois un nombre restreint de contributions (5 au total) contestant plus ou moins formellement l'opportunité du projet présenté :

- 4 avis remettent en cause le principe même du projet présenté par le Département et proposent des solutions alternatives ;

- 1 avis met prioritairement en avant des solutions alternatives à celle proposée par le Département, tout en évoquant une des variantes comme une solution potentielle au cas où celles qu'il suggère ne seraient pas techniquement réalisables.

Ces avis ont pour motivation principale les conséquences très négatives qu'elles présagent du fait de la coupure de la circulation au niveau du pont et de la mise en place d'une déviation du trafic par la RD8.

Elles s'articulent pour la plupart autour de plusieurs axes, au sujet desquels les commentaires suivants peuvent être apportés :

- *Le pont de la Galiote ne peut-il pas être réparé ? Réparer le pont permettrait en effet de ne pas couper la circulation durant les travaux et de limiter le coût de l'opération.*
 - ↳ Une évaluation structurale du pont a été réalisée en 2015 par le CEREMA, dont on retiendra les principales conclusions suivantes :
 - L'ouvrage, construit en 1928, présente aujourd'hui une pathologie importante.
 - Il a été conçu sur la base de règlements anciens qui n'exigeaient pas, comme c'est le cas aujourd'hui, la prise en compte de dispositions spécifiques permettant de garantir une durabilité suffisante lorsque l'ouvrage se situe dans un environnement agressif (tel que l'atmosphère marine dans le cas du pont de la Galiote).
 - 40 ans après sa construction, le pont a fait l'objet d'une première campagne de réparation, des dégradations importantes ayant été constatées (éclatements inquiétants du béton et corrosion importante, voire quasi-disparition, des armatures - pathologie consécutive à la présence de sels marins, fortement aggravée par une hétérogénéité et une «*qualité exécrationnelle du béton*»).
 - Ces réparations ont consisté en la mise en œuvre de béton projeté permettant de reconstituer un enrobage suffisant, afin de limiter la progression des agents agressifs et de ralentir la corrosion des armatures. Ces réparations par projection de béton ont été renouvelées depuis.
 - Aujourd'hui, bien que ces réparations aient démontré leur efficacité, la structure de l'ouvrage est en grande partie masquée par ce béton projeté, ce qui ne permet pas d'apprécier correctement son état. Il est toutefois possible d'observer des armatures apparentes corrodées dans les zones où l'exiguïté n'a pas permis de mettre en œuvre le béton projeté. De plus, la structure présente des fissures d'ouvertures importantes (voire des fractures) qui témoignent de la poursuite du phénomène de corrosion des armatures déjà engagé.
 - Les résultats de l'évaluation structurale effectuée par le CEREMA mettent en évidence des dépassements importants des critères de résistance de l'ouvrage sous l'effet des charges roulantes réglementaires.

En résumé : l'ensemble des campagnes de réparation de l'ouvrage réalisées jusqu'à ce jour a tout juste permis de renforcer en surface sa structure, mais n'a pas permis de stopper les phénomènes de vieillissement du pont, dont la structure interne continue inéluctablement de se dégrader.

La solution de continuer à réparer/conforter le pont de la Galiote n'est donc pas une solution viable sur le long terme.

- *Dans l'hypothèse d'une simple réparation du pont, la construction en aval de l'ouvrage d'une passerelle à l'usage exclusif des modes doux (piétons et cyclistes) est proposée, de façon à assurer une traversée du grau indépendante du pont routier.*
 - ↳ Positionnée en aval du pont de la Galiote (côté mer), une telle passerelle pose un problème de sécurité pour les cyclistes du fait d'une absence de continuité avec le tracé du parcours cyclable du littoral (PCL), situé en amont du pont (côté étangs).
Les cyclistes roulant sur le PCL seraient en effet obligés de traverser par deux fois la RD pour emprunter la passerelle puis rejoindre à nouveau le PCL, ou bien de continuer à circuler sur le pont routier (avec les risques que cela induit du fait de l'espace confiné du pont).
- *D'autres solutions que la passerelle indépendante pour modes doux en aval sont proposées, du type encorbellements de part et d'autre du pont actuel permettant d'élargir les trottoirs existants.*
 - ↳ Cette solution se heurte aux problèmes structurels du pont de la Galiote relevés ci-dessus.

- *Si le pont ne peut pas être réparé, le projet présenté par le Département n'est pas la meilleure solution qu'il conviendrait de mettre en œuvre.*

La principale solution mise en avant est celle de reconstruire le pont en déplaçant l'embouchure des étangs de Villepey plus au nord (solution proposée par la commune de Fréjus dans le cadre des études préliminaires du projet), solution dont les principaux avantages escomptés seraient la quasi absence de coupure de la circulation pendant les travaux et un meilleur écoulement des eaux lors des crues de l'Argens.

→ La solution de reconstruction du pont avec déplacement de l'embouchure des étangs de Villepey a été étudiée lors des études préliminaires du projet et approfondie par la commune de Fréjus.

Il est apparu dans ce cadre que, compte tenu des multiples protections réglementaires auxquelles est soumis le site des étangs de Villepey, la faisabilité de cette solution était fortement mise en cause, celle-ci étant susceptible de ne pas disposer des autorisations nécessaires pour sa réalisation de la part des services de l'Etat.

C'est pourquoi, dans un courrier du 26 juillet 2021, le maire de Fréjus a renoncé au projet de reconstruction qu'il se proposait de porter, revenant à la solution d'une reconstruction du pont en lieu et place sous maîtrise d'ouvrage départementale.

Au regard de l'ensemble des éléments développés ci-dessus en réponse aux propositions alternatives mises en avant par certains participants à la concertation publique, il apparaît que :

- Une nouvelle campagne de réparation du pont de la Galiote n'est pas une solution viable dans le temps.
- Une reconstruction du pont de la Galiote différente de la solution "en lieu et place", avec déplacement plus au nord du débouché des étangs de Villepey, est une solution dont la complexité et les contraintes réglementaires prévalant dans le secteur ne laissent guère entrevoir une issue favorable.

C'est pourquoi le Département, en accord avec la commune de Fréjus, a considéré que la solution de reconstruction du pont de la Galiote "en lieu et place" était la meilleure réponse aux problématiques techniques et réglementaires qui s'imposent à cette opération.

5-4 – ORIENTATIONS ET PERSPECTIVES – RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS SOULEVÉES LORS DE LA CONCERTATION

Afin de permettre la poursuite des études de l'opération, avec dans un premier temps la phase d'avant-projet, il convient que le présent bilan se prononce sur le choix de la variante à retenir parmi celles présentées.

Il convient également de répondre aux attentes et inquiétudes manifestées par le public lors de la concertation, sans pour autant pouvoir conclure sur des choix précis d'aménagement (qui relèveront de la suite des études à mener par le Département ou de réflexions à engager en liaison avec les collectivités locales concernées - ville et communauté d'agglomération).

Ces réponses identifieront par contre des orientations claires qui constitueront des engagements du maître d'ouvrage pour la suite de cette opération.

5-4-1 – Le choix de la variante parmi celles présentées

Les trois variantes présentées au public dans le cadre de la présente concertation étaient les suivantes :

- variante A = structure béton ;
- variante B = structure mixte béton-métal ;
- variante C = structure métal.

On notera en premier lieu un rejet unanime par le public de la variante A, dont le rendu architectural a été jugé trop massif.

Dès lors, les discussions ont porté quasi exclusivement sur une comparaison entre les variantes B et C.

Dans ce cadre, le public s'est largement positionné en faveur de la variante B, essentiellement pour des raisons relatives à l'esthétique de l'ouvrage et à son intégration dans le paysage, motivation la plus souvent citée

(l'esthétique relevant toutefois de considérations subjectives propres aux goûts de chacun en matière architecturale).

On retrouve également dans les motivations en faveur de la variante B (et par comparaison avec la variante C) des considérations relatives à son coût moins important, à des suggestions d'entretien de l'ouvrage moindres dans le temps, ou encore au fait qu'elle constitue un bon compromis entre les trois variantes présentées.

Cette appréciation du public est globalement partagée par les services techniques du Département, au regard de l'analyse multicritères des trois variantes présentée dans l'étude préliminaire de l'opération.

Ainsi, il est exact de considérer, comme cela a été souligné par le public, que la variante B constitue un bon compromis entre les trois variantes présentées :

- La variante B présente des durées de réalisation des travaux et de coupure de la circulation médianes, mais qu'il est possible de rendre équivalentes à celles les plus faibles de la variante C, en adoptant des principes constructifs similaires (pré-assemblage et lancement de la structure du tablier, au lieu d'une mise en place par grutage).
- Si la variante B nécessite des travaux de remise en peinture périodique des parties métalliques (mais moindres que pour la variante C), elle offre par contre une meilleure accessibilité aux différentes parties de l'ouvrage que pour la variante A.
- La variante B n'est pas la meilleure d'un point de vue hydraulique (l'avantage allant à la variante C avec une pile de moins), mais l'espacement de ses piles est plus favorable que pour la variante A.
- La largeur du tablier de la variante B, moindre que celles des variantes A et C, facilite le raccordement de l'ouvrage à l'ensemble chaussée/trottoirs au sud du pont.
- La sécurité apportée aux piétons et cyclistes sur l'ouvrage par la variante B est meilleure que pour la variante A, et elle reste tout de même efficace en comparaison à la variante C pour laquelle la séparation chaussée/trottoirs est la plus sécurisante.
- La variante B présente un coût de réalisation médian entre les variantes A et C.

Au regard de l'ensemble de ces considérations, l'analyse du public et celle des services techniques du Département allant dans le même sens, **il sera donc proposé à l'Assemblée départementale, à l'issue de la présente concertation, de valider ce choix de la variante mixte béton-métal (variante B).**

5-4-2 – Les conditions de circulation pendant la coupure du pont

Une fois le pont de la Galiote coupé va se poser la problématique de la mise en place d'itinéraires de déviation afin de pouvoir continuer de relier Saint-Aygulf et Fréjus. Il est ainsi prévu de dévier le trafic par la RD8 et la RD7.

Cette problématique est celle au sujet de laquelle ont été exprimées le plus d'attentes et d'inquiétudes par le public lors de la concertation.

Ces inquiétudes concernent les conditions de circulation sur la RD8 une fois que le trafic y aura été dévié, l'accent étant mis sur le fait que cette route est décrite comme déjà aujourd'hui (et même en hiver) régulièrement engorgée. Cette situation ne devrait alors qu'empirer.

Un point singulier ressort de ces inquiétudes : le rond-point des Harkis (raccordement de la RD8 sur la voirie locale côté Fréjus), sur lequel la circulation est décrite comme étant déjà très problématique aujourd'hui.

La situation sur la RD7, avec notamment la traversée de Saint-Aygulf, est également mise en avant.

Des aménagements de la RD8 et du rond-point des Harkis sont donc attendus par le public, préalablement aux travaux du pont de la Galiote.

Conscients de l'existence d'un certain nombre de points durs sur l'itinéraire de la RD8, les services du Département ont dores et déjà engagé un programme d'aménagements, qui va se poursuivre :

- un premier élargissement de la section comprise entre le camping de la Barque et le pont du bras de l'étang de Villepey a été réalisé en 2021 ;

- la section comprise entre le carrefour de la déchèterie et le chemin rural de Carraire courte sera aménagée au cours du 1er semestre 2024 ;
- l'aménagement de la section comprise au sud du pont sur l'Argens, le long du camping de la Barque, est programmé pour le 2e semestre 2024 ;
- l'aménagement de la section comprise entre le chemin rural de Carraire courte et le pont sur l'Argens est envisagé en 2025, sous réserve des acquisitions foncières à réaliser dans ce cadre ;
- l'aménagement du carrefour de la déchèterie est envisagé en 2025-2026.

Ces aménagements consistent notamment en un élargissement de la largeur de chaussée à 6 mètres, permettant à deux véhicules de se croiser en toute sécurité (y compris pour les poids-lourds), avec aménagement des accotements dans la limite des disponibilités foncières.

Une étude va également démarrer début 2024 afin de voir dans quelles mesures des travaux peuvent être entrepris pour améliorer la circulation sur le pont du bras de l'étang de Villepey.

S'agissant de la problématique du rond-point des Harkis, une réflexion va être engagée à ce sujet avec les services techniques de la ville de Fréjus.

L'objectif est que tous les travaux d'amélioration du tracé de la RD8 pouvant permettre de faciliter les conditions de circulation sur cette route puissent être réalisés avant le démarrage des travaux du pont de la Galiote.

La question de la sécurité des déplacements en modes doux (notamment cyclistes) sur la RD8 est un autre point relevé par le public, avec les craintes que l'accroissement du trafic sur cette route le temps de la déviation vienne encore dégrader la situation sur un axe jugé déjà actuellement dangereux pour ces déplacements. La nécessité de prendre en compte cette problématique dans les aménagements de la RD8 est donc relevée, et la création d'aménagements cyclables est ainsi demandée.

Il sera tenu compte de la sécurité des modes doux dans les aménagements à réaliser sur la RD8, la difficulté résidant dans le fait que les travaux envisagés doivent se faire dans une emprise contrainte, pour laquelle tout besoin d'acquisitions foncières complémentaires peut se heurter à des difficultés avec les propriétaires, retardant alors le calendrier de mise en oeuvre de ces aménagements.

On notera par ailleurs que le parcours cyclable du littoral (PCL) restera accessible durant toute la durée des travaux du pont de la Galiote, avec une continuité assurée vers Saint-Aygulf au moyen d'une passerelle provisoire (voir ci-après, chapitre 5-4-4), offrant ainsi aux cyclistes dans la plaine de l'Argens un itinéraire globalement sécurisé (en dehors du point dur du pont sur l'Argens).

Au delà des sujets évoqués ci-dessus, des propositions ont été faites dans le cadre de la concertation :

- *Etudier la possibilité d'utiliser le chemin des Etangs comme voie de circulation temporaire pour faciliter la circulation durant la phase de déviation.*
 - ↪ Cette proposition se heurte à des contraintes assez fortes.
 - En premier lieu, il faut noter que ce chemin (dont la domanialité est privée) est fermé à la circulation (hors desserte des riverains côté RD8). Il traverse la propriété du Conservatoire du littoral et est situé dans le site naturel protégé des étangs de Villepey.
 - Le chemin est assez étroit en plusieurs endroits (moins de 6 m), il longe des campings (problème de sécurité), sa structure n'est pas adaptée à un trafic important (parfois simplement du tout-venant).
 - De plus, il longe les étangs de Villepey et le bras des étangs de Villepey, avec des contraintes écologiques très fortes. Le fait d'être en partie situé dans le site naturel protégé propriété du Conservatoire du littoral rend donc encore plus complexe la concrétisation d'une telle idée de déviation provisoire.
 - Cette proposition sera tout de même étudiée, en liaison avec les services de la ville de Fréjus et le Conservatoire du littoral.
- *Créer une voie provisoire sur le tracé de l'ancien Train des pignes, via le parking de l'hôtel.*
 - ↪ Une telle option nécessiterait l'accord du propriétaire de l'hôtel et semble incompatible avec les contraintes d'exploitation de cet établissement de tourisme.

Elle comporterait également la mise en place d'un pont provisoire, qui serait alors nécessairement un ouvrage relativement important de façon à pouvoir y faire circuler du trafic automobile (un tel ouvrage n'est pas évoqué explicitement par la personne qui a suggéré cette option, mais en est une conséquence implicite).

Elle nécessiterait de plus une réorganisation des flux routiers en direction du centre de Saint-Aygulf, réorganisation complexe au regard de l'exiguïté des lieux et des caractéristiques des voies communales sur laquelle elle se raccorderait.

- *Etudier l'aménagement d'un mini-giratoire au niveau du camping Capfun sur la RD7.*

↪ Cette proposition sort quelque peu de la problématique de facilitation des conditions de circulation sur l'itinéraire de déviation RD8-RD7 et relève plus de l'amélioration de la sécurité de cet accès au niveau de son débouché sur la RD7.

Cette proposition sera tout de même analysée, en liaison avec les services de la ville de Fréjus.

5-4-3 – La durée et le planning des travaux

La question de la durée et du planning des travaux est une problématique importante de l'opération de reconstruction du pont de la Galiote du fait :

- des contraintes importantes qui seront apportées à la circulation dans le secteur durant les travaux ;
- des impacts potentiels des travaux sur le fonctionnement du quartier de Saint-Aygulf ;
- des impacts potentiels des travaux sur les activités économiques du secteur, principalement liées à la saison touristique.

Il conviendra donc de limiter au maximum la durée globale de ces travaux d'une part, la durée spécifique de la coupure de la circulation au niveau du pont de la Galiote (avec mise en place d'une déviation par la RD8) d'autre part.

Il conviendra également d'éviter de réaliser des travaux durant le pic estival de la saison touristique.

Des réflexions sur cette problématique ont déjà été menées par le maître d'œuvre de l'opération, dès le stade des études préliminaires, de façon à optimiser le phasage des travaux avec comme objectif de minimiser ces temps de travaux (construction des piles en maintenant la circulation sur le pont, préfabrication de certaines parties d'ouvrage, etc.).

Ces réflexions se poursuivront tout au long des phases ultérieures d'études (avant-projet et projet).

Les considérations relatives à la limitation de la durée des travaux feront également partie des spécifications particulières qui s'imposeront aux entreprises au travers du cahier des charges technique du marché et des offres qu'elles seront amenées à remettre dans ce cadre.

5-4-4 – La problématique modes doux

La problématique de la circulation des modes doux est prise en compte sous divers aspects dans le cadre de l'opération de reconstruction du pont de la Galiote.

Au niveau des études, le projet du nouveau pont a pris en compte la circulation en sécurité des modes doux sur l'ouvrage, avec la création de deux trottoirs de 3 m de large de chaque côté du pont (continuité PCL côté amont, trottoir piétons côté aval).

Certains ont pu juger que la séparation des flux piétons/cyclistes/route n'était pas optimale pour la variante B (au regard notamment des dispositifs prévus jugés meilleurs pour la variante C). Les études seront affinées sur ce point dans le cadre de l'avant-projet avec le maître d'œuvre et l'architecte de l'opération, afin d'offrir un bon niveau de sécurité aux modes doux vis-à-vis du flux routier.

Au nord du pont, le trottoir amont sera directement raccordé au PCL dans le cadre des travaux de reconstruction de l'ouvrage.

Au sud du pont, l'aménagement cyclable prévu dans le cadre des travaux s'arrêtera au niveau du carrefour avec la rue d'Alsace. Il conviendra donc d'assurer sa continuité vers le centre de Saint-Aygulf : l'étude de ce projet sera engagée en liaison avec la commune de Fréjus.

Au moment des travaux, une passerelle provisoire permettant aux piétons et aux cyclistes de relier les deux rives du grau de la Galiote sera mise en place en amont du pont actuel. Cette passerelle sera mise en place dès le début des travaux et maintenue jusqu'à leur achèvement, y compris durant les périodes de travaux au cours desquelles la circulation routière sera encore possible sur le pont.

L'étude de cette passerelle (type de passerelle, raccordements amont et aval) sera affinée dans le cadre des études d'avant-projet et de projet de l'opération.

S'agissant des contre-propositions pour des aménagements en faveur des modes doux développés par certains, on peut signaler que :

- La construction d'une passerelle indépendante pour les piétons et cyclistes, construite en aval du pont actuel, n'offre pas, comme vu précédemment, des conditions de sécurité optimale : elle oblige les cyclistes roulant sur le PCL à traverser par deux fois la RD pour emprunter la passerelle puis rejoindre à nouveau le PCL. Elle a de plus un impact sur les établissements de la plage de la Galiote.
- La construction de trottoirs élargis en encorbellement du pont actuel réparé se heurte aux problèmes structurels du pont de la Galiote également relevés précédemment.

Quant aux craintes de certains que le meilleur cheminement des modes doux ne soit amélioré qu'au droit du pont, on notera que :

- L'aménagement du trottoir amont du nouveau pont de la Galiote s'inscrit dans la continuité du PCL.
- Au nord du pont, l'itinéraire du PCL est quasi continu jusqu'à la base Nature de Fréjus (où il se connecte avec le réseau cyclable de la commune), avec comme seul point dur l'absence de franchissement sécurisé du pont sur l'Argens (des études devant être lancées par le Département afin d'apporter une réponse à cette discontinuité).
- Au sud du pont, et comme évoqué ci-dessus, des études vont être lancées en liaison avec la commune de Fréjus afin de poursuivre la continuité de l'aménagement cyclable jusqu'à l'avenue du train des Pignes, qui constitue un tronçon du PCL assurant la liaison avec le centre de Saint-Aygulf.

5-4-5 – Le renforcement des liaisons en transport en commun

Une mesure d'accompagnement a été proposée à plusieurs reprises dans le cadre de la concertation : renforcer au moment des travaux du pont de la Galiote les liaisons en transports en commun (par bateau et/ou par bus) entre Saint-Aygulf et le cœur d'agglomération de Fréjus / Saint-Raphaël, afin d'offrir une alternative à l'usage de la voiture pour assurer ce trajet, et ainsi délester l'itinéraire de déviation routière d'une partie de son trafic.

Il semble en effet tout à fait envisageable d'organiser en rive gauche du grau de la Galiote, au niveau des parkings de la plage de Saint-Aygulf, un terminus provisoire pour les véhicules de transports en commun avec aire de retournement, la liaison étant ensuite assurée pour les piétons vers le centre de Saint-Aygulf via la passerelle provisoire qui sera installée durant toute la durée des travaux.

Cette proposition paraît donc pertinente et devra être réfléchi en liaison avec Estérel Côte d'Azur Agglomération, autorité organisatrice des transports sur le territoire.

Les réflexions sur cette problématique de la réorganisation des transports en commun durant la période des travaux devront également être menées avec la Région, pour ce qui concerne les liaisons entre le territoire du golfe de Saint-Tropez et celui de l'agglomération de Fréjus / Saint-Raphaël.

5-4-6 – La problématique commerciale durant les travaux

En dehors de la gérante de la station service / bar-tabac située le long de la RD559, cette problématique n'a été soulevée dans le cadre de la concertation par aucun représentant du tissu commercial aygulfois.

On notera à ce sujet que le président de l'Association "Union des commerçants de Saint-Aygulf" est venu apporter sa contribution au registre, sans aborder cette problématique et s'en tenant à remercier le Département pour «*la présentation du projet*».

Il s'agit toutefois d'une thématique qui pourra apparaître une fois que les travaux auront été engagés. Une question sur le sujet a ainsi été posée par un représentant du CEERF (comité de quartier de Saint-Aygulf) lors de la réunion

publique. L'incidence supposée des travaux sur les commerces locaux est par ailleurs un argument développé par les opposants au projet dans leurs contributions écrites.

Ainsi que cela a été répondu par le Président du Conseil départemental lors de la réunion publique, des procédures existent pour dédommager les commerçants en cas de perte de chiffre d'affaires liée à des travaux publics.

Un dossier doit être établi afin de prouver d'une part la réalité de la baisse du chiffre d'affaires (évolution par rapport aux années antérieures), et d'autre part le lien de causalité entre cette baisse et la réalisation des travaux.

Le Département étudiera les conditions de mise en place de telles procédures.

5-4-7 – Le transit des poids-lourds

Plusieurs personnes (remettant pour la plupart en cause le projet du Département) revendiquent un maintien de la limitation de la circulation des poids-lourds sur le pont à 12 tonnes à l'issue des travaux, dans le but de limiter la gêne et les nuisances occasionnées par le transit de ces poids-lourds dans le centre de Saint-Aygulf : danger, pollution, bruit.

La RD559 est un axe structurant du département : elle est classée dans le réseau des routes à grande circulation du Var (RGC) et fait partie du réseau routier 2TE48 (réseau routier ouvert aux transports exceptionnels de 1ère catégorie et aux convois de 2ème catégorie dont le poids total roulant n'excède pas 48 tonnes).

La limitation de la circulation des poids-lourds sur l'ouvrage à 12 tonnes induit ainsi des contraintes importantes sur l'activité économique du secteur, notamment dans le cadre des liaisons entre les deux territoires de Fréjus / Saint-Raphaël et du golfe de Saint-Tropez : elle impose des itinéraires de déviation et des rallongements de parcours importants pour les poids-lourds et un impact important sur d'autres infrastructures routières départementales.

Cette limitation a été mise en place en 2019 à titre conservatoire, afin de préserver la structure vieillissante du pont, les résultats de l'évaluation structurale effectuée par le CEREMA ayant mis en évidence des dépassements importants des critères de résistance de l'ouvrage sous l'effet des charges roulantes réglementaires.

La limitation de circulation des poids-lourds sur l'ouvrage à 12 tonnes n'est donc que transitoire, dans l'attente des travaux de reconstruction du pont de la Galiote. Elle a vocation à être levée à l'issue de ces travaux.

5-4-8 – Questions diverses

- *On pourrait profiter du projet de reconstruction du pont pour réensabler la plage de la Galiote.*
 - ↪ Cette problématique est trop éloignée des considérations techniques relatives au projet de reconstruction du pont de la Galiote et elle ne relève, de plus, pas des compétences du Département.
- *Il faut faire attention à l'écoulement des eaux pluviales sur le pont.*
 - ↪ Les eaux pluviales sur le pont seront recueillies au moyen de dispositifs adéquats (à définir en phase projet), de façon à éviter toute stagnation d'eau sur l'ouvrage.
- *Il faudrait prévoir sur le pont un revêtement en enrobés pour réduire les nuisances sonores.*
 - ↪ Les enrobés sur le pont seront réalisés en cohérence avec les enrobés existants de part et d'autre de l'ouvrage (la problématique des nuisances sonores ne pouvant se limiter au traitement d'une section d'une centaine de mètres correspondant à la traversée du pont).
- *La prise en compte des risques de submersion marine ne devrait-elle pas être légèrement réévaluée ?*
 - ↪ La prise en compte des risques de submersion marine sera faite sur la base des dernières données disponibles en la matière, et notamment les études relatives à la caractérisation de l'aléa submersion marine sur le périmètre régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (réalisées par le BRGM en 2017).

6-1 – ARRÊTÉ FIXANT LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



*D.I.M./
IG*

Acte n° AR 2023-1461

**ARRÊTÉ DÉPARTEMENTAL RELATIF A LA CONCERTATION PUBLIQUE -
RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE A FREJUS (RD 559)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1,

Vu la délibération du Conseil général du Var n°A28 du 14 février 2012 prenant en considération l'opération d'aménagement de l'ouvrage de la Galiote à Villepey,

Vu la délibération du Conseil départemental n° A1 du 26 octobre 2022 relative à l'élection de son Président,

Considérant que les différents partis d'aménagement permettant la reconstruction du pont de la Galiote sur la RD 559 à Saint-Aygulf (commune de Fréjus) se concrétiseront par la réalisation de travaux dont le coût est supérieur à 1 900 000 € TTC, et qu'en application des articles L.103-2 et R.103-1 du Code de l'urbanisme, cet investissement routier dans une zone urbanisée doit faire l'objet d'une concertation publique préalable.

Considérant la localisation du projet, dans une zone urbanisée de la commune de Fréjus (au sens de la définition de l'INSEE) et située en agglomération.

Considérant que ce projet a pour objectifs :

- de reconstruire l'ouvrage de la Galiote afin d'assurer sa pérennité dans le temps ;
- de permettre une sécurisation des piétons circulant sur le pont ;
- d'assurer la continuité du parcours cyclable du littoral (PCL).

Sur demande du directeur général adjoint chargé de la structuration et des solidarités territoriales,

1

Sur proposition de la directrice générale des services du Conseil départemental,

ARRÊTE

ARTICLE 1 - OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA CONCERTATION

Au travers de la concertation publique, les objectifs sont de réaliser un projet plus efficient et adapté aux enjeux du territoire et aux attentes de la population, en recueillant la participation et les avis des habitants, associations, et plus largement de toutes les personnes concernées par le projet.

ARTICLE 2 - MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation publique se déroulera du 31 octobre au 24 novembre 2023 inclus.

En application des articles L.103-3 et L.103-4 du Code de l'urbanisme, les modalités de la concertation prévue pour la reconstruction du pont de la Galiote sont les suivantes :

Une réunion publique le 31 octobre 2023 à 19h00, salle Charles Denis à Saint-Aygulf.

Une exposition publique du 31 octobre au 24 novembre 2023, en mairie annexe de Saint-Aygulf :

- Horaires d'ouverture : de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30, tous les jours sauf les week-ends et jours fériés.
- Présence de techniciens du pôle Ingénierie de la direction des infrastructures et de la mobilité, pouvant répondre aux questions techniques, durant 4 demi-journées au cours de la période d'exposition :
 - mercredi 8 novembre de 13h30 à 16h30
 - mardi 14 novembre de 9h00 à 12h00
 - lundi 20 novembre de 9h00 à 12h00
 - vendredi 24 novembre de 13h30 à 16h30

Un registre sera mis à la disposition du public sur le lieu d'exposition, durant toute la durée de la concertation, afin que le public puisse y poser ses questions, donner un avis et faire des propositions.

Une publicité :

- par voie de presse (un article dans Var Matin au cours de la semaine précédant le début de la concertation),
- par voie d'affichage sur panneau d'information en mairie de Fréjus et en mairie annexe de Saint-Aygulf, une semaine avant le début de la concertation.

ARTICLE 3 - BILAN DE LA CONCERTATION

Au terme de cette période, il sera dressé le bilan de la concertation, qui sera soumis à l'approbation de la Commission permanente du Département.

ARTICLE 4

La directrice générale des services du Département du Var, le Maire de Fréjus, le directeur général adjoint chargé de la structuration et des solidarités territoriales du Département du Var, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera mis en ligne sur le site internet du Département du Var.

ARTICLE 5

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux devant le Président du Conseil départemental du Var et/ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Toulon, dans un délai de deux mois, à compter de sa notification pour les personnes auxquelles il est notifié ou de sa publication pour les tiers.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible par le site "www.telerecours.fr".

Fait à Toulon, le 09 OCT. 2023



Jean-Louis MASSON
Le Président du Conseil départemental du
Var

Certifié Nice-Matin - Paru dans édition St-Raphael le 27/10/2023

Fréjus - Saint-Raphaël

var-matin
Vendredi 27 octobre 2023 9

Un monde de couleurs venu du centre de la Terre

Le salon des minéraux se tiendra samedi et dimanche au palais des congrès de Saint-Raphaël. Au programme : gemmes, fossiles, météorites, pierres, perles... et animations pour les enfants.

Toutes plus scintillantes les unes que les autres : les pierres du salon des minéraux devraient vous ensorceler de leurs mille feux. Rubis flamboyants, émeraudes et saffirs aux facettes minuscules, purs diamants, améthystes du Brésil, malachites et lapis-lazuli, pierres fines et perles : autant de trésors d'une beauté terraque qui seront présentés samedi et dimanche au palais des congrès de Saint-Raphaël.

Atelier de fouilles
Des gemmes les plus précieuses aux fossiles les plus anciens, les météorites d'un autre monde et les cristaux venus du centre de la Terre, venez du centre de la Terre, venez vous couper le souffle d'admiration. L'entrée est libre de 10h à 19h sept euros (moins euros pour les enfants de moins de dix



Venez vous émerveiller devant les trésors de la nature.

(Photo des VM)

ans accompagnés) pour profiter de ce spectacle fascinant et des animations prévues pendant le week-end.

L'atelier de fouilles et d'identification au dégagement est, en effet, proposé aux plus jeunes qui devront observer, à l'aide de pinceaux, des moulages de fossiles enfouis dans le sable et de ver-

rifables dents de requins fossiles. Équipés de petits percuteurs pneumatiques reliés à un compresseur, les enfants pourront extraire une rhynchocelle de sa gne-

que calcaire où elle a été figée lors de sa fossilisation. Les participants pourront repartir avec leur fossile (gelé de près de 105 millions d'années).

Pour les jeunes passionnés qui viendront visiter le salon, un échantillon de bois pétrifié de 200 millions d'années, en provenance du Myanmar, sera offert.

Les plus grands, eux, pourront s'offrir des bijoux de créateurs en pierres véritables après avoir découvert le travail lapidaire qui allie les qualités artistiques aux connaissances des lois d'optique.

Conférences

Rendez-vous est aussi donné par Fabrizio D'Anna, qui donnera deux conférences sur la magie des pierres, et la lithothérapie, les élites et bulles de minéraux.

Le salon vous permettra également de différencier les météorites, les sidérites (ferreuses), les chondrites (pierreuses) et les sidérolites (fermeuses et pierreuses). Sans oublier les témoins de l'histoire de la Terre, des fossiles rares et bien conservés, provenant de tous les coins de la planète et représentant les lointaines époques géologiques : le rhynchocéros de 90 millions d'années, des ammonites datant de 65 à 200 millions d'années, des trilobites de 400 à 500 millions d'années, des dents de dinosaures de 75 millions d'années, dents de mégalodon, de l'ambre et du bois pétrifié de 200 millions d'années.

Exposition, ventes, expertises : trois stands d'attachement sur 1 900 m².

J.L.

je@varmatin.fr

VAR LE DÉPARTEMENT

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE
au titre du Code de l'urbanisme (articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1)
RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE À FRÉJUS (RD 559)

Par arrêté n° AR 2023-1461 du 9 octobre 2023, le Président du Conseil départemental du Var a prescrit l'ouverture d'une concertation publique du 31 octobre au 24 novembre 2023 pour la reconstruction du pont de la Galiote à Fréjus.

La concertation vise à associer le public, afin de réaliser un projet plus efficace et adapté aux enjeux du territoire et aux attentes de la population, en recueillant la participation et les avis des habitants, des associations, et plus largement de toute personne concernée par le projet.

La concertation publique se déroulera du **31 octobre au 24 novembre 2023** inclus, selon les modalités suivantes :

UNE RÉUNION PUBLIQUE LE 31 OCTOBRE 2023
à 19 h 00, salle Charles Denis à Saint-Aygulf.

UNE EXPOSITION PUBLIQUE DU 31 OCTOBRE AU 24 NOVEMBRE 2023,
en mairie annexe de Saint-Aygulf :

- Horaires d'ouverture : de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30, tous les jours sauf les week-ends et jours fériés.
- Présence de techniciens du pôle Ingénierie de la direction des infrastructures et de la mobilité, pouvant répondre aux questions techniques, durant 4 demi-journées au cours de la période d'exposition :
 - mercredi 8 novembre de 13h30 à 16h30
 - mardi 14 novembre de 9h00 à 12h00
 - lundi 20 novembre de 9h00 à 12h00
 - vendredi 24 novembre de 13h30 à 16h30

Un registre sera mis à la disposition du public sur le lieu d'exposition, durant toute la durée de la concertation, afin que le public puisse y poser ses questions, donner un avis et faire des propositions.

Au terme de cette période, il sera dressé le bilan de la concertation.

VAR LE DÉPARTEMENT

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE
au titre du Code de l'urbanisme (articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1)
RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE À FRÉJUS (RD 559)

Par arrêté n° AR 2023-1461 du 9 octobre 2023, le Président du Conseil départemental du Var a prescrit l'ouverture d'une concertation publique du 31 octobre au 24 novembre 2023 pour la reconstruction du pont de la Galiote à Fréjus.

La concertation vise à associer le public, afin de réaliser un projet plus efficace et adapté aux enjeux du territoire et aux attentes de la population, en recueillant la participation et les avis des habitants, des associations, et plus largement de toute personne concernée par le projet.

La concertation publique se déroulera du **31 octobre au 24 novembre 2023** inclus, selon les modalités suivantes :

UNE RÉUNION PUBLIQUE LE 31 OCTOBRE 2023
à 19 h 00, salle Charles Denis à Saint-Aygulf.

UNE EXPOSITION PUBLIQUE DU 31 OCTOBRE AU 24 NOVEMBRE 2023,
en mairie annexe de Saint-Aygulf :

- Horaires d'ouverture : de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30, tous les jours sauf les week-ends et jours fériés.
- Présence de techniciens du pôle Ingénierie de la direction des infrastructures et de la mobilité, pouvant répondre aux questions techniques, durant 4 demi-journées au cours de la période d'exposition :
 - mercredi 8 novembre de 13h30 à 16h30
 - mardi 14 novembre de 9h00 à 12h00
 - lundi 20 novembre de 9h00 à 12h00
 - vendredi 24 novembre de 13h30 à 16h30

Un registre sera mis à la disposition du public sur le lieu d'exposition, durant toute la durée de la concertation, afin que le public puisse y poser ses questions, donner un avis et faire des propositions.

Au terme de cette période, il sera dressé le bilan de la concertation.

Est-Var

var-matin
Lundi 6 novembre 2023

En bref
Fréjus

Ciné-club
Ce soir à 20 h, projection
Le garçon et le lion,
au cinéma Le Vox.

**Sophrologie
pour les femmes**
Demain, de 9 h à 13 h,
à La Motte d'Azur,
600 rue des Estacades.

Ciné conférence
Demain à 18 h 30,
hommage à Dino Rid,
suivi du film Parfum de
femme, au cinéma Le Vox.

Saint-Raphaël

Réunion publique
Ce soir à 18 h, au sujet de
la révision générale du Plan
Local d'Urbanisme (PLU),
au palais des congrès.

Thé dansant

Demain de 14 h à 18 h,
avec Patrick Muscat,
à l'Estère Arena. Tarif :
10 €, Rens. et inscription :
04 94 19 10 95.

Comédie

Demain soir, à 20 h 30,
Cher, j'ai invité mon ex,
salle Félix Martin. Rens. et
réserv. : 04 92 20 21 36 (AMK).

De belles soirées à venir au Festival de théâtre de Puget

Les trois coups de la trente-et-unième édition du festival de théâtre amateur seront donnés, mercredi soir, à l'espace culturel Victor-Hugo. Préparez-vous !

Les amateurs de théâtre devaient être comblés dès ce milieu de la semaine et pour plusieurs soirées programmées jusqu'à dimanche à l'espace Victor-Hugo. Six compagnies, venues principalement du Var et des Alpes-Maritimes, se succéderont sur les planches de la salle pugetoise à l'occasion de la nouvelle édition de ce festival de théâtre amateur créé en 1992. Co-gaïtée conjointement par la compagnie Le Quiproquo du Foyer laïque culturel et la municipalité, la cuvée 2023 donnera la part belle à quelques classiques du genre : Knock ou La Souricière d'Agatha Christie.

Du rire et des frissons
Les inconditionnels de théâtre de boulevard se presseront dès le premier soir devant une comédie grinçante mais amusante à souhait de la compagnie Y Sol en Scène : *« Ah non ! La ménagère, elle est pour moi ! »*. Les amateurs de frissons se détacheront eux d'une adaptation totalement libre des œuvres de Jules Verne : *Moby-Du au club des Capotes* ou de l'histoire mais très décalé : *Re-*



La compagnie l'éventail clôturera le festival dimanche avec une adaptation de La Souricière d'Agatha Christie.

Programme

- « Ce mercredi 20 h 30 : *Ah non ! La ménagère, elle est pour moi de Marc Lucas par Y Sol en Scène.*
- « Le jeudi 20h30 : *Moby-Du au club des Capotes de Maxime Farsetti par L'imagination du Collectif.*
- « Ce vendredi 20h30 : *Richard III n'aure pas lieu de Mété Visniec par la compagnie IL.*
- « Ce samedi 18 h : *Cyano et Curare de Jean-Marc Magnon par Le Quiproquo (entrée gratuite - chèque en faveur de l'AMK Théâtre) suivie à 20 h 30 de Knock de Jules Romain par la compagnie Tragos.*
- « Ce dimanche 17 h : *La souricière d'Agatha Christie par la compagnie l'éventail.*

Festival du 6 novembre à l'espace Victor Hugo, 145 rue Pasteur - 11 e. 8 heures à 18 heures, 04 94 19 10 95 (AMK) ou 04 92 20 21 36 (AMK).



LE DÉPARTEMENT

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE
au titre du Code de l'urbanisme (articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1)
RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE À FRÉJUS (RD 559)



Par arrêté n° AR 2023-1461 du 9 octobre 2023, le Président du Conseil départemental du Var a prescrit l'ouverture d'une concertation publique du 31 octobre au 24 novembre 2023 pour la reconstruction du pont de la Galiote à Fréjus.
La concertation vise à associer le public, afin de réaliser un projet plus efficient et adapté aux enjeux du territoire et aux attentes de la population, en recueillant la participation et les avis des habitants, des associations, et plus largement de toute personne concernée par le projet. La concertation publique se déroulera du 31 octobre au 24 novembre 2023 inclus, selon les modalités suivantes :

UNE RÉUNION PUBLIQUE QUI S'EST TENUE LE 31 OCTOBRE 2023,
salle Charles Denis à Saint-Aygulf.

UNE EXPOSITION PUBLIQUE DU 31 OCTOBRE AU 24 NOVEMBRE 2023,
en mairie annexe de Saint-Aygulf :

- Horaires d'ouverture : de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30, tous les jours sauf les week-ends et jours fériés.
- Présence de techniciens du pôle Ingénierie de la direction des infrastructures et de la mobilité, pouvant répondre aux questions techniques, durant 4 demi-journées au cours de la période d'exposition :
- mercredi 8 novembre de 13h30 à 16h30
- mardi 14 novembre de 9h00 à 12h00
- lundi 20 novembre de 9h00 à 12h00
- vendredi 24 novembre de 13h30 à 16h30

Un registre sera mis à la disposition du public sur le lieu d'exposition, durant toute la durée de la concertation, afin que le public puisse y poser ses questions, donner un avis et faire des propositions.

Au terme de cette période, il sera dressé le bilan de la concertation.



LE DÉPARTEMENT

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE
au titre du Code de l'urbanisme (articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1)
RECONSTRUCTION DU PONT DE LA GALIOTE À FRÉJUS (RD 559)



Par arrêté n° AR 2023-1461 du 9 octobre 2023, le Président du Conseil départemental du Var a prescrit l'ouverture d'une concertation publique du 31 octobre au 24 novembre 2023 pour la reconstruction du pont de la Galiote à Fréjus.
La concertation vise à associer le public, afin de réaliser un projet plus efficient et adapté aux enjeux du territoire et aux attentes de la population, en recueillant la participation et les avis des habitants, des associations, et plus largement de toute personne concernée par le projet. La concertation publique se déroulera du 31 octobre au 24 novembre 2023 inclus, selon les modalités suivantes :

UNE RÉUNION PUBLIQUE QUI S'EST TENUE LE 31 OCTOBRE 2023,
salle Charles Denis à Saint-Aygulf.

UNE EXPOSITION PUBLIQUE DU 31 OCTOBRE AU 24 NOVEMBRE 2023,
en mairie annexe de Saint-Aygulf :

- Horaires d'ouverture : de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30, tous les jours sauf les week-ends et jours fériés.
- Présence de techniciens du pôle Ingénierie de la direction des infrastructures et de la mobilité, pouvant répondre aux questions techniques, durant 4 demi-journées au cours de la période d'exposition :
- mercredi 8 novembre de 13h30 à 16h30
- mardi 14 novembre de 9h00 à 12h00
- lundi 20 novembre de 9h00 à 12h00
- vendredi 24 novembre de 13h30 à 16h30

Un registre sera mis à la disposition du public sur le lieu d'exposition, durant toute la durée de la concertation, afin que le public puisse y poser ses questions, donner un avis et faire des propositions.

Au terme de cette période, il sera dressé le bilan de la concertation.

6-3 – CERTIFICAT D’AFFICHAGE EN MAIRIE

SECRETARIAT GENERAL
DR/IPS/AB/LK/SC


Fréjus
VILLE DE FREJUS

Le Maire

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

LE MAIRE DE FREJUS,

CERTIFIE

Que l’avis de concertation publique au titre du Code de l’urbanisme (articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1) relatif à la reconstruction du pont de la Galiote à Fréjus (RD 559) a été affiché en Mairie à compter du 24 octobre 2023 jusqu’au 25 novembre 2023.

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

Fréjus, le 10 DEC. 2023

 Le Maire,

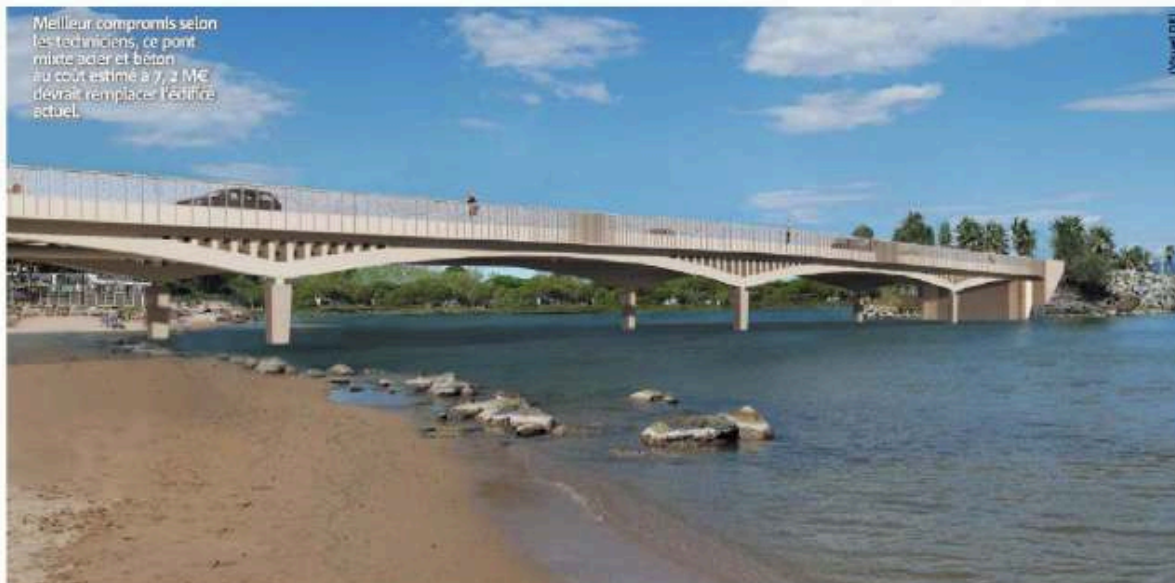
David RACHLINE

Département du Var
M. Benoît Lorenzini
Pôle ingénierie – Service Etudes Est
Direction des infrastructures et de la mobilité

blorenzini@var.fr

Hôtel de ville
Place Formigé
CS 70108
83608 Fréjus Cedex
Tél. 04 94 17 66 00

En vertu de l'article 27 de la loi de 6 janvier 1978, vous êtes informés que vos courriers sont enregistrés sur support informatique.
Le service gestionnaire de votre courriel est destinataire des informations collectées. Le droit d'accès et de rectification s'exerce auprès du service de courriel.



La Galliotte : le point sur le futur pont

Ce soir, le projet de reconstruction de l'ouvrage aygulfois sera présenté au public. L'occasion de décortiquer ce dossier exposé en mairie annexe jusqu'au 24 novembre.

Un pont qui n'est plus si loin... Après plusieurs décennies, d'aucuns pouvaient douter de ne jamais voir la réhabilitation de l'ouvrage de la Galliotte. Régulièrement remis au goût du jour au fil des municipalités successives, le dossier se matérialise pourtant bel et bien aujourd'hui avec des travaux envisagés pour 2027.

Les détails du projet seront présentés lors de la réunion publique organisée ce soir, à 19 h, salle Charles-Denis. L'occasion, aussi, de répondre aux interrogations et inquiétudes des administrés. Le coup d'envoi également d'une concertation publique qui durera jusqu'au 24 novembre. Chacun est ainsi invité à y participer en se rendant à la mairie annexe de Saint-Aygulf et en s'informant grâce à une exposition consultable sur place. Mais déjà, nous vous proposons ici de parcourir l'essentiel de ce projet.

Pourquoi reconstruire ?

Construit en 1928 et long de 124 mètres, le pont de la Galliotte est situé dans un environnement marin agressif. Il a fait l'objet de plusieurs campagnes de travaux de confortement en 1960 puis 68, 93, 95 et 2019. Malgré tout, une usure liée à son âge avancé, est toujours présente : fissures voire fractures, aciers corrodés et éclats. D'ailleurs, une limitation des charges routières à 12 tonnes avait été

mise en place en 2019.

Contraintes et enjeux

Les étangs de Villepey recelant une biodiversité riche et protégée, ce chantier devra réduire et même compenser son impact sur les milieux naturels. D'ailleurs, le scénario proposant de supprimer le chenal actuel avec reconstruction du pont plus au Nord, permettant le maintien de la circulation sur la route littorale durant la quasi-totalité du chantier, a dû être écarté en raison de trop fortes contraintes vis-à-vis du milieu naturel.

En outre, cette zone représentant un exutoire important pour les crues de l'Argens, le pont de la Galliotte devra maintenir sa capacité d'écoulement.

Enfin, les deux petits trottoirs d'à peine 90 cm de large de part et d'autre de la route ne permettent ni la continuité de la piste cyclable ni la circulation sécurisée des piétons. Le futur ouvrage devra corriger ce problème.

L'accès durant le chantier

La création d'un pont provisoire durant les travaux a été étudiée mais cette éventualité a été abandonnée pour des raisons de coût ou encore de contraintes. Soit sur l'hôtel, soit sur les restaurants de plage.

Alors, il s'agira surtout de réduire la durée de coupure de la RD 559. Pour ce faire, les appuis du nouvel ouvrage seront réalisés avant la démolition du pont actuel. Ainsi, la route devrait être fermée pendant « seulement » 6,5 à 8 mois.

Le trafic sera dévié par la RD 7 et la RD 8. Si le Département indique que le temps de parcours passera de 7 à 12 minutes, il faut se rappeler que la fermeture de la route, à la suite de la destruction des ponts flottants du Roc d'Azur par une tempête, avait créé d'énormes embouteillages en 2019.

Pour les piétons et vélos, un cheminement sera maintenu durant les travaux grâce à une passerelle au niveau de l'ancien pont du train des Pignes.

R. PA.

Fréjus

Réhabilitation de la Galiote : trois variantes sur le pont

Trois versions de l'édifice viennent d'être présentées aux Aygulfois. Le pont définitif sera choisi après la clôture de la concertation publique, le 24 novembre. Début du chantier prévu pour 2027.

Pleine comme un ouf. La salle Charles-Denis a vu se presser quelque 250 personnes dans son enceinte à l'occasion de la réunion publique sur la reconstruction du pont de la Galiote. Un dossier dans les tuyaux depuis de nombreuses années et attendu fermement par les Aygulfois. Les autorités n'ont pas mésestimé cet intérêt puisque, outre les élus aygulfois, le président du Conseil départemental Jean-Louis Masson était présent pour répondre aux interrogations du public (lire par ailleurs) et « montrer sa volonté de réaliser ces travaux dans les plus brefs délais ».

Un chantier déjà doté d'une vague date de démarrage, en 2027, mais qui est pour l'heure incertain s'agissant de la technique employée. Voici les différents scénarios.



■ Un pont 100 % béton

L'option du pont à poutres précontraintes, dont le coût est estimé à 7 M€ HT, serait la moins onéreuse. En outre, celui-ci offrirait la meilleure durabilité et demanderait le moins d'entretien. Cependant, il s'agirait du plus long à construire (18 mois) et il faudrait couper la route pendant 8 mois. En outre, ses ancrages dans le grau (passage où les eaux de la mer et les eaux intérieures communiquent), plus imposants, ne faciliteraient pas l'écoulement des eaux lors d'épisodes de crues.



Les travaux de reconstruction du pont de la Galiote devraient démarrer en 2027.

[Photos archives Dylan Meiffret et repers DR]

■ Un ouvrage en métal

Le second matériau envisageable est l'acier, qui possède plusieurs avantages : un nombre de piles dans le grau, réduit à deux, favorisant l'écolement. Le temps de travaux est estimé à 15 mois avec un arrêt de la circulation réduit à 6 mois et demi grâce à la possibilité de préfabriquer des éléments.

Une insertion paysagère plus discrète et une meilleure séparation entre les voitures et les modes de déplacement doux. C'est aussi l'option la plus chère, avec un coût estimé à 8,4 M€ HT, et celle qui demanderait le plus d'entretien pour résister à la corrosion inhérente au milieu marin environnant.

entretien et des contraintes hydrauliques intermédiaires aux deux autres solutions. Dans tous les cas, un élargissement du pont sera de rigueur avec la création d'une voie piétonne de 3m de large et d'une piste cyclable aux mêmes dimensions. En outre, le nombre de piles, actuellement de quatre, sera dans tous

les cas réduit de façon à permettre une meilleure évacuation des crues. Enfin, pendant les travaux, un cheminement sera maintenu pour les piétons et vélos grâce à une passerelle au niveau de l'ancien pont du train des Pignes. Le choix définitif du modèle de pont ne sera arrêté qu'à l'issue de la concertation publique qui se terminera le 24 novembre.

R. PA.

■ Exposition et concertation publique et matinée au musée de Saint-Aygulf. Présence de techniciens : le mercredi 8 novembre de 13 h 30 à 16 h 30, le mardi 14 novembre de 9 h à midi, le lundi 20 novembre de 9 h à midi et le vendredi 24 novembre de 13 h 30 à 16 h 30. Un registre sera à disposition du public afin que le public puisse poser ses questions, donner son avis et faire des propositions.



■ Une alternative mixte

C'est pour cette raison que les techniciens du Département estiment que « le meilleur compromis », réside dans un ouvrage mixte acier et béton. Estimé à 7,2 M€ HT avec un temps de chantier de 16 mois dont 7 de coupure du trafic, celui-ci ressemblerait au pont actuel. Il offrirait un



« Pourquoi ne pas créer une navette depuis Port-Fréjus ? »

Malgré le grand nombre de participants à cette réunion, la traditionnelle séance de questions/réponses n'a pas été des plus fécondes. Seule une poignée d'observations ont pu être développées avant que le maire David Rachline n'écourte les débats. Nous reviendrons sur les contributions à la concertation après la fin de celle-ci. D'ici là, voici les quelques interrogations déjà mises sur la table ce mardi...

Pourquoi ne pas créer une liaison de bateau-bus avec Port-Fréjus ?

David Rachline : c'est une éventualité envisagée par l'Agglo et la Ville. Pas que pour ces travaux mais de façon générale. Notamment pour la saison estivale qui apporte des problématiques de circulation.



Près de 250 personnes étaient présentes à la réunion publique. (Photo R. PA.)

Comment passer de 10 mètres de large à 15 mètres pour le futur pont ?

Jean-Louis Masson : Il y aura un impact potentiel sur l'hôtel avec qui nous sommes en lien étroit. Mais nous ne sommes pas encore arrivés à ce niveau de détail.

Y aura-t-il une compensation financière pour les commerçants à proximité ?

J.-L. Masson : C'est possible. Il faudra monter un dossier en prouvant que la perte de chiffre d'affaires est liée au chantier.

Pourquoi ne pas installer une passerelle pour piétons et vélos dès maintenant ?

Département : Cette passerelle nécessite d'empiéter sur le camping et l'hôtel, dont il s'agit qu'elle soit la plus provisoire

possible. D'autant qu'elle sera également sensible aux éventuelles crues de l'Argens.

L'enveloppe budgétaire est-elle définitive ou pourra-t-elle être réévaluée ?

J.-L. Masson : Ce ne sont que des estimations qui prennent néanmoins en compte l'inflation. Mais l'enveloppe pourra être réévaluée d'ici le lancement des marchés publics, en 2025.

Pourquoi ne pas user de béton préfabriqué pour fermer la route moins longtemps ?

Département : La solution des voussoirs n'était pas adaptée d'un point de vue de la rentabilité économique. Cependant, les piles seront bel et bien préfabriquées ainsi que les poutres de l'option béton.

Le pont alliant béton et métal reprenant l'aspect de l'ouvrage actuel a été largement plébiscité lors de la concertation.



La Galiote fait couler l'encre

Nombre d'Aygulfois ont participé à l'enquête sur la réhabilitation du pont. Les options de construction et la coupure de la route ont été très commentées.

La concertation préalable à l'opération de démolition-reconstruction du pont de la Galiote a duré moins d'un mois. Mais après une réunion publique ayant attiré près de 300 personnes salle Charles-Denis, ce laps de temps aura été suffisant pour que le registre de cette consultation fasse le plein de commentaires. Une cinquantaine d'adminis-

trés ont ainsi rempli presque autant de pages pour s'exprimer sur ce dossier coincé dans les tuyaux depuis de nombreuses années.

« Un phénomène rare puisque beaucoup d'enquêtes publiques se terminent avec une poignée de contributions, voire sans le moindre avis », signale l'un des techniciens du pôle ingénierie du Département supervisant la procédure.

L'option béton et métal largement plébiscitée

« Les deux principaux sujets évoqués sont les différentes options techniques retenues [lire notre édition du 2 novembre dernier N.D.L.R.] et les perturbations routières qui seront engendrées par les travaux ».

Ainsi, 44 administrés se sont prononcés en faveur de l'une des trois solutions envisagées pour l'armature du pont (A béton seul, B mixte béton/acier et C acier seul). Une très large majorité (39) d'entre eux se déclarant en faveur de l'option B. « Un compromis intéressant

entre le coût et la durée de rupture de la circulation » soulignent les uns. « La solution la plus agréable à l'œil » et « celle qui respecte le mieux l'aspect actuel », estiment les autres. « Les qualités esthétiques » du pont C, entièrement métallique, ont également été saluées. De même que la durée de ses travaux, plus courte, ou encore « sa meilleure capacité à laisser les crues s'évacuer ». Mais avec seulement neuf commentaires en sa faveur, il a toutefois été bien moins privilégié. Enfin, l'option A du pont 100 % béton n'a pas remporté le moindre suffrage.

L'arrêt de la circulation inquiète les Aygulfois

Côté circulation, certains n'hésitent pas à prédire « d'insurmontables bouchons », « une situation inévitable », « un effondrement du petit commerce en l'absence de passage » ou encore « une impossibilité pour les secours de circuler en cas d'accident ou d'inondation ». D'autres proposent des aménagements comme « une réouverture du chemin des étangs », un

« élargissement du pont enjambant le bras de l'étang de Villepey » ou encore « une restructuration du rond-point des Harkis ». Enfin, une minorité d'administrés ont manifesté leur opposition au projet. « Pourquoi ne pas simplement le réparer ? », se demande l'un. « C'était l'opportunité de mettre davantage d'argent pour avoir un pont avec une belle gueule qu'on viendrait voir de loin », estime un autre. « Le retour des camions sera accompagné de plus de danger, de pollution et de bruit. La qualité de vie des Aygulfois va baisser », « C'est ridicule de faire un pont pour des piétons et cyclistes qui l'empruntent deux mois par an », jugent d'autres encore.

Malheureusement pour ces derniers, le projet semble cette fois sur des rails. « En 2012, un changement de normes en matière de sécurité a remis en cause le projet alors que le marché avait été attribué. Cette fois-ci, il ira au bout », assure l'un des ingénieurs du projet. Les travaux sont envisagés pour 2027.

R. PA.

NOUS CONTACTER

Saint-Raphaël
74, rue Jean-Aicard, 83700 Saint-Raphaël.
Tél. : 04-94-19-33-02

E-mail : saint-raphael@nicematin.fr

Saint-Tropez

10, place Blanqui, 83990 Saint-Tropez.

Tél. : 04-94-55-96-10

E-mail : agence.st-tropez@nicematin.fr

Abonnements et publicité

Tél. : 36.63 (prix d'un appel + 0,15 €/min)