

LE MAINTIEN DE LA CIRCULATION ET DE L'ACCESSIBILITÉ

MAINTIEN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET DE L'ACCESSIBILITÉ MODES DOUX

→ Un ouvrage provisoire impossible à mettre en œuvre



La pertinence de la création d'un pont provisoire pour assurer la continuité du trafic routier durant la phase des travaux a été étudiée, mais elle se heurte à plusieurs contraintes identifiées comme suit :

❑ Construction d'un ouvrage provisoire en amont parallèle au pont existant

- Impact foncier important sur la terrasse de l'hôtel
- Coût important de l'ouvrage provisoire et mesures environnementales à mettre en œuvre
- Appuis du pont provisoire constituant des obstacles en phase travaux pour l'écoulement des eaux et pour la réalisation d'une plateforme de travail nécessaire aux opérations de grutage



❑ Construction d'un ouvrage provisoire sur l'ancien tracé du train des Pignes

- Impact foncier très important sur le parking et les accès de l'hôtel
- Restructuration nécessaire du réseau viaire, qui s'inscrit dans un tissu urbain dense avec des rues étroites peu propices au passage d'un trafic de transit, de tels aménagements étant très lourds et contraignants pour une configuration provisoire
- Coût très important de l'ouvrage provisoire et des travaux de voirie ; mesures environnementales à mettre en œuvre
- Appuis du pont provisoire constituant des obstacles pour l'écoulement des eaux en phase travaux



❑ Construction d'un ouvrage provisoire en aval parallèle au pont existant :

- Impact foncier important sur les établissements de plage et condamnation de leur accès
- Coût important de l'ouvrage provisoire et mesures environnementales à mettre en œuvre
- Appuis du pont provisoire constituant en phase travaux des obstacles pour l'écoulement des eaux et pour l'évolution des barges de travail



En conclusion, aucune de ces trois options n'est envisageable. Par ailleurs, les délais de réalisation limités envisagés pour les travaux de reconstruction du pont de la Galiote ne justifient pas nécessairement le recours à un tel ouvrage provisoire.

→ La solution = déviation du trafic par la RD7 et la RD8

La seule solution envisageable est la mise en place d'un itinéraire alternatif avec déviation du trafic véhicules légers et poids-lourds par la RD7 et la RD8 durant le temps de coupure de la RD559. Cet itinéraire présente un linéaire de 8 km environ (entre Fréjus et Saint-Aygulf) pour un temps de parcours de 12 minutes, au lieu d'un trajet normal de 6 km à parcourir en 7 minutes (en dehors des heures de pointe).



La mise en place de cette déviation nécessitera la réalisation d'un certain nombre d'aménagements sur la RD8, en particulier :

- Renforcement du corps de chaussée et élargissements ponctuels
- Confortement de la structure du pont du bras de l'étang de Villepey

→ Optimiser les procédés constructifs pour réduire la gêne à la circulation

Afin de réduire la durée de coupure de la RD559, le trafic sera maintenu sur le tablier du pont actuel durant les phases de réalisation des appuis du nouvel ouvrage.

La route ne sera coupée qu'au début de la phase de démolition du tablier du pont existant, soit une durée de déviation du trafic envisagée de 6,5 à 8 mois suivant les variantes d'ouvrage de franchissement.

→ Permettre l'accessibilité aux modes doux



Afin de maintenir pour les piétons et les deux-roues durant les travaux une liaison entre la rive droite du Grau de la Galiote (centre-ville) et la rive gauche (plages), il est envisagé la mise en place d'une passerelle provisoire, accessible aux PMR, sur la partie en amont du franchissement, au niveau de l'emplacement de l'ancien pont du train des Pignes.



Deux types de passerelles sont envisageables : passerelle modulaire livrée prête à l'emploi et passerelle flottante ou nautique.

Types de passerelles	Passerelle modulaire livrée prête à l'emploi	Passerelle flottante ou nautique
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Disponible à la location et personnalisable jusqu'à des portées de 100 m • Possibilité d'abriter une partie des réseaux en phase travaux • Stable en cas de crue décennale • Bardages rigides de protection des usagers 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapidité de mise en œuvre • Repli très facile • Disponible à la location avec des longueurs très importantes
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place nécessitant la réalisation de deux appuis aux extrémités pour le calage • Durée d'installation importante 	<ul style="list-style-type: none"> • Instable en présence de vagues • Résistance faible et risque d'être emportée en cas de crue • Garde-corps moins rigides

L'accès à la passerelle côté Nord est directement relié au parcours cyclable du Littoral (PCL). Cependant l'aménagement d'une voie d'accès au Sud s'avère problématique.

Deux possibilités d'aménagement sont envisageables :

- **Option 1 :** Création d'une voie d'accès via le parking de l'hôtel Saint-Aygulf Côte d'Azur Van der Valk
- **Option 2 :** Aménagement de la piste existante dans le domaine du camping de Saint-Aygulf

Les réflexions sur ces deux options se poursuivront dans la suite des études, en lien avec les propriétaires des établissements de tourisme concernés.



ET APRÈS ?

- ❑ **Fin 2023 :** Bilan de la Concertation publique
- ❑ **2024 :** Avant-Projet ; Étude hydraulique et Natura 2000 ; montage des dossiers réglementaires (dossier Loi sur l'eau, dossier Natura 2000, dossier d'autorisation environnementale, ...)
- ❑ **2025 :** Enquête publique dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale
- ❑ **2025 / 2026 :** Projet et DCE
- ❑ **2027 :** Travaux