

La Promenade des Bains : réaménagement du front de mer entre Port Fréjus et Port Santa-Lucia

Communes de Fréjus et Saint-Raphaël

PERMIS D'AMENAGER SUR LA COMMUNE DE FREJUS – SECTEUR DU PONT D'ARCOLE

1 - NOTICE DE PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE



SOMMAIRE

I -	Objet de l'enquête publique	3
II -	Contexte du projet.....	4
II.1 -	Localisation.....	4
II.1.1 -	Le projet global de Promenade des Bains	4
II.1.2 -	Le projet objet du présent dossier	5
II.2 -	Identification des personnes responsables.....	6
II.3 -	Principaux enjeux du projet d'aménagement du littoral de Fréjus et Saint-Raphaël	7
II.3.1 -	Un projet de baie méditerranéenne	7
II.3.2 -	Les séquences urbanistiques et paysagères	7
II.4 -	Ambitions et éléments de cohérence du projet de Promenade des Bains.....	8
II.4.1 -	L'espace parc côtier ou la coulée verte littorale	8
II.4.2 -	la trame circulaire	8
II.4.3 -	la mobilité douce.....	8
II.4.4 -	le stationnement.....	8
II.5 -	Rappel des raisons du choix du projet de Promenade des Bains	10
II.5.1 -	Choix du site d'implantation du projet	10
II.5.2 -	Choix du projet.....	10
III -	Caractéristiques générales du projet sur le secteur du pont d'Arcole	11
III.1 -	Le projet	11
III.1.1 -	Rappel du pont d'Arcole actuel.....	11
III.1.2 -	Parti d'aménagement	11
III.1.3 -	Revêtements de sols	11
III.2 -	Synthèse des mesures ERC appliquées pour les impacts négatifs du projet, en phase chantier et exploitation	13
III.3 -	Synthèse des impacts résiduels.....	16
III.3.1 -	Des incidences positives majoritaires	16
III.3.2 -	Une seule incidence négative en phase chantier.....	16
IV -	Eléments juridiques et administratifs.....	17
IV.1 -	Objectifs de l'enquête	17
IV.2 -	Textes régissant l'enquête	17
IV.3 -	Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative à l'opération	17
I.1.1 -	Le projet avant l'enquête	17
IV.3.1 -	Organisation et déroulement de l'enquête publique	18
IV.4 -	Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête : Déclaration de projet	21
IV.5 -	Au-delà de l'enquête Publique.....	21
IV.5.1 -	Etudes de détail	21
IV.5.2 -	Construction et mise en service	21
IV.6 -	Autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet.....	22

I - OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La présente enquête publique est préalable à la délivrance d'un permis d'aménager pour la section du projet de Promenade des Bains située dans le secteur du pont d'Arcole sur la commune de Fréjus.

Ce permis d'aménager a pour objet la requalification de l'ouvrage de génie civil existant du pont d'Arcole, avec une redistribution des flux de circulation en adéquation avec les thématiques de mobilité de la Promenade des Bains. Une priorité est donnée aux piétons et à la végétalisation du littoral, avec la mise en œuvre d'une voie dédiée modes actifs, navette électrique et les voies de véhicules nécessaire à l'écoulement du trafic.

Ainsi, conformément à l'article L. 123-1 du code de l'environnement, la présente enquête publique a pour but d'assurer l'information et la participation du public, ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Plus précisément, la présente enquête publique a pour objectif de présenter au public les travaux d'un permis d'aménager, partie du projet global de Promenade des Bains soumis à étude d'impact environnemental au titre des rubriques n°39 et 41 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

II - CONTEXTE DU PROJET

II.1 - LOCALISATION

II.1.1 - LE PROJET GLOBAL DE PROMENADE DES BAINS

Le projet de Promenade des Bains se situe les communes de Fréjus (83370) et Saint-Raphaël (83530), dans le département du Var et dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Il se trouve plus précisément sur le littoral, en bordure de la mer Méditerranée, entre Port Fréjus et le port de Santa Lucia, comme le montre les plans en page suivante.

Plan de situation

Echelle 1/25 000 Source Qgis/ Osm standard



II.1.2 - LE PROJET OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier d'enquête publique porte sur le permis d'aménager déposé sur la commune de Fréjus, soit la partie du projet située au droit du pont d'Arcole.

Ce permis d'aménager présente également, mais uniquement à titre informatif, le reste de l'aménagement de la Promenade sur la commune de Fréjus, soit jusqu'à Fréjus Plage.



II.2 - IDENTIFICATION DES PERSONNES RESPONSABLES

MAITRE D'OUVRAGE



Représentée par son Président, Frédéric MASQUELIER

ADRESSE POSTALE

624, chemin Aurélien (rond-point A.Karr)
CS 50133 - 83707 SAINT-RAPHAËL CEDEX

SIRET

200 035 319 00108

CONTACT

Laurence Breus
Directrice Générale des Services Techniques
l.breus@esterelcotedazur-agglo.fr

II.3 - PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET D'AMENAGEMENT DU LITTORAL DE FREJUS ET SAINT-RAPHAËL

II.3.1 - UN PROJET DE BAIE MEDITERRANEENNE

Un projet global de requalification littorale va structurer et desservir une baie unique, celle de Fréjus / Saint-Raphaël, ouverte au Sud, offrant un paysage grandiose, étant adossée au majestueux massif de l'Estérel qui caractérise très fortement son identité. Ce projet de façade littorale méditerranéenne représente la zone la plus urbanisée du secteur littoral entre Port Fréjus à l'Ouest et Port Santa Lucia à l'Est avec ses séquences nuancées et ses différentes anses littorales et va requalifier 4 kilomètres de façade.

Ce projet de baie identitaire va développer des usages et des pratiques de mobilité complémentaires et desservir des zones urbaines diversifiées, qui participeront à son animation. On mesure très vite l'ambition du projet qui consiste à relier par un « espace parc majeur » une promenade littorale en balcon sur la méditerranée, support de différents modes actifs de déplacement des plus classiques : la marche, au plus novateur : une navette électrique se déplaçant en site propre.

Ce projet a l'ambition de procurer un nouvel espace de découverte du littoral et de nouvelles animations toute l'année pour les habitants, mais aussi, de proposer une attractivité touristique diversifiée étirant la période touristique estivale très prisée, sur un calendrier plus étalé.

II.3.2 - LES SEQUENCES URBANISTIQUES ET PAYSAGERES

Au sein du projet littoral global, on distingue assez clairement 3 séquences majeures d'Est en Ouest qui développeront des typologies d'usages complémentaires :

- La séquence Est « Beaurivage Santa Lucia », séquence résidentielle et portuaire,
- La séquence centrale centre-ville de Saint Raphael plus urbaine,
- La séquence balnéaire du secteur de « Fréjus plage ».

Ce projet commun entre les communes de Fréjus et Saint-Raphaël mené par ECAA va respecter l'identité des 3 grandes unités paysagères présentes sur le site : la séquence balnéaire de Fréjus Plage, la séquence urbaine de Saint-Raphaël Centre et la séquence paysagère et portuaire de Beaurivage – Santa Lucia.

La mise en valeur des identités de chaque séquence dans le cadre d'une cohérence de projet de Parc littoral aux 1 000 arbres est un des enjeux majeurs du parti d'aménagement.



En complément du secteur central précité, les secteurs Est « Beaurivage - Santa Lucia » et « Fréjus Plage » à l'Ouest marquent une continuité littorale vers les deux ports de Santa Lucia et Port Fréjus.

Cette continuité littorale va permettre de développer un concept ambitieux, « **la Promenade des Bains** » qui à travers une requalification paysagère majeure de la façade Maritime, permettra tout en respectant les grandes séquences paysagères et urbanistiques du projet, de proposer un espace parc littoral longitudinal avec une promenade côtière en balcon sur la méditerranée comme nulle part ailleurs sur la côte d'azur. Cet espace parc littoral qui constitue le projet aux 1000 arbres en regroupant pas moins de 100 espèces végétales issues de tous horizons, témoignera des apports végétaux exotiques sur la Côte d'Azur, issus de la période belle époque. Ce grand parc littoral est l'objet principal et fédérateur de la requalification de la façade maritime qui développera des usages nuancés selon les séquences.

II.4 - AMBITIONS ET ELEMENTS DE COHERENCE DU PROJET DE PROMENADE DES BAINS

Ce projet a l'ambition de développer des éléments de cohérence territoriale qui vont s'étirer sur le littoral et participer pleinement à son identité tout en respectant les spécificités de chaque séquence urbaine traversée et desservie.

II.4.1 - L'ESPACE PARC COTIER OU LA COULEE VERTE LITTORALE

Une véritable coulée verte paysagère va venir qualifier et structurer l'ensemble du littoral considéré. Cette promenade littorale dédiée aux piétons dans un espace sécurisé et apaisé va permettre de développer des usages contemplatifs et également plus dynamiques dans un cadre paysager exceptionnel. Chaque séquence mettra en valeur le patrimoine architectural ou paysager traversé pour proposer au public un aménagement rythmé et dynamique au sein d'une continuité paysagère d'aménagement.

On ne peut imaginer un tel projet à cette échelle de 4 kilomètres de littoral sans combiner l'ensemble des thématiques de circulation, de stationnement et de mobilité douce à travers une étude de mobilité globale.

II.4.2 - LA TRAME CIRCULATOIRE

L'étude de mobilité se basera sur les comptages déjà réalisés selon les grandes orientations souhaitées, des enquêtes de circulation « origines / destinations » sur des carrefours stratégiques à des périodes diversifiées intégrant la période estivale. Globalement, la tendance est bien de limiter au strict nécessaire les flux de véhicules en façade littorale, de contenir et organiser les stationnements en partie arrière du cordon littoral pour mieux dégager les emprises disponibles en balcon sur la mer, dans l'objectif vertueux de qualifier un aménagement de surface exceptionnel sans contraintes des véhicules, et plus apaisé.

II.4.3 - LA MOBILITE DOUCE

L'ensemble de la réorganisation de la trame circulaire et des stationnements est étroitement lié à la mise en œuvre au sein du projet d'aménagement du « Projet transport » de l'Agglomération la voie dédiée TCSP navette électrique et Cycles. Le parcours sur tout le long du projet est prévu intégralement en site propre pour permettre aux usagers de minimiser très fortement l'utilisation de la voiture. Cette voie dédiée d'un gabarit continu de 5,5m de large sera globalement isolée par des zones de plantations des flux circulatoires mais également des flux piétons afin de limiter les conflits d'usages aux simples traversées piétonnes transversales. De nombreuses poches de stationnement vélos, sécurisées et équipées sont prévues.

II.4.4 - LE STATIONNEMENT

FREJUS PLAGE : Le stationnement doit être réorganisé totalement. Omniprésent en surface sur Fréjus plage aujourd'hui, la maîtrise d'ouvrage prévoit dans le projet un parking souterrain. Ce parking se situera stratégiquement sous la place de la République et représentera selon le projet retenu 300 à 480 places souterraines. Les rues en arrière-plage seront également réorganisées pour optimiser le nombre de stationnement en surface.

Seront maintenues en surface sur le boulevard littoral une soixantaine de places de « stationnement minute », de nombreuses places de livraisons et une centaine de places de deux roues motorisées.

SAINT-RAPHAËL CENTRE : Le stationnement à Saint-Raphaël a depuis longtemps été anticipé, le projet littoral peut se féliciter de pouvoir profiter de pas moins de 1600 places en parkings souterrains ou de surface réparties de manière très dense autour de la zone littorale. Le réaménagement de surface prévoit d'assurer le maintien des zones de livraison, de dépose minutes et d'aire de stationnement de 2 roues motorisées. En hyper centre, eu égard à la volonté de pacification, une centaine de places de surface seront remaniées et cette capacité a été anticipée dans la conception des parkings souterrains.

BEAURIVAGE – SANTA LUCIA : les stationnements de surface existant sur l'ensemble des terre-pleins littoraux et portuaires seront réorganisés par poches autonomes de grands parkings paysagers. Ils seront selon les secteurs, soit ouverts et dédiés au public, soit réservés aux plaisanciers du Port pour une meilleure gestion globale en saison. Globalement la capacité existante est améliorée.



II.5 - RAPPEL DES RAISONS DU CHOIX DU PROJET DE PROMENADE DES BAINS

II.5.1 - CHOIX DU SITE D'IMPLANTATION DU PROJET

Le projet consiste en le réaménagement du front de mer à Fréjus et Saint-Raphaël. S'agissant de l'amélioration d'un espace public préexistant, aucun autre site n'était envisageable pour le projet.

II.5.2 - CHOIX DU PROJET

Le front de mer de Fréjus-plage et de Saint-Raphaël est un espace stratégique à l'échelle de chacune des deux communes mais également d'Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Actuellement il est fortement marqué par la circulation automobile et souffre d'un manque de reconnaissance par rapport aux villes voisines des Alpes-Maritimes sur le plan paysager et du cadre de vie.

La réflexion de l'agglomération dans sa conception du projet s'est donc focalisée sur la requalification globale de la façade maritime urbaine de Fréjus/Saint-Raphaël : nouvelle identité contemporaine, circulation apaisée, voie dédiée à la mobilité douce, végétalisation, confort urbain, sécurité et attractivité.

Cette conception a abouti à un programme adapté et réaliste.

- **Un site 100% artificialisé à végétaliser**

Le site du projet est à ce jour entièrement artificialisé, malgré quelques plantations d'arbres.

Le réaménagement de la Promenade des Bains constitue donc une opportunité pour introduire de la végétation sur le site, le désimperméabiliser et par la même occasion de lutter contre les phénomènes d'îlot de chaleur urbain. La Promenade des Bains est marquée par une forte ambition écologique, avec la réalisation d'une coulée verte littorale comprenant la plantation de plus d'un millier d'arbres d'une cinquantaine d'arborescences.

- **Un stationnement marquant fortement l'espace et devant être masqué**

Le long du bord de mer, les voies disposent de places de stationnement latéral qui prennent beaucoup d'espaces et amputent celui dédié aux modes doux, tout en ne mettant pas en valeur le paysage local.

Le réaménagement du stationnement semble donc indispensable. Le choix s'est porté sur un parking en ouvrage avec plusieurs niveaux souterrains et une dalle paysagère en toiture afin d'améliorer l'insertion paysagère du parking et d'offrir un espace public de qualité aux habitants et aux touristes tout en proposant des emplacements VL, PMR et deux-roues supplémentaires.

- **Une voiture prédominante et un espace devant être rendu aux modes doux et aux transports en commun**

Afin de limiter la place de la voiture, la conception du projet s'est attachée à réfléchir au développement des itinéraires modes doux d'une part et de navette électrique entre les deux centres-villes et les points d'attrait du littoral entre Port-Fréjus et Port Santa-Lucia.

III - CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET SUR LE SECTEUR DU PONT D'ARCOLE, OBJET DU PRESENT PERMIS D'AMENAGER

III.1 - LE PROJET

III.1.1 - RAPPEL DU PONT D'ARCOLE ACTUEL

Le pont d'Arcole actuel est dans un état nécessitant un gros entretien. Son traitement actuel est exclusivement routier avec 2X2 voies plus stationnement. Un trottoir très étroit existe côté littoral, une promenade plus généreuse de 5m existe côté Nord. Le pont d'Arcole enjambe 2 cours d'eau : la rivière de la Garonne, côté Saint-Raphaël qui a fait l'objet d'une couverture dans les années 2000 et le Pédégal, dont le lit mineur marque la limite entre les deux communes. Ce secteur au niveau du cours d'eau est actuellement complètement anthropisé avec un traitement du lit du Pédégal totalement bétonné de l'embouchure, au Sud, jusqu'au pont SNCF situé au Nord. Cette minéralité globale est très dommageable esthétiquement et ne qualifie pas du tout cette zone d'articulation de la future Promenade des Bains.

Le projet majeur de la Promenade des Bains va venir s'étendre sur 4 kilomètres de littoral du Port Santa Lucia à Port Fréjus et ce point précis du pont d'Arcole est hautement symbolique comme le passage d'une commune à l'autre, sur un littoral d'une baie commune aux deux villes.

III.1.2 - PARTI D'AMENAGEMENT

L'ouvrage existant va être repris « en surface » et non structurellement. Le projet de requalification de l'ouvrage de génie civil intègre une redistribution des flux de circulation en adéquation avec les thématiques de mobilité de la Promenade des Bains. Une priorité est donnée aux piétons et à la végétalisation du littoral, avec la mise en œuvre d'une voie dédiée modes actifs, navette électrique et les voies de véhicules nécessaire à l'écoulement du trafic.

Le trafic sur le pont d'Arcole est très important de l'ordre de 13 000 véhicules jour et les simulations montrent qu'il faut maintenir à minima 3 voies de circulation dont 2 dans le sens Saint-Raphaël vers Fréjus-plage. L'ensemble du programme des flux qui doivent être maintenu « en continuité » littorale conduit les concepteurs à concentrer au Sud un flux piéton littoral et la voie mode actif et, de concentrer au Nord du pont les voiries de circulation. Les zones de stationnement sont totalement enlevées du projet.

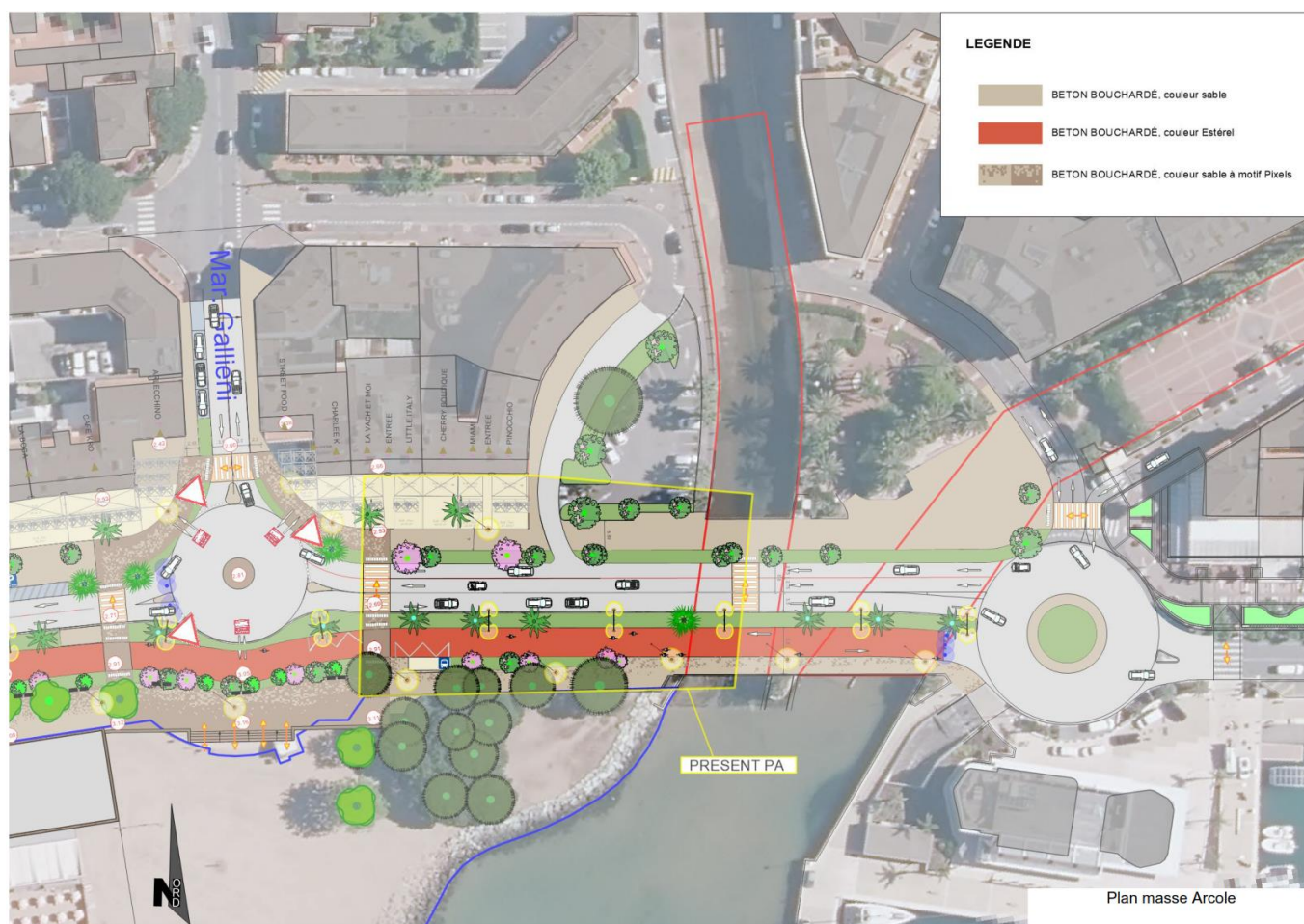
III.1.3 - REVETEMENTS DE SOLS

La palette des matériaux de sol sur le secteur du pont d'Arcole est similaire à celle retenue sur le reste de la Promenade des Bains, afin d'avoir une cohérence du projet global.

Hormis les zones circulées par les véhicules en enrobé gris, La palette a été réduite à 3 matériaux :

- l'enrobé gris sera mise en œuvre pour les zones circulées par les véhicules,
- la pierre calcaire froide en tant que matériau noble est utilisée sous toutes ses formes possibles : bordure, emmarchement, couverture sur muret, bandes structurantes, pavage et dallage. C'est le matériau qui structure le projet et les calepinages de placettes ne prévoient qu'un seul matériau,
- les bétons bouchardés : ils sont utilisés sur les zones de promenades piétonnes en complément de la pierre calcaire ou sur la piste modes doux réservés aux vélos et navette électrique. 2 couleurs (Couleur sable et Estérel) pour des raisons de contrastes visuels et donc de sécurité des usagers aux croisements des passages piétons.

La palette des matériaux est donc particulièrement limitée et doit participer en termes de teinte à un camaïeu de couleur chaude de type crème beige à couleur « Estérel » clair pour certains bétons.



III.2 - SYNTHESE DES MESURES ERC APPLIQUEES POUR LES IMPACTS NEGATIFS DU PROJET, EN PHASE CHANTIER ET EXPLOITATION

Les mesures présentées ci-après, extraites de l'étude d'impact, concernent la totalité du projet de Promenade des Bains et pas uniquement la partie du projet sur le pont d'Arcole.

THEMATIQUE	NATURE DE LA MESURE
MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION EN PHASE CHANTIER	
Transversale	Application de la Charte de chantier propre et à faibles nuisances
Topographie / Géologie	Optimisation des terrassements et des déblais / remblais.
	Choix des zones de stockage des déblais afin de ne pas influencer le bon déroulement des autres travaux.
	Étude de réutilisation des déblais sur site.
Eaux souterraines et superficielles	Pour la réalisation du parking République : - Vérification de l'absence d'influence sur les aménagements voisins lors du pompage, - Contrôle de débit de pompage, - Vérification de l'absence de rabattement à l'extérieur de la paroi moulée.
	Suivi de la salinité pour lutter contre l'intrusion du biseau salé.
	Réalisation des terrassements hors période pluvieuse.
	Bonne organisation du chantier afin de limiter les risques de déversement de substances polluantes.
	Imperméabilisation des aires d'installation.
	Stockage des produits dangereux à l'abri des intempéries et sur des bacs de rétention adaptés + pompage des bacs en fin de chantier.
	Obligation de pompage par un prestataire spécialisé (fonds de bacs de rétention).
	Mise à disposition de kits anti-pollution, terre de diatomée pour agir en cas de fuites ou renversements accidentels.
	Formation du personnel à la manipulation, respect des consignes de stockage ou mesures de prévention en cas d'accident environnement.
	Rappel de l'interdiction de rejets non traités dans le milieu naturel.
	Arrosage de la poussière pour éviter sa dispersion en milieu aquatique.
Enjeux écologiques et biologiques	Décantation des eaux pompées avant rejet en mer.
	Adaptation et limitation des emprises travaux, délimitation des accès et zones de stockages
	Adaptation de la période des travaux sur l'année
	Lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE)
	Réduction de l'éclairage des chantiers en dehors des périodes de travaux.
Population / bati	Vigilance météo : choix des périodes de travaux pour éviter les épisodes d'orages et de fortes pluies.
	Limitations des nuisances de voisinages et dispositions pour la gestion de la circulation de chantier. (Voir les mesures liées aux problématiques circulation, qualité de l'air et ambiance sonore en phase chantier).

	Protection de l'ouvrage du Veillat par une clôture renforcée constitué d'une partie souterraine et d'une partie aérienne, pour lutter contre le risque de submersion marine.
Réseaux	Repérage et identification préalable des réseaux présents : dévoiement et protection si besoin et maintien des accès des concessionnaires pour l'entretien.
Paysage	Mise en place d'une clôture de chantier opaque afin de préserver le cadre de vie des riverains.
	Entretien régulier des palissades et clôtures de chantier.
	Installation d'aires de lavage pour véhicules en sortie de chantier.
	Nettoyage régulier des abords du chantier et de la voirie.
	Installation des zones de stockage et tri des déchets en dehors des champs visibles par les riverains (si possible).
Voirie et accessibilité	Aménagement des horaires de livraison afin de limiter les gênes sur le trafic des riverains.
	Respect des horaires ouvrables du chantier pour les livraisons et évacuations : planification sur la journée tout en évitant les heures de pointe et les horaires susceptibles de créer des nuisances aux riverains.
	Définir un plan de circulation et un planning de rotation des camions afin d'éviter autant que possible les encombrements sur la voirie.
	Stationnement des véhicules du personnel en aucun cas sur la voie publique (en-dehors de l'enceinte du chantier), afin de ne pas produire de gêne ou nuisance de quartier. L'entreprise pourra éventuellement prévoir la prise en charge avec acheminement de ses compagnons sur chantier.
Pollution de l'air et poussières	Arrêt des moteurs d'engins, véhicules lorsque c'est possible + limitation de la vitesse sur chantier 10 km/h.
	Contrôles techniques réguliers des engins, véhicules + engins et véhicules aux normes en vigueur.
	Arrosage régulier (humidification des sols), humidification des matériaux, aspiration des poussières (connexion appareils et/ou tables de découpe).
	Equiper les collaborateurs en protections respiratoires.
	Rappel de l'interdiction de brûlage.
	Choix des revêtements (GNT et bitumes) non émetteurs de HAP et COV.
Vibration, odeurs, émissions lumineuses et nuisances sonores	Travaux uniquement de jour.
	Respect les horaires ouvrables du chantier et du planning des postes bruyants.
	Définition des plans de circulation, optimisation des déplacements, et limitation de la vitesse de circulation aux abords du chantier.
	Etablir le plan de circulation afin d'éviter les marches arrière des camions et engins.
	Limitation de l'usage des avertisseurs sonores.
	Panneaux proches des cantonnements rappelant les consignes à respecter et les principales exigences relatives au bruit.
	Utilisation du matériel et engins de chantier conformes aux normes CE et entretenus périodiquement. - Utilisation de matériels spécifiques pour limiter les émissions sonores : privilégier le matériel électrique ou hydraulique au matériel pneumatique. - Utilisation de matériel insonorisé.
	Equiper les collaborateurs en protections auditives.
	Contrôles éventuels des niveaux de bruit par sonomètre.
	Information des riverains sur les nuisances sonores et sur les phases de travail bruyantes et leur durée estimée.

Gestion et valorisation des déchets	Choix de prestataires respectant la réglementation.
	Contrôle journalier des zones de tri, enlèvements réguliers des bennes à déchets et nettoyage des abords de la zone de tri.
	Bennes et autres contenant de stockage des déchets bâchés/couverts afin d'éviter l'envol de déchets.
	Déchets dangereux stockés dans des contenants étanches et/ou sur des zones étanches (bétonnées).
	Rappel des exigences de tri des déchets.
	Rappel des interdictions de brûlage, abandon de déchets sur chantier, y compris des interdictions de mélange des déchets non dangereux avec les déchets dangereux.
MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION EN PHASE EXPLOITATION	
Eau et risques inondation	Respect des préconisations des PPR inondation et du PAC du risque de submersion marine.
	Ajustement de l'altimétrie des seuils et planchers des locaux du projet sur le Veillat pour respecter au mieux les recommandations du PAC submersion marin de 2019.
Enjeux écologiques et biologiques	Mise en place d'un dispositif d'éclairage écologique
Paysage	Création d'un parc littoral.
	Prise en compte du contexte paysager et des conditions climatiques particulières pour renforcer la végétalisation et la plantation d'arbres tiges (lutte contre les îlots de chaleur).
	Choix de matériaux de sols écoresponsables garantissant une bonne intégration paysagère du projet dans son environnement.
MESURES DE COMPENSATION	
NEANT	

III.3 - SYNTHÈSE DES IMPACTS RÉSIDUELS

La quasi-totalité des impacts résiduels sont estimés négligeables ou positifs après application des mesures d'évitement et/ou de réduction. Aucune mesure de compensation n'est donc nécessaire en phase de chantier et d'exploitation.

III.3.1 - DES INCIDENCES POSITIVES MAJORITAIRES

De par sa nature et sa conception même, le projet a un impact positif important sur la population et son cadre de vie, sur le paysage et l'occupation des sols, sur les déplacements modes doux et la voirie, ainsi que sur le climat.

Le projet prend en compte le changement climatique et aura un impact positif sur le climat local en réduisant le phénomène d'îlot de chaleur urbaine par l'augmentation de la couverture végétale et la diminution des surfaces imperméabilisées.

Le projet permettra d'améliorer les fonctionnalités écologiques de cette portion du littoral par le projet d'amplification paysagère et de la trame végétale. La véritable intégration biologique des aménagements paysagers de cette opération réside dans un effet de continuité et la recherche d'une progression des espaces verts au sein de la trame urbaine.

Le projet a des impacts positifs forts sur la voirie et la circulation avec des aménagements de voiries qualitatifs, facilitant les déplacements modes actifs, et améliorant la sécurité et la sûreté par une meilleure lisibilité, ouverture des espaces, et capacités d'interventions.

Le projet prend également en compte les enjeux en matière de gestion des eaux pluviales par l'application du principe de désimperméabilisation des sols (triplément de la surface réellement désimperméabilisée – soit 30 000 m² - et surface captée drainée directement dans le sol multipliée par six – soit 60 000 m², ce qui représente 30% de la surface du projet).

Le projet aura une incidence positive – bien que négligeable à une échelle plus large – sur le climat et une incidence positive sur l'adaptation du quartier au réchauffement climatique, grâce au projet d'amplification de la trame végétale au cœur du quartier réduisant le phénomène d'îlot de Chaleur Urbain.

De plus, le projet est adapté au changement climatique : sur l'ensemble du projet de la plage naturelle du Veillat, le projet de requalification du littoral permet d'enlever sur des grandes surfaces différentes typologies d'eutrophisation du site (enrochements, murets, route en enrobé, réseaux souterrains, dalles béton, escaliers massifs et ouvrage de la Vigie). Le gain de surface de sable est de 1 160 m² sur une concession de plage d'environ 13 000 m² soit un gain de 9% de surface de sable.

Enfin, le projet prend en compte dans sa conception le risque de submersion marine, notamment par l'adaptation des cotes d'implantation des seuils et planchers hauts de l'ouvrage du Veillat.

III.3.2 - UNE SEULE INCIDENCE NÉGATIVE EN PHASE CHANTIER

En phase chantier, les incidences de la réalisation du projet seront négatives sur les stationnements.

En effet, un chantier d'une telle envergure ne peut s'envisager sans dégradation temporaire du nombre de places disponibles, malgré un phasage adapté et la prise de mesures de réduction adaptées en lien avec la « charte chantier propre et à faibles nuisances ».

Cependant, les bénéfices apportés à long terme par le projet compensent largement le dérangement temporaire du chantier.

IV - ELEMENTS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIFS

Le présent chapitre a pour objet de mentionner les textes qui régissent l'enquête et d'indiquer la façon dont cette enquête s'insère dans une procédure administrative relative à l'opération considérée, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation.

Il reprend les informations exigées par l'article R. 123-8 du Code de l'Environnement.

IV.1 - OBJECTIFS DE L'ENQUETE

L'enquête poursuit divers objectifs :

- informer le public et recueillir son avis sur l'intérêt général de l'opération envisagée par Estérel Côte d'Azur Agglomération,
- prendre en compte les intérêts des tiers dans le processus de décision relatif au projet Promenade des Bains dans le secteur du pont d'Arcole à Fréjus,
- parvenir à la délibération du conseil communautaire de Déclaration de Projet régie par l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement et à l'arrêté de permis d'aménager octroyé par la commune.

IV.2 - TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

La présente enquête est régie par les textes suivants :

- le Code de l'Environnement, et notamment les articles :
 - L. 122-1 : Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements,
 - R. 122-2 : Etudes d'impact – dispositions générales,
 - L. 123-1 à L. 123-2 : Champ d'application et objet de l'enquête publique,
 - L. 123-3 à L. 123-18 : Procédure et déroulement de l'enquête publique,
 - R. 123-1 : Champ d'application de l'enquête publique,
 - R. 123-2 à R. 123-27 : Procédure et déroulement de l'enquête publique.

IV.3 - INSERTION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

I.1.1 - LE PROJET AVANT L'ENQUETE

Estérel Côte d'Azur Agglomération, les communes de Fréjus et Saint-Raphaël et l'Etablissement Public Local (EPL) Exploitation des Parcs de Stationnement de Fréjus ont missionné une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine pluridisciplinaire pour accompagner le processus d'élaboration du projet de Promenade des Bains.

Le projet dans le secteur du pont d'Arcole a été défini dans le cadre de ce projet global, par la même équipe de maîtrise d'œuvre.

• **Concertation préalable**

Le projet de Promenade des Bains a fait l'objet d'une concertation publique au titre du Code de l'Urbanisme qui s'est déroulée du 1^{er} juillet au 31 août 2022.

La concertation a été marquée par une importante participation de la population. Elle a mobilisé plus de 2 700 visiteurs sur les points d'accueils et 530 participants au total, dans le cadre de l'exposition et des avis écrits.

Le projet de mise en œuvre de la Promenade des Bains a eu des retours essentiellement favorables auprès de la population (87% des avis exprimés sur les registres papier et électronique).

Par délibération n°140 en date du 23 septembre 2022, le conseil communautaire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération a approuvé le bilan de la concertation : ce dernier est inséré dans le dossier de permis d'aménager pour le pont d'Arcole.

• **Étude d'impact**

Conformément aux articles L. 122-1 et R.122-2 du Code de l'Environnement, le projet global de Promenade des Bains dans son ensemble entre dans les catégories suivantes du tableau annexé à l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement :

- **39°** – travaux, constructions et opérations d'aménagements : **opération dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha** ou dont la surface de plancher est supérieure à 40 000 m² :
 - i) Le projet couvre environ 17,7 ha : 5 ha à Fréjus et 12,7 à Saint-Raphaël,
- **41°** -aires de stationnement ouvertes au public de plus de 50 places :
 - i) Le projet prévoit la création d'un parking souterrain d'environ 409 places (parking République, à Fréjus).

Ce projet est donc soumis à étude d'impact, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du Code de l'Environnement.

L'étude d'impact fait partie intégrante du dossier d'autorisation d'urbanisme. Sa composition respecte l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement.

• **Natura 2000**

Conformément à l'article R. 414-19 du Code de l'Environnement, **le projet étant soumis à étude d'impact, il doit être soumis à évaluation des incidences Natura 2000.**

Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 fait partie intégrante du dossier d'autorisation d'urbanisme.

IV.3.1 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

• **L'ouverture de l'enquête publique**

En application de l'article R. 123-1 du Code de l'Environnement, l'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise, à savoir la commune de Fréjus, compétente pour octroyer le permis d'aménager.

Le commissaire enquêteur¹ est désigné par le Tribunal administratif sur saisine de la commune de Fréjus.

L'enquête est ouverte par arrêté municipal précisant notamment (i) l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, (ii) les lieux et horaires où le public pourra consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ainsi que (iii) le ou les point(s) et horaires d'accès où le dossier d'enquête publique pourra être consulté sur un poste informatique.

¹ Selon la nature et l'importance de l'opération, une commission d'enquête, dotée d'un président, peut être nommée plutôt qu'un commissaire enquêteur.

Aussi, l'arrêté précise la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, l'avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible.

Cet arrêté fait l'objet d'une publicité collective quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête, rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci, et pendant toute sa durée (insertion d'avis dans la presse, affichage en mairie et à proximité des ouvrages concernés, etc.).

- **L'enquête publique**

La **durée de l'enquête** ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf en cas de suspension de l'enquête ou d'enquête complémentaire.

Toutefois, par décision motivée, le commissaire enquêteur peut, après information de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, prolonger celle-ci pour une durée maximale de 30 jours.

Pendant toute la durée de l'enquête, le commissaire enquêteur conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions soit sur les registres prévus à cet effet sur le lieu d'enquête, soit par courrier soit directement en rencontrant le commissaire enquêteur, soit sur le registre dématérialisé.

Il peut notamment recevoir le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier.

Il peut également auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique.

Lorsqu'il estime que l'importance ou la nature de l'opération ou les conditions de déroulement de l'enquête publique rendent nécessaire l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public, le commissaire enquêteur en fait part au responsable du projet et lui indique les modalités qu'il propose pour l'organisation de cette réunion.

Ils définissent en commun les modalités de l'information préalable du public et du déroulement de la réunion publique.

À l'issue de la réunion publique, un rapport est établi par le commissaire enquêteur et adressé au responsable du projet.

Pendant l'enquête publique, si le maître d'ouvrage de l'opération estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, il peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur, **suspendre l'enquête** pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

À l'issue de ce délai et après que le public ait été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L. 123-10 du Code de l'Environnement, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours. L'enquête publique poursuivie à la suite de la suspension est menée, si possible, par le même commissaire enquêteur ou la même commission d'enquête. Elle fait l'objet d'un nouvel arrêté d'organisation, d'une nouvelle publicité, et, pour les projets, d'une nouvelle information des communes conformément à l'article R. 123-12.

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet, plan ou programme par rapport à sa version initialement soumise à enquête.

- **La clôture des registres d'enquête et la rédaction du rapport d'enquête publique**

À l'expiration du délai d'enquête, **le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui**. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur transmet, au Maître d'Ouvrage et au Président du Tribunal administratif, son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

Ce rapport, qui relate le déroulement de l'enquête, comporte le rappel de l'objet du projet, la liste de l'ensemble des pièces figurant dans le dossier d'enquête, une synthèse des observations du public, une analyse des propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public.

Le commissaire enquêteur consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le Maître d'Ouvrage adresse, dès leur réception, copie du rapport et des conclusions à la Mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête pour y être sans délai tenue à la disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Lorsqu'elle a publié l'avis d'ouverture d'enquête sur son site, l'autorité compétente pour organiser l'enquête publie le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sur son site et le tient à disposition du public pendant un an.

• Enquête complémentaire éventuelle

Au vu des conclusions du commissaire enquêteur, Estérel Côte d'Azur Agglomération, maître d'ouvrage de l'opération, pourra, si elle estime souhaitable d'apporter au projet des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice, à savoir la commune de Fréjus, d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement.

Dans le cas d'une enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le nouveau projet, accompagné de l'étude d'impact intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

L'enquête complémentaire, d'une durée minimale de quinze jours, est ouverte dans les mêmes conditions que l'enquête initiale, fixées aux articles R. 123-9 à R. 123-12 du Code de l'Environnement.

Le dossier d'enquête initial est complété dans ses différents éléments, et comprend notamment :

- une note expliquant les modifications substantielles apportées au projet, plan ou programme par rapport à sa version initialement soumise à enquête,
- l'étude d'impact intégrant ces modifications, ainsi que l'avis actualisé de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement portant sur cette étude d'impact.

Dans un délai de quinze jours à compter de la date de clôture de l'enquête complémentaire, le commissaire enquêteur joint au rapport principal communiqué au public à l'issue de la première enquête un rapport complémentaire et des conclusions motivées au titre de l'enquête complémentaire. Copies des rapports sont mises conjointement à la disposition du public dans les mêmes conditions que pour l'enquête principale.

IV.4 - DECISIONS POUVANT ETRE ADOPTEES AU TERME DE L'ENQUETE

IV.4.1 - DECLARATION DE PROJET

Au terme de l'enquête publique, Estérel Côte d'Azur Agglomération se prononcera, dans un délai qui ne peut excéder un an, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement.

La déclaration de projet ainsi prise mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général.

Elle prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête.

En application de l'article L. 122-1-1 du Code de l'Environnement, la déclaration de projet, motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement, précisera les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet, destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

IV.4.2 - PERMIS D'AMENAGER

A l'issue de l'enquête et après la déclaration de projet prise par Estérel Côte d'Azur Agglomération, la commune de Fréjus se prononcera, par arrêté municipal, sur le permis d'aménager.

Ce permis prendra en compte notamment l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

IV.5 - AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE

IV.5.1 - ETUDES DE DETAIL

Une fois la déclaration de projet prononcée, Estérel Côte d'Azur Agglomération engagera les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.

Des adaptations de détail ou des modifications mineures du projet pourront être réalisées, notamment pour tenir compte des remarques qui seront émises lors de l'enquête publique. Des modifications substantielles entraîneraient la réalisation d'une nouvelle enquête.

IV.5.2 - CONSTRUCTION ET MISE EN SERVICE

Les travaux sur le secteur du pont d'Arcole se dérouleront à partir de l'automne 2023, pour une durée approximative de 6 mois.

IV.6 - AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET

- **Au titre du Code de l'Urbanisme**

Le projet global d'aménagement de la Promenade des Bains est soumis aux autorisations d'urbanisme suivantes, qui seront déposées concomitamment et comportent une étude d'impact unique :

- Sur la commune de Saint-Raphaël :
 - ✓ Un permis d'aménager valant permis de démolir sur la totalité du périmètre projet raphaélois et intégrant l'ouvrage de génie civil du Veillat,
 - ✓ Un permis de construire sur la création de surface de plancher dans l'ouvrage du Veillat,
- **Sur la commune de Fréjus :**
 - ✓ **Un permis d'aménager pour le secteur le plus à l'Est, au niveau du pont d'Arcole,**
 - ✓ Un permis de construire pour le projet de place, bâtiment et parking République.

- **Au titre du Code de l'Environnement**

Le parking République, sur la commune de Fréjus, fera l'objet d'un dossier au titre de la Police de l'Eau pour les rabattements de nappe en phase chantier. En accord avec la DDTM (réunion du 14/09/2022), le dossier portera uniquement sur le parking.

Ainsi, le projet sur le secteur du pont d'Arcole n'est soumis à aucune procédure autre au titre du Code de l'Environnement.