



LE DÉPARTEMENT

COMMISSION PERMANENTE

Extrait du registre des délibérations

Réunion du 29 mai 2017

N° : G79

OBJET : BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE RELATIVE A L'AMELIORATION DE LA
DESSERTE DU PAYS DE FAYENCE

La Commission Permanente du Conseil Départemental s'est réunie le 29 mai 2017 à 11h00 à
Toulon, sous la Présidence de Monsieur Marc GIRAUD, Président du Conseil Départemental du Var.

Présents :

Procurations :

Absents ou excusés :

COMMISSION PERMANENTE – Réunion du 29 mai 2017 n° G79

La Commission Permanente du Conseil Départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet qui est inscrite au bordereau de l'ordre du jour.

Après avoir entendu l'exposé du Président de séance,

La Commission Permanente,

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 Départemental n° A4 du 4 avril 2017 donnant délégations à la Commission Permanente pour statuer sur une décision relative au bilan de concertation pour une opération donnée (article L.103-2 du Code de l'Urbanisme),

VU la délibération du Conseil Départemental du Var n°A17 du 27 octobre 2016 approuvant l'opération,

VU la délibération de la Commission Permanente n°G100 du 18 avril 2016 relative aux modalités d'organisation de la concertation publique dans le cadre de l'amélioration de la desserte du pays de Fayence,

VU le registre mis à la disposition du public sur les lieux d'exposition de Fayence et Tourettes,

VU le bilan de la concertation publique,

CONSIDERANT que les différents partis d'aménagement permettant d'améliorer la desserte du Pays de Fayence, dans le cadre des réflexions sur l'élaboration du ScoT, se concrétiseraient par la réalisation de travaux dont le coût est supérieur à 1.900.000 € TTC et qu'en application de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme cet investissement routier dans une zone urbanisée doit faire l'objet d'une concertation publique préalable,

CONSIDERANT qu'en application de l'article L.103-6 du Code de l'Urbanisme, le Département doit se prononcer sur le bilan de la concertation relative au projet d'amélioration de la desserte du Pays de Fayence,

CONSIDERANT l'avis de la Commission Déplacements, Communications et Réseaux en date du 15 mai 2017,

Après en avoir délibéré,

COMMISSION PERMANENTE – Réunion du 29 mai 2017 n° G79

DECIDE :

- de prendre acte du bilan de la concertation publique liée au projet d'amélioration de la desserte du Pays de Fayence,
- de poursuivre les études d'amélioration de la desserte du pays de Fayence en lien avec le schéma de cohérence territoriale porté par la communauté de communes,

.

Marc GIRAUD
Président du Conseil Départemental du Var



Acte certifié exécutoire
le

Pour le Président du Conseil Départemental,
Le Directeur Général des Services,

Alain PRUVOST

« Amélioration de la desserte du pays de Fayence »

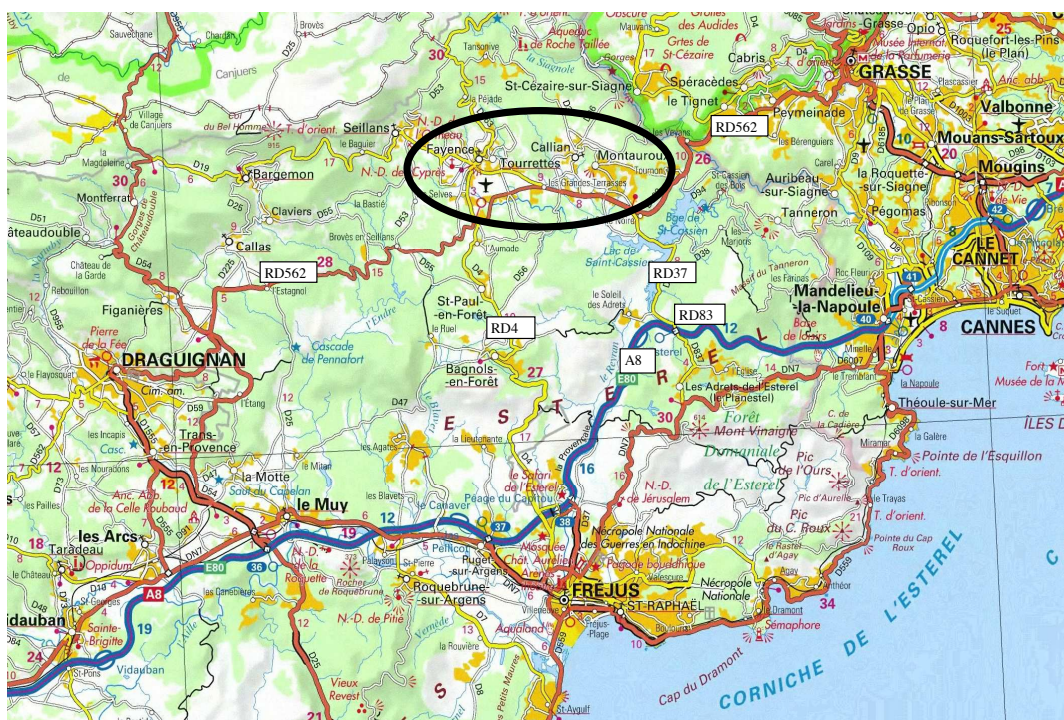
BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DE L'ARTICLE L103-6 DU CODE DE L'URBANISME

1 – RAPPEL DE LA PROBLEMATIQUE ET DES ENJEUX

La Communauté de Communes du Pays de Fayence élabore son SCOT. Actuellement elle est dans une phase de finalisation de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Dans ce document sont abordées les problématiques de l'aménagement du territoire du pays de Fayence et de l'amélioration de sa desserte.

Actuellement, le Pays de Fayence est raccordé :

- au Sud, à Fréjus par la Route Départementale n°4, cette route comportant un tracé sinueux traversant les villages de Bagnols-en-Forêt et Saint-Paul-en-Forêt,
- à l'Est, à Grasse, par la Route Départementale n°562
- à l'Ouest, à Draguignan par la Route Départementale n°562.



Mais l'accès principal au Pays de Fayence se fait par la Route Départementale n°37 (via la RD837), unique liaison entre le canton et le réseau routier national (autoroute A8).

Cette route départementale supporte un trafic journalier de 12 079 véhicules en moyenne annuelle (dont 4,1 % de PL) et de 14 797 véhicules en Août (données 2014).

On y enregistre de nombreux accidents (entre 2007 et 2011 : 9 accidents avec pour conséquence 2 morts, 7 blessés hospitalisés et 1 blessé non hospitalisé).

La RD 37 est très touristique car elle permet un accès direct au lac de St-Cassien, aux fameux villages perchés du Pays de Fayence et au massif du Tanneron. C'est également la voie principale d'accès à la RD562 et aux zones d'activités du secteur.

L'itinéraire qu'elle constitue est fragile, l'ouvrage d'art permettant de franchir le lac de St-Cassien a dû faire l'objet de travaux importants de renforcement en 1995.

Cette route est source de risques pour l'environnement principalement en raison de la possibilité d'une pollution du lac en cas d'accident d'un poids-lourd.

La RD 562 quant à elle est l'unique voie de desserte des zones d'activités. Elle supporte plus de 20 000 véhicules par jour sur certaines sections et les bouchons y sont fréquents. Ces engorgements réguliers du trafic sont un frein au développement socio-économique de l'ensemble du Pays de Fayence.

Enfin, entre 2007 et 2011, sur les 14km de RD562 dans la plaine de Fayence, 15 accidents ayant eu pour conséquence 5 morts, 16 blessés hospitalisés et 1 blessé non hospitalisé ont été recensés.

Dans ce contexte et dans une volonté de contribuer à la politique d'aménagement du territoire initiée par le projet de SCOT de la communauté de communes, une étude visant à proposer diverses possibilités d'amélioration de la desserte du pays de Fayence (aménagements sur place de RD, création d'une voie nouvelle....) a été menée en 2013-2014-2015.

Les diverses variantes d'aménagement proposées dans le cadre de cette étude devaient répondre aux objectifs suivants :

Solutionner :

- les problèmes de fiabilité de l'itinéraire actuel entre l'A8 et Fayence
- les problèmes de sécurité automobile, sur les RD562 et RD37
- les problèmes environnementaux et de risques de santé publique, compte tenu du risque de pollution accidentelle du lac, qui est la réserve en eau potable du littoral,
- la répartition déséquilibrée des trafics de desserte du pays de Fayence, l'arrivée en provenance de l'A8 s'effectuant actuellement à l'Est et non au centre du pays de Fayence.

Favoriser :

- un rééquilibrage de l'activité sur le pays de Fayence
- le développement économique du pays de Fayence par un accès amélioré et plus fiable
- le développement touristique du secteur du lac de St-Cassien.

En d'autres termes l'étude devait permettre de définir des aménagements « acteurs » de la politique d'aménagement du territoire portée par le SCOT.

Compte tenu de l'état d'avancement du SCOT du pays de Fayence (PADD en cours de finalisation) et de la nécessité de contribuer aux réflexions en cours sur la problématique de l'amélioration de la desserte du secteur, **par délibération G100 du 18 avril 2016** le Conseil Départemental a décidé de concerter sur cette opération et en a défini les modalités.

2 – LES VARIANTES ETUDIEES

L'étude d'«amélioration de la desserte du pays de Fayence » a consisté en la recherche de diverses solutions d'aménagement (appelées variantes). Celles-ci ont été regroupées en familles:

1ère famille : aménagement le long ou sur la RD562

variante 1a : aménagement de giratoires sur la RD562

variante 1b : aménagement de giratoires sur la RD562 et de contre-allées

variante 2 : réalisation d'une voie de contournement au nord de la RD562

2 ème famille: aménagement d'une voie nouvelle au nord du Lac

variante 3a : aménagement d'une voie nouvelle de contournement au nord du lac jusqu'à Tireboeuf

variante 3b : aménagement d'une voie nouvelle de contournement au nord du lac jusqu'à la RD56 + aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf

3 ème famille: aménagement d'une voie nouvelle au sud du Lac

variante 4 : aménagement d'une voie nouvelle longeant le lac et le GR49 + aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf

variante 5a : aménagement d'une voie nouvelle (tracé de 1992) + aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf

variante 5b : aménagement d'une voie nouvelle (tracé de 2014) + aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf

4 ème famille: variantes intégrant le réaménagement de la RD37

variante 6a : réaménagement de la RD37 + une voie nouvelle longeant le lac et le GR49 et aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf (soit + variante 4)

variante 6b : réaménagement de la RD37 + une voie nouvelle (tracé de 1992) et aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf (soit + variante 5a)

variante 6c : réaménagement de la RD37 + une voie nouvelle (tracé de 2014) et aménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf (soit + variante 5b)

5 ème famille: variante avec nouvel échangeur

variante 7 : aménagement d'une voie nouvelle depuis un nouvel échangeur sur l'A8 + réaménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf

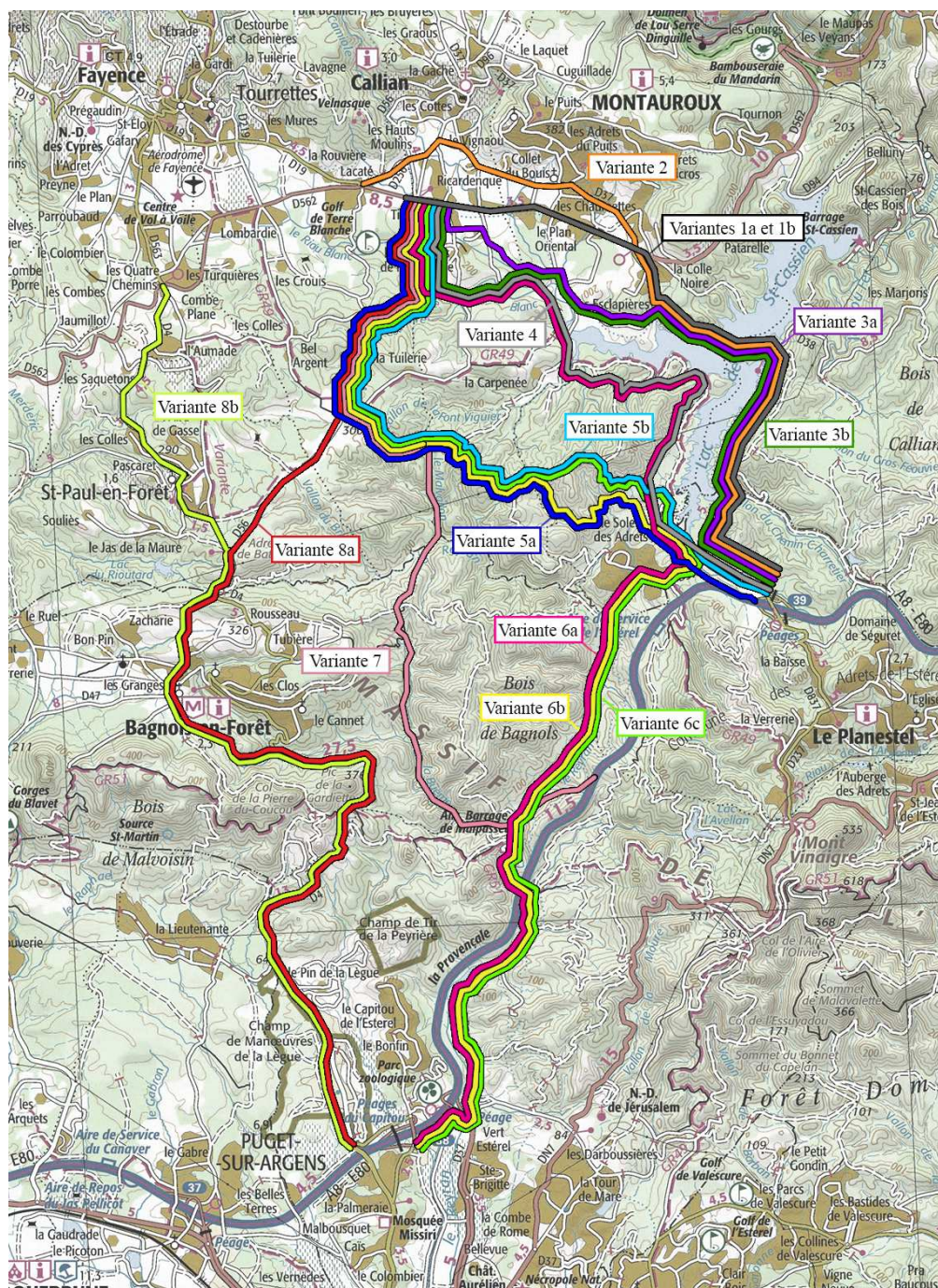
6 ème famille: variante avec réaménagement de la RD4

variante 8a : réaménagement de la RD4 jusqu'à Saint-Paul-en-Forêt avec contournement de Bagnols-en-Forêt + réaménagement de la RD56 jusqu'à Tireboeuf

variante 8b : réaménagement de la RD4 jusqu'à la RD562 avec contournement de Bagnols-en-Forêt et Saint-Paul-en-Forêt

14 variantes d'aménagement ont ainsi au total été étudiées.

Les variantes d'aménagement étudiées



3 – MODALITES ET PERIODE DE CONCERTATION

Par délibération G100 du 18 avril 2016 en application de l'article L103-3 du code de l'urbanisme, le Conseil Départemental a fixé les modalités de la concertation publique.

Ainsi :

- Le 28 mai 2016, les 01 et 11 juin 2016 un avis d'information est paru dans la presse locale (Var matin) afin d'informer la population de la tenue de cette concertation publique.
- Un avis a été affiché sur panneau d'information dans les 9 communes de la communauté de communes du pays de Fayence, 1 semaine avant le début de la concertation.
- Des flyers invitant la population à participer à la concertation ont été mis à disposition dans les 9 communes de la communauté du pays de Fayence.
- Un site internet et une page facebook ont été mis en place.

Sur le site internet et la page facebook:

- un dossier de présentation du projet
- un forum dédié à la concertation, ouvert du 30 mai au 01 juillet 2016, pour permettre à la population de poser ses questions, de donner un avis, de faire des propositions, ont été mis à disposition de la population.

- Des expositions publiques du 30 mai au 01 juillet ont été organisées.
 - A Fayence, au pôle technique Fayence Estérel du Conseil Départemental - site de l'ancienne gare
 - A Tourrettes, au siège de la Communauté de Communes du pays de Fayence au domaine de Tassy.
- Des techniciens de la Direction des Pôles Techniques du Conseil Départemental ont été présents 4 journées (les mardi 07 juin et jeudi 23 juin 2016 à Fayence, les mardi 14 juin et jeudi 30 juin 2016 à Tourrettes) afin de répondre aux questions techniques de la population.
- Le projet a été exposé sous la forme de panneaux d'exposition.
- Deux registres (un à Tourrettes un à Fayence) ont été mis à la disposition du public durant toute la durée de la concertation afin qu'il puisse y consigner ses remarques et observations.
- Une réunion publique s'est tenue le 20 juin 2016 à 18 heures, salle polyvalente du Coulet à Tourrettes.

4- ANALYSE DES OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES DE CONCERTATION ET LE FORUM (site internet + facebook)

4-1 Nombre de signataires

Le fichier brut issu du forum mis en place sur internet et facebook et les 2 registres papiers font respectivement état de 144, 11 et 9 signataires (avis). Un travail d'analyse a permis de corriger les doubles saisies sur le forum et les doublons forum/registre.

Parmi ces signataires se trouvent 7 associations :

- l'ADEFA (association de défense des Fayençois)
- Vivre et Agir aux Estérêts du lac
- Le CEN PACA (Conservatoire national d'Espace Naturel)
- Demain pays de Fayence
- Avenir RD101
- La belle échappée (randonnées pédestres)
- Le comité Départemental du tourisme équestre (avis commun avec « La belle échappée »)

A noter que l'association « avenir RD101 » a joint au registre de concertation un dossier comprenant deux pétitions :

- l'une avec signatures électroniques
- l'autre avec signatures manuscrites.

Une analyse de ces pétitions a permis de supprimer quelques avis sans objet avec le dossier.

Le tableau suivant présente ainsi les nombres de signataires (d'avis exprimés) pris en compte dans l'analyse du bilan de la concertation .

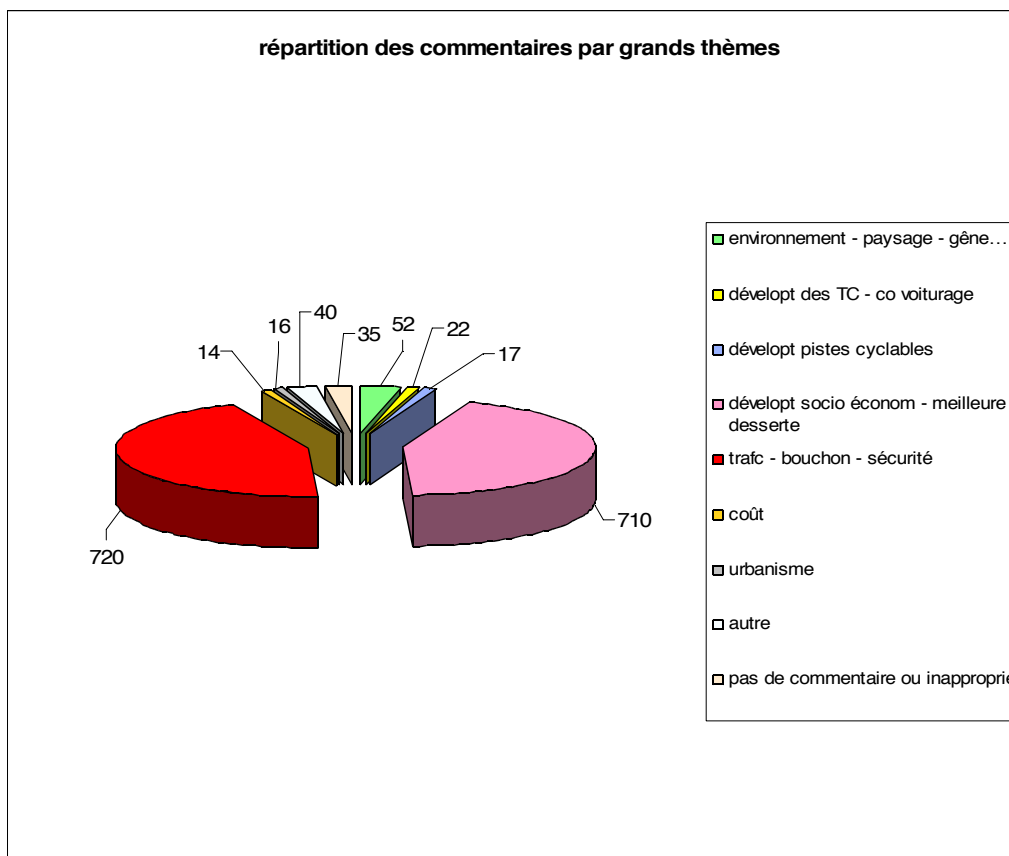
	Nombre brut de signataires	Nombre de signataire après corrections
Forum (facebook-internet)	144	138
Registre (site de Fayence)	9	7
Registre (site de Tourrettes)	11	7
Pétition papier	495	495
Pétition électronique	229	190
Total	888	837

En conclusion 830 personnes physiques et 7 représentants d'associations se sont exprimés.

4-2 Thèmes abordés

Les 837 signataires ayant exprimé un avis sur les variantes d'aménagement ont également fait de nombreux commentaires. Ceux-ci ont été regroupés en 7 thèmes principaux :

- l'environnement - le paysage - la gêne
- le développement des transports en commun – le co-voiturage
- le développement de pistes cyclables
- le développement socio-économique - une meilleure desserte
- les trafics - les bouchons - la sécurité routière
- le coût
- l'urbanisme.



Les principaux commentaires concernent la problématique des bouchons et de la sécurité routière (719) ainsi que la nécessité d'un développement socio-économique et une meilleure desserte du pays de Fayence (720).

En troisième lieu viennent les préoccupations environnementales (52) soit pour justifier une variante ou au contraire pour en rejeter une.

Quelques remarques concernent le souhait de voir se développer les transports en communs et le co-voiturage (22) et de voir se développer des pistes cyclables (17).

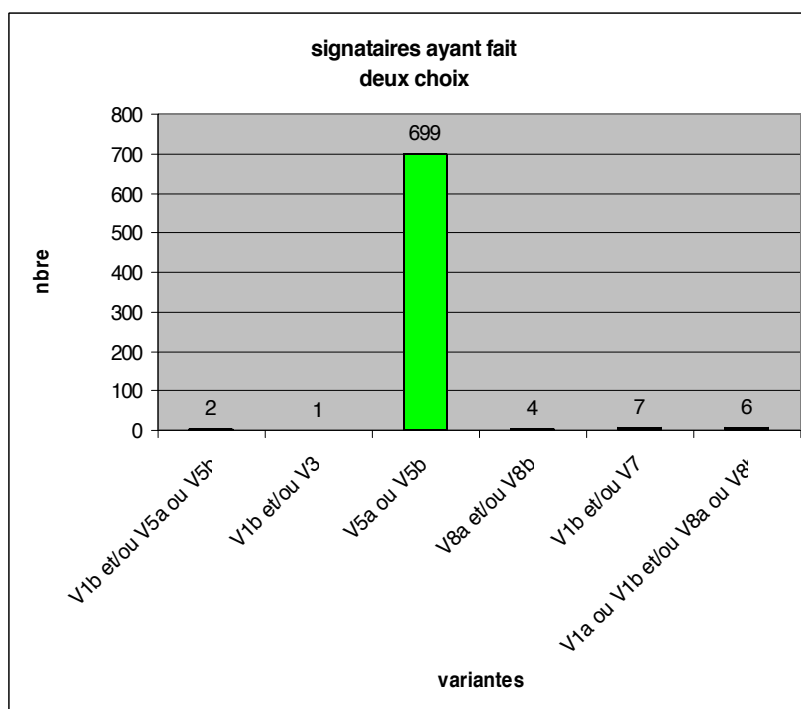
16 remarques concernent l'urbanisme et le souhait de maîtriser le développement urbain soit dans la plaine de Fayence soit autour d'une éventuelle nouvelle route.

Pour finir 14 remarques sont des commentaires concernant le coût des travaux ou les contraintes budgétaires d'un tel projet.

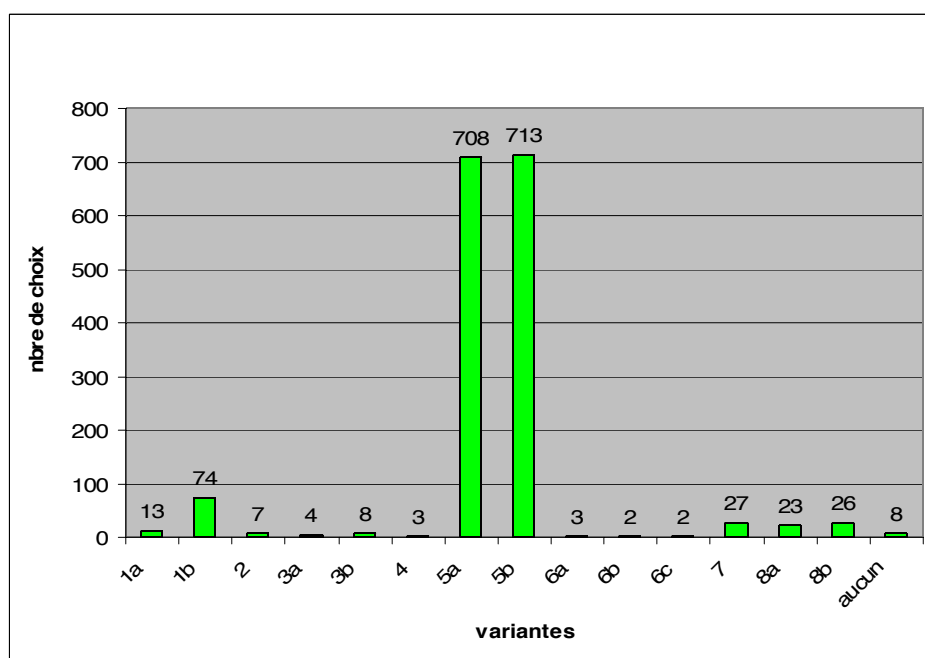
4-3 Choix sur les variantes d'aménagement

Certains des 837 signataires n'ont pas forcément émis de choix quant aux variantes d'aménagement présentées. D'autres ont exprimé un ou plusieurs choix. Le tableau suivant présente ainsi le nombre de signataires et la répartition du nombre de choix exprimés.

	Aucun choix de variantes	1 seul choix de variantes	2 choix de variantes	3 choix de variantes	4 choix ou plus de variantes	total
Nombre de signataires	5	87	719	19	7	837



En tenant compte de la possibilité de choisir plusieurs variantes d'aménagement, au final les 837 signataires ont exprimés 1621 choix. Les choix de variantes d'aménagement voulues par la population qui s'est manifestée lors de la concertation publique sont présentés dans le diagramme suivant.



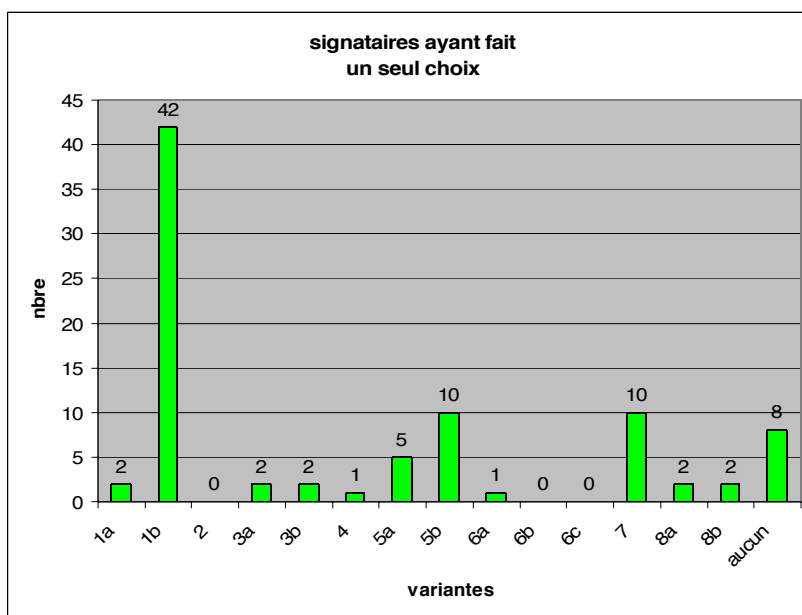
Il ressort que les variantes 5a et 5b sont celles les plus demandées (respectivement 708 et 713 choix), notamment à travers la pétition jointe au registre papier.

Vient ensuite la variante 1b (74 choix) consistant à réaliser des giratoires sur la RD562 et à créer des contre-allées, puis la variante 7 qui concerne la création d'un nouvel échangeur sur l'A8 (27 choix) et enfin les variantes 8b et 8a (26 et 23 choix) qui concernent le réaménagement des RD4 (8b) et RD4/RD56 (8a).

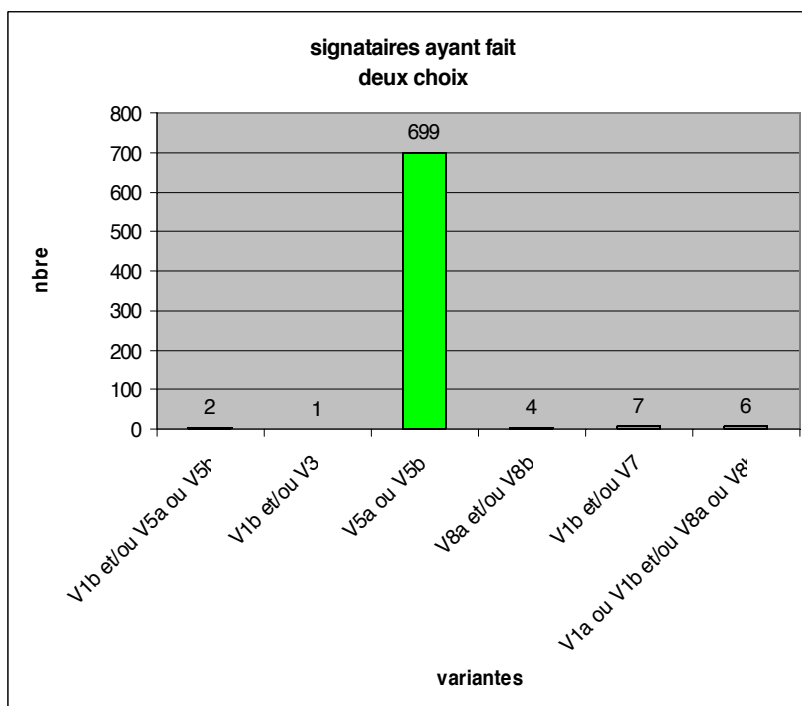
Les choix des 7 associations sont les suivants :

- l'ADEFA (association de défense des Fayençois) : variantes 5a ou 5b
- Vivre et Agir aux Estérêts du lac : variante 1b et variante 8a
- Le CEN PACA (Conservatoire national d'Espace Naturel) : variante 1b
- Demain pays de Fayence : variante 1b
- Avenir RD101 : variantes 5a ou 5b
- La belle échappée (randonnées pedestres) : variantes 8a et 8b
- Le comité Départemental du tourisme équestre (avis commun avec « La belle échappée ») : variantes 8a et 8b

En analysant plus dans le détail on constate que les 87 signataires ayant exprimé un seul choix ont plébiscité la variante 1b.



Les 719 signataires ayant fait deux choix ont, à une très grande majorité, manifesté une préférence pour les variantes 5a ou 5b (699 signataires).



4-4 Analyse détaillée des commentaires

Trafic, bouchons, sécurité routière

Parmi les 720 commentaires concernant le thème du **trafic, des bouchons, de la sécurité routière**, 703 ont pour objet la justification d'une nouvelle route (V3a, V3b, V5a, V5b, V7) . Au contraire 17 avis ont pour objet de demander l'aménagement des routes existantes sans création de voie nouvelle .

- L'ADEFA (association de défense des Fayençois)
- Avenir RD101

utilisent ce thème pour justifier les variantes 5a ou 5b.

- Vivre et Agir aux Estérêts du lac l'utilise pour s'opposer aux variantes 5a et 5b et pour proposer l'aménagement des routes existantes (RD562, RD4, RD56).

Les 4 autres associations (CEN PACA, Demain pays de Fayence, la belle échappée, le comité Départemental du tourisme équestre) n'abordent pas ce thème dans leurs observations.

Développement socio-économique et meilleure desserte du territoire

Parmi les 710 commentaires portant **sur le développement socio-économique et une meilleure desserte du territoire**, 704 ont pour but de justifier une nouvelle route et 6 d'écarter l'idée de voie nouvelle et demander l'aménagement sur place des routes existantes.

- Avenir RD101 utilise le thème du développement socio-économique et de la meilleure desserte pour justifier les variantes 5a ou 5b.
- Vivre et Agir aux Estérêts du lac l'utilise au contraire pour s'opposer aux variantes 5a et 5b et aménager les routes existantes (RD562, RD4, RD56).

Les 5 autres associations (CEN PACA, Demain pays de Fayence, la belle échappée, le comité Départemental du tourisme équestre, l'ADEFA) n'abordent pas ce thème dans leurs observations.

Environnement

Parmi les 52 commentaires portant sur **l'environnement**, 30 évoquent les problèmes environnementaux dans leur globalité, 6 évoquent plusieurs sujets (le bruit le paysage, la biodiversité...), 7 la biodiversité et la destruction d'espèces, 2 le paysage, 2 la pollution, 3 le GR49 et autres chemins de randonnée, 2 les nuisances sonores.

- L'ADEFA justifie les tracés V5a ou V5b par la diminution de la pollution le long des zones urbaines actuelles et préconise la maîtrise des nuisances sur le futur tracé.
- Le CEN PACA évoque la défense des espèces protégées pour justifier la variante V1b.
- Vivre et Agir aux Estérêts du lac évoque l'impact environnemental (impact sur les ZNIEFF, impact pour les usagers des bois (randonneurs, cavaliers, impact pour les habitants du quartier des Estérêts du Lac) pour écarter les variantes 5a et 5b.
- La belle échappée, le comité Départemental du tourisme équestre souhaitent le rétablissement des chemins de randonnée et/ou pour cavaliers pour le tracé qui sera retenu et se prononce pour les variantes 8a et 8b,

Demain pays de Fayence, n'aborde pas le thème de l'environnement dans leurs observations.

Enfin à noter que l'association avenir RD101 n'aborde pas non plus le thème de l'environnement **au niveau des pétitions mise en ligne ou manuscrite**. Cependant dans un dossier technique remis aux services départementaux, ce sujet est abordé : en portant une analyse environnementale très succincte sur chacun des tracés, en précisant que l'impact écologique des tracés 5a ou 5b « est

compensé par la préservation des paysages en empruntant le tracé d'une piste existante », en rappelant la réglementation concernant les études acoustiques à mener.

Co-voiturage et transports collectifs

22 commentaires sont des souhaits de voir se développer le co-voiturage et les transports collectifs.

Pistes cyclables

17 avis portent sur une demande de développement de pistes cyclables.

Urbanisme

16 remarques concernent l'urbanisme et le souhait de maîtriser le développement urbain soit dans la plaine de Fayence soit autour d'une éventuelle nouvelle route.

Coût des travaux

14 remarques sont des commentaires concernant le coût des travaux ou les contraintes budgétaires d'un tel projet.

Divers

40 commentaires abordent des sujets très divers tels que la nécessité d'aller vite pour faire aboutir le projet, le profil en long de la voie projetée, l'aménagement d'accès, le réaménagement de la RD37, la création d'une voie de dépassement sur la RD37, la mise en place de sens uniques, le problème d'accès à l'A8, la concertation etc

5- OBSERVATIONS QUESTIONS FORMULEES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE DU 20 juin 2016

Au cours de la réunion publique une présentation du contexte de l'opération puis des différentes variantes d'aménagement ont été présentées.

Un débat s'en est suivi.

Certains participants se sont inquiétés des difficultés actuelles d'accès à l'A8 au niveau de l'échangeur des Adrets et d'une éventuelle aggravation de celles-ci du fait de l'arrivée d'une seconde voie traversant le massif forestier (variante 5a ou 5b).

Il a été répondu qu'une éventuellement nouvelle voie n'augmenterait pas le trafic en direction (le matin) ou en provenance (le soir) de l'A8. Le trafic serait simplement réparti entre la RD37 et la voie nouvelle.

Il a été demandé de développer les transports en commun en particulier vers Sophia Antipolis et le co-voiturage.

Concernant le co-voiturage, les services ont rappelé les actions en cours menés par le Département et les communes (création d'un site internet en partenariat avec la CCI du Var, lancement d'une campagne publicitaire, développement de nouvelles aires sur Fayence, Montauroux, Tourrettes etc...)

Concernant le transport en commun, il a été rappelé que le transport inter-urbain connaît des difficultés pour attirer la clientèle (habitude, habitat diffus...). Cependant le Département optimise, améliore en permanence son réseau Varlib pour coller au mieux aux besoins de la population. Ainsi il est prêt à analyser le besoin d'une ligne vers Sophia Antipolis.

Le public a évoqué le fort développement du secteur du Capitou à Fréjus et de la zone commerciale de Puget-sur-Argens. Dans ce cadre il a été demandé de favoriser l'aménagement de la RD4, avec déviation de St-Paul-en-Forêt et Bagnols-en-Forêt, plutôt que de créer une voie nouvelle vers l'A8 aux Adrets.

Les services ont rappelé qu'aujourd'hui les automobilistes du pays de Fayence se rendant sur Fréjus ou Puget-sur-Argens empruntent déjà la RD4, l'enquête Origine/destination l'a démontré. Le réaménagement complet de la RD4 avec déviation capterait très peu de monde et donc ne solutionnerait pas les problèmes de la RD562 dans la plaine de Fayence et de la RD37 autour du lac de St-Cassien.

Le public a demandé quel était le lien entre le projet « Château Grimm » et la voie nouvelle.

Les services ont répondu que dans les hypothèses de développement socio-économique le projet Château Grimm a été pris en compte comme tous les autres projets de développement (zone d'activités des 4 chemins, zone de Brovés etc...). Dans l'analyse multicritère, sur le critère de développement socio-économique le secteur de « Château Grimm » a été individualisé compte tenu du poids de ce projet éventuel.

Le Département ne pouvait pas ne pas prendre en compte ce projet. Dans l'hypothèse inverse le dossier aurait comporté une faiblesse compte tenu de l'existence de ce projet et de sa connaissance. Monsieur le maire de Saint-Paul a précisé que ce projet était en "stand by" et que la zone serait classée en "zone naturelle" dans le PLU.