

Ville de La Seyne/Mer

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE PROJET DE PROGRAMME IMMOBILIER DU BOIS SACRE

17 Novembre 2014 – 19 décembre 2014

Arrêté Municipal N° 14/1273 du 27/10/2014.

RAPPORT D'ENQUÊTE

Commissaire enquêteur : F. PEIRANO

*Désignation du Président du Tribunal Administratif de Toulon
N° E14000055/83 du 9 septembre 2014*

Fait à Cuers le

Fernand PEIRANO

Table des matières

1	Objet	3
2	Déroulement de l'enquête.....	3
2.1	Avant ouverture de l'enquête.....	3
2.1.1	Arrêté municipal, désignation du commissaire enquêteur	3
2.1.2	Contacts et visites avant enquête.....	3
2.2	Publicité de l'enquête.....	4
2.3	Constitution du dossier d'enquête.....	4
2.4	Ouverture de l'enquête et permanence.....	4
2.5	Dossiers et registres d'enquête.....	5
2.6	En fin d'enquête.....	5
3	Avis de l'autorité environnementale.....	5
4	Observations du public	6
4.1	Observations inscrites sur le registre	7
4.2	Lettres ou notes écrites.....	17
5	Synthèse des observations et, commentaires	24
6	En résumé	25
7	Annexes	26
7.1	Annexe 1 : PV de synthèse des observations transmis à CONSTRUCTA.....	27
7.2	Annexe 2 : Observations de CONSTRUCTA en réponse au PV de synthèse des observations	29
7.3	Annexe 3 : Complément à l'étude de l'impact sur la circulation routière	34

Conclusions : voir dans document séparé

1 OBJET

La présente enquête publique est préalable à la délivrance d'un permis de construire sur le site dit du Bois Sacré. Le site du projet est un ancien dépôt de la société TOTAL localisé sur la côte nord du Cap Sicié peu avant la pointe de L'Eguillette en venant du centre-ville. Le permis est demandé pour la construction de 352 logements dont 30% de logements sociaux. L'ensemble se répartit entre 8 villas et 7 bâtiments de R+2 à R+6.

Compte tenu de son importance le projet entre dans le champ de ceux soumis à étude d'impact par décision prise au cas par cas. Par arrêté préfectoral (11 mars 2013) la décision a été prise de le soumettre à étude d'impact. Le projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale la DREAL en l'occurrence.

2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Avant ouverture de l'enquête

2.1.1 Arrêté municipal, désignation du commissaire enquêteur

L'enquête a été prescrite par arrêté Municipal 14/1273 du 27 octobre 2014
Le commissaire enquêteur a été désigné par ordonnance du Tribunal Administratif de Toulon N° E14000055/83 du 9/09/2014

2.1.2 Contacts et visites avant enquête

2.1.2.1 Premier contact mairie de La Seyne/Mer

Un premier contact a été pris avec Mme Maucort, responsable du service droit des sols, chargée du dossier à la mairie de La Seyne/Mer le 22 septembre. Objet : présentation du dossier ; déroulement de l'enquête (contenu du dossier et sa mise à disposition du public, salle prévue pour les permanences, affichage des avis d'enquête, publication dans les journaux) ; fixation du calendrier des permanences.

Un rendez-vous a été pris pour une visite sur site.

2.1.2.2 Visite des lieux avec la personne chargée du dossier au service urbanisme

La visite a été faite le 7 octobre en compagnie de Mme Maucort. Le terrain est localisé sur la côte nord de la presqu'île du Cap Sicié face à la rade de Toulon. Il est desservi par la corniche Giovannini qui longe la façade nord du terrain. De l'autre côté de la corniche ce sont des installations portuaires et la mer. Le site est entouré par une zone résidentielle de faible densité de construction. Il est situé à flanc de colline et les villas qui l'entourent le dominent légèrement. Le relief est relativement accidenté. Globalement, il s'élève à partir de la corniche en allant vers le sud et redescend vers la zone où se situeront les bâtiments E et F si bien que la gêne pour les villas à l'arrière du terrain devrait être limitée. Le terrain est très boisé et le site apparaît a priori comme de qualité. Toutefois, la partie nord comporte pas mal de ruines qui témoignent du passé industriel du site ; un vieux hangar, des murs tagés, des canettes, des pneus. Cela donne une apparence de terrain vague assez regrettable. L'emplacement du bât G au niveau de la corniche se trouve en contrebas des terrains qui l'entourent.

2.1.2.3 Difficultés relatives à l'affichage avant le début de l'enquête

Le début de l'enquête initialement prévu le 13 octobre a été reporté au 17 novembre après annulation du premier arrêté d'ouverture d'enquête et publication d'un nouvel arrêté. Les publications dans la presse n'observaient pas rigoureusement la liste des informations devant

s'y trouver. Sur proposition du commissaire enquêteur afin de ne pas inutilement fragiliser le dossier le Maire a donc décidé de reporter l'ouverture de l'enquête.

2.2 Publicité de l'enquête

Les avis d'enquête sont parus respectivement dans la Marseillaise et dans Var Matin le 30 octobre pour le premier avis et le 20 novembre pour le second.

Les avis ont été affichés conformément à la règle en mairie aux panneaux habituels. L'avis a été affiché sur le site (affiche conforme à l'arrêté du 24 avril 2012 (constat fait par huissier et joint au dossier publicité). En début d'enquête, sur ma demande une deuxième affiche a été posée au début de la Montée du Bois Sacré. L'annonce de l'enquête a été faite sur le site internet de la Mairie de La Seyne/Mer.

2.3 Constitution du dossier d'enquête

Le dossier mis à l'enquête comprend :

• Les pièces administratives

Ordonnance du tribunal administratif désignant le commissaire enquêteur

Arrêté municipal prescrivant l'ouverture de l'enquête

• **Le dossier publicité** (avis parus dans les journaux, certificat d'affichage)

• Le dossier lui-même comportant :

- Le dossier du permis de construire
- L'étude d'impact et ses annexes
- La décision d'examen au cas par cas de l'autorité administrative
- L'avis de l'autorité environnementale (la DREAL en l'occurrence)
- Le dossier loi sur l'eau
- Le dossier de SAS corniche Bois Sacré en réponse à l'avis de la DREAL

2.4 Ouverture de l'enquête et permanence

L'enquête s'est déroulée du 17 novembre au 19 décembre inclus.

Le dossier a été mis à disposition du public à l'Hôtel de ville pendant la durée de l'enquête aux heures ouvrables. A noter toutefois un incident : une personne s'est vu refuser l'accès au dossier par la personne à l'accueil au motif que le commissaire enquêteur était absent. Après renseignement, il s'est agi là d'un cas tout à fait isolé, conséquence d'un manque d'expérience. Cet incident est de mon point de vue relativement anodin. La personne en question a subi un désagrément mais a eu accès au dossier par la suite ; elle est venue aussi apporter ses observations lors de ma dernière permanence. J'ajoute que cette personne est membre du conseil municipal et avait donc tous les moyens d'être informée.

Les permanences ont été tenues à l'Hôtel de Ville de La Seyne/Mer :

- Le lundi 17 novembre 2014 de 9h à 12h
- Le mardi 25 novembre de 14h à 17h
- Le samedi 29 novembre de 9h à 12h
- Le mercredi 3 décembre 9h à 12h et de 14h à 17h
- Le jeudi 11 décembre de 9h à 12h
- Le vendredi 19 décembre de 14h à 17h

2.5 Dossiers et registres d'enquête

Conformément à la réglementation, les dossiers et les registres d'enquête ont été cotés et paraphés par le commissaire enquêteur le jour de l'ouverture de l'enquête. Les registres ont été clos, à l'issue de l'enquête, par le commissaire enquêteur et transmis avec les pièces jointes et les dossiers, au commissaire enquêteur en vue de l'analyse des observations et de l'établissement du rapport et des conclusions motivées.

2.6 En fin d'enquête

Après la clôture de l'enquête j'ai fait le point des observations émises pendant l'enquête avec la mairie puis le 22 décembre avec CONSTRUCTA maître d'ouvrage de l'opération ; le PV de synthèse a été remis à CONSTRUCTA le 23 par email. Les observations en retour de CONSTRUCTA ont été transmises par email le 9 janvier (dans le délai imparti). Ces documents sont joints en annexe.

3 AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Conformément aux articles L122-1 , R122-6 et R122-7 du code de l'environnement le projet est soumis à l'avis de l'autorité administrative de l'état en matière d'environnement, la DREAL en l'occurrence.

Le dossier a été déposé en Mars 2014 et a fait l'objet d'un avis transmis le 8 août 2014. Le dossier de permis de construire ayant été modifié le 8 août, la ville a à nouveau saisi l'autorité environnementale pour un nouvel avis. Ce dernier (avis N°2) été transmis le 17 octobre et est joint au dossier mis à l'enquête.

En réponse aux observations faites, un document faisant office de mémoire en réponse a été fourni ; il contient un résumé des réponses traitées et renvoie pour le détail aux pages concernées dans une nouvelle édition de l'étude d'impact jointe et modifiée en conséquence. Ce document a été joint au dossier d'enquête dès l'ouverture de celle-ci. Il est un peu plus lourd qu'un simple mémoire mais a l'avantage de mieux situer les réponses par rapport à l'étude d'impact initiale.

L'autorité environnementale considère dans sa conclusion que l'étude d'impact « est claire et comporte les rubriques exigées par le code de l'environnement » mais demande des compléments qui sont dans l'ensemble fournis dans le document en réponse émis par CONSTRUCTA.

Je retiens surtout le rappel du fait que dans sa décision d'autorisation le maire doit « mentionner les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les modalités de leur suivi ». Les modalités du suivi sont importantes notamment pour les aménagements hydrauliques (alimentation en eau et réseau pluvial) dont la conception paraît satisfaisante mais dont l'efficacité dépend de la qualité de la maintenance.

Je note aussi la précision apportée au sujet du giratoire prévu sur la corniche au droit de l'entrée principale pour lequel les choses n'apparaissaient initialement pas très claires (question soulevée par l'autorité environnementale). CONSTRUCTA dans sa réponse indique que le giratoire n'est pas nécessaire pour le projet et qu'il s'agit d'un choix de la mairie pour les aménagements futurs de la corniche. CONSTRUCTA sera tout de même concerné puisqu'il participera au financement par le biais d'une PVR (Participation Voie Réseau). Le giratoire peut ne pas apparaître disjoint, au sens strict, du projet mais l'impact est a priori négligeable les problèmes de circulation étant situés plus à l'ouest.

4 OBSERVATIONS DU PUBLIC

46 observations ont été portées sur les registres ; 8 notes écrites et 5 lettres ont été jointes aux registres par mes soins. Toutes ces observations sont résumées dans les tableaux ci-dessous et accompagnées d'un premier commentaire de ma part.

Seuls les noms des intervenants sont reportés dans le tableau. Le rapport devant être mis sur le serveur internet il ne doit pas comporter d'informations personnelles concernant les intervenants.

Une synthèse des observations et commentaires est présentée au § 5 ; y sont traitées de façon groupée les observations jugées les plus importantes.

4.1 Observations inscrites sur le registre

N°	Nom	Résumé de l'observation	Commentaire du CE
R1-1	M. G. Dutto	Contre ce projet qui va entraîner d'énormes problèmes de circulation Le rond-point situé avant les anciens ateliers mécanique est trop petit (les camions roulent sur les pelouses) Le projet va coûter cher et alourdir nos impôts.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-2	M. M. Charbonnier	Un vrai projet pour supprimer les ruines des friches industrielles ; en adéquation avec le site, la rade et l'aménagement futur du port de plaisance. Problème à résoudre : circulation déjà très difficile. Espérons que ces projets aboutissent rapidement.	Vu
R1-3	M. JL Touzeau	Projet intéressant, traite une friche industrielle mais problème de trafic routier. Diminuer le nombre de logements (réduction de hauteur) ; prévoir un rond-point et un ponton maritime à charge de CONSTRUCTA. Pourquoi céder une partie des EBC à la Commune qui devra supporter les frais d'entretien. Zone soumise à servitude : garantir sa protection en rétrocédant par ex au conservatoire du littoral après dépollution par CONSTRUCTA.	La proposition de céder une partie des EBC viendrait de la commune (coût d'entretien mais intérêt : usage public). La zone soumise à servitude doit être dépolluée et la servitude levée ; la protection n'aura alors plus d'intérêt. Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.

R1-4	D. Ferri Président des Maquisards de la Solidarité Verte	Encore un projet à « La Seyne /béton ». Pourquoi Total ne rétrocède pas ces terres à la ville pour y mener un projet d'une autre nature : infrastructure d'accueil et de solidarité. Au lieu de cela des immeubles inaccessibles pour les gens du peuple. Gros problèmes de circulation. Faire plutôt les logements sociaux dans les vieux immeubles vacants du centre-ville.	Lev site conserve 2/3 d'espaces verts et comporte près de 30% de logements sociaux. Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-5	Mme C. Chiantaretto	Une ½ heure pour parcourir 1 km de Bois Sacré au port ; qu'en sera-t-il avec ces 351 logements supplémentaires. Le réseau d'évacuation des eaux usées est-il suffisant ; l'aménagement du réseau routier sera-t-il revu ? On n'hésite pas à sacrifier le seul poumon vert d'un quartier déjà très urbanisé. Où est l'espace à biodiversité rare ? Je laisse aux spécialistes le dossier technique. Je suis en profond désaccord avec ce nième programme.	Voir commentaire ci-dessus au sujet des espaces verts et de la circulation.. L'étude d'impact indique que le nombre d'équivalent/habitants traités par la station actuellement représente 55% de la capacité nominale soit une réserve de 200000 équivalent/habitants. Le projet prévoit 1000 habitants et ne doit pas poser de difficultés de ce point de vue. Je note toutefois une remarque (R2-15) faisant état de difficultés propres au secteur (capacité du réseau d'évacuation) ; ce point devra être effectivement réglé.

R1-6	Mme C. Giovannini	<p>Programme immobilier qui joint à une cité HLM classée ZUS va accentuer les problèmes existants (délinquances, vandalisme, canettes au sol, ordures) Qu'on ne parle pas d'éco-quartier on l'a déjà ; où se trouve l'espace de biodiversité rare ? L'importance des surfaces couvertes va entraîner des inondations sur la corniche. Autre point noir la circulation, 1930 véhicules supplémentaires. IL manque au dossier les pièces suivantes : avis réservé de la DDPP, avis de l'ARS, avis de la DDTM concernant la loi sur l'eau, avis de la DREAL. Faire croire que ce site est une friche polluée pour justifier le projet est scandaleux (friche = 10% de la surface).</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. Voir ci-dessous pour le pluvial. Les pièces devant être au dossier y sont. L'avis de l'autorité environnementale est celui de la DREAL. Il est au dossier et sur Internet. L'avis de l'ARS a été donné ; il est d'ailleurs cité par la DREAL. L'avis de la DDTM apparaît dans le dossier Loi sur l'eau qui était au dossier.</p>
R1-7	J. Pentagrossa	<p>Assez de béton avec ce que cela entraîne lors de fortes pluies (centre ville et port inondé) Pourquoi supprimer ce poumon vert ? Rajout de pollution lié à circulation déjà difficile Ne pourrait-on pas faire autre chose de ce lieu et l'aménager afin que tous les Seynois puissent en profiter ? Y-a-t-il eu des fouilles archéologiques ?</p>	<p>Aux termes de l'étude d'impact le projet, vus les aménagements prévus (le nombre de bassins de rétention notamment), amènera au réseau pluvial un débit instantané inférieur à l'actuel. Les 2/3 du site qui sont couverts d'EBC restent boisés. Un diagnostic archéologique a fait l'objet d'un rapport de l'INRAP (juin 2013) ; celui-ci était joint en annexe de l'étude d'impact.</p>
R1-8	Anonyme	Création souhaitable d'un espace jeune type J-Sport par exemple	Vu
R1-9	M. G. Ternisien	Annonce un futur courrier à l'intention du Commissaire enquêteur signifiant l'opposition au projet.	
R1-10	M. et Mme Feldis	Circulation déjà saturée. Va encore s'aggraver pour devenir insupportable. Ne s'arrangera pas avec les véhicules se rendant à l'atelier mécanique et au futur casino.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.

R1-11	M. Desforges	Impact considérable vis-à-vis de la circulation. Le projet mériterait de plus d'être accompagné d'un projet économique ; travail sur place.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-12	M. Ph. Guesdon	Réserves relatives à l'impact sur la circulation automobile et sur les hauteurs de bâtiments (R+5 et R+6 excessif)	Sur la pression des associations le bât le plus haut a été ramené à R+6.
R1-13	M. R. Valero	Bétonnage excessif nuisant à la circulation. Aménager un coin de repos pour les enfants et les personnes âgées plutôt que des constructions.	Une partie des EBC sera cédée à la commune ; la circulation piétonne sera libre entre les bâtiments (accès belvédère notamment).
R1-14	Illisible	La ville n'a pas besoin d'une urbanisation aussi importante ; problème des infrastructures. Pour bien vivre à La Seyne il ne faudrait pas dépasser 70000 habitants.	Le texte est quasi illisible. J'espère en avoir tiré l'essentiel.
R1-15	M. JY. Lorenzini	Projet démesuré, circulation trop dense ; le secteur de la corniche n'est pas adapté à un tel projet.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-16	Mme Urvoy	Résoudre avant tout les problèmes de circulation qui seront aggravés par le projet. Revoir le projet pour diminuer le nombre d'appartements. Privilégier l'embellissement de la corniche.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-17	M. et Mme Lachaud	Totalement contre le projet en raison du problème de circulation. Pourquoi pas un autre type de projet type ferme pédagogique, espace de loisirs, ...	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-18	M. J. Martin	Les écoles signalées à proximité sont insuffisantes. Le seul débouché pour ces constructions c'est le port, il est saturé à certaines heures. La Seyne manque plus d'emploi que de logements.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. Les indications portées dans l'étude d'impact montrent que la satisfaction des besoins induits en matière d'infrastructures scolaires est relativement facile.
R1-19	Mme J. Caruso	Contre le projet à cause des problèmes de circulation. Pour qui les logements, pas pour les Seynois.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.

R1-20	M. et Mme Provençal	Contre le projet : Sursaturation du trafic automobile plus le trafic prioritaire aux chantiers navals, au terminal de croisière, à l'école de la marine, au casino et à l'atelier mécanique. Craintes sur les dépenses d'équipement, couverture par les recettes fiscales aléatoires (occupants hors d'état de les assumer). Peu d'entrepreneurs locaux sont engagés dans la réalisation.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. J'ai évoqué le sujet avec le représentant de CONSTRUCTA qui dit que l'appel à des entreprises locales est envisagé et souvent nécessaire.
R1-21	Mme M. Giraud	Contre le projet : Trafic automobile saturé Fouilles archéologiques non effectuées Infrastructures insuffisantes Paysage dénaturé Comment seront évacués les déchets pendant- les travaux.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. Voir obs R1-7 au sujet des fouilles archéologiques ; Le projet fait l'objet d'une charte chantier faible nuisance fournie en annexe de l'étude d'impact ;
R1-22	M. K. El Garti	Contre le projet : Ne prend pas en compte l'aménagement du territoire Hypothèque l'avenir (élargissement de la corniche, circulation, pression démographique..) Coût pour les Seynois, infrastructures et EBC rétrocedés à la commune.	Vu
R1-23	M. et Mme J et M Theron	Il est déraisonnable de prévoir des centaines de logements desservis par un axe routier déjà surchargé ; solution pour répondre à la situation actuelle. Pollutions et débordement du réseau d'égout lors des épisodes pluvieux récents.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. Au sujet des égouts voir commentaires en R1-5.

R1-24	M. G. Segura Président du conseil syndical, Les restanques	Notre quartier est enclavé, situation aggravée par la mise en sens unique de l'avenue E. Armando. Pour traverser le port entre 8h et 9h30, il faut au minimum 40 minutes ; l'inversion du sens de circulation de l'avenue E. Armando pourrait améliorer les choses. Où vont stationner les résidents de ces nouveaux immeubles.	Un entretien avec le directeur général des services techniques a eu lieu sur le sujet. L'étude de l'inversion de sens de l'avenue E. Armando sera faite.
R1-25	Collectifs des CIL de La Seyne/mer	Indique le dépôt d'une lettre. Résumé de celle-ci. Voir ci-dessous.	
R1-26	Anonyme	Il faudrait que les infrastructures suivent or il n'est déjà plus possible de circuler. Constructa devrait montrer l'exemple à Porte Marine ; PB des secours d'urgence.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.
R1-27	D. Prot	Intéressant dans le principe mais problèmes de circulation. On attend depuis longtemps l'amélioration de la corniche peut-être vaudrait-il mieux commencer par ça.	Vu
R1-28	J. Pape	Territoire à aménager plutôt en parc. Qu'advient-il de la circulation automobile en ajoutant tous les projets en cours ? Défaillance du réseau pluvial lors des fortes pluies récentes.	Au sujet du pluvial, voir commentaires associés à R1-7 et §5 pour la circulation routière.
R1-29	O. Nery	Pour l'aménagement de cette friche restée à l'abandon depuis 415 à 20 ans.	Vu
R1-30	Anonyme	Trop de béton. Il faut créer des activités touristiques dans ce quartier. Projet sans aucun commerce de proximité. Il faut absolument une voiture pour vivre là. Le Bât E est une horreur. Zone 4 et 5 pas mieux.	Un espace réservé aux commerces est prévu au rez-de-chaussée des bât B et C.
R2-1	M. G. Richard	Contre le projet qui aggrave les difficultés de circulation ; Immobilier catastrophique dans ce secteur.	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.

R2-2	Anonyme	Impossible d'imaginer un tel projet sans une modification profonde du plan de circulation.	Vu
R2-3	M. A. Castillo	La circulation sera pire qu'au temps des chantiers navals Ce projet ne risque-t-il pas de remettre en cause la venue de Monaco Marine Le réseau routier est déplorable ; peut-on envisager une réfection par le promoteur ? G. Capobianco avait-il raison d'envisager un pont ?	Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. Pas connaissance d'une remise en cause des autres projets en cours.
R2-4			N'existe pas. Erreur de numérotation. N° 3 et 4 attribués à la même observation.
R2-5	Mme M. Méric, M. B. Battayan	Il est regrettable que la construction d'immeubles ne s'arrête pas.	Vu
R2-6	Mme J. Pedoya	Contre le projet : Augmentation de la circulation La dépollution va poser des problèmes aux riverains (émission de poussières toxiques).	L'étude d'impact indique les précautions prises.
R2-7	M. et Mme Mercinier	Circulation déjà très difficile, refus de toutes nouvelles constructions. Le conservatoire du littoral devrait prendre possession du terrain pour en faire un lieu agréable pour le public après dépollution	Vu
R2-8	M. et Mme Dombey	Assez de Bâtiments ; ville déjà encombrée où il est difficile de circuler. Sauvegardez cet espace vert à inclure dans la future zone AVAP ;	Vu
R2-9	M. et Mme Hardy	Contre ce projet : circulation saturée. Espace à préserver pour que tous les Seynois en profitent.	Voir § 5 pour les commentaires sur le trafic. Une partie des EBC sera cédée à la commune et deviendra donc publique.

<p>R2-10</p>	<p>Configuration Environnement Méditerranée</p>	<p>Au regard de la loi littoral et du SCoT, l'espace du Bois Sacré est inclus dans les espaces proches du rivage (EPR) et de ce fait l'urbanisation doit être limitée et développée en continuité de l'agglomération. Selon le SCoT Le Bois Sacré est dans la catégorie des « espaces littoraux à forts enjeux stratégiques » ce qui autoriserait une extension d'urbanisation significative mais ce classement n'est pas justifié. D'autre part, l'urbanisation ne se fait pas en continuité de l'agglomération.</p> <p>Les travaux effectués sur ce site vont conduire à la remise en suspension des polluants et leur transfert vers les milieux marins d'où répercussion grave sur l'activité mytilicoles et aquacoles.</p> <p>.Les analyses de circulation sont partielles (hors week-end et périodes estivales) et sont non significatives. La réalisation des projets en cours (espace Porte Marine, Ateliers Mécaniques, casino, port de plaisance) vont aggraver la situation.</p> <p>Inondation de la corniche lors des pluies récentes entre l'atelier mécanique et l'avenue de la corse résistante. Le bassin versant du site se déverse vers cette partie de la corniche. « Les réseaux pluviaux existants ne permettent pas d'absorber le débit lors d'épisode cévenol qui se conjugue avec des largades d'est. »</p> <p>Il n'apparaît pas opportun en l'état actuel de réaliser ce projet vu le risque d'inondation et en l'absence d'une solution durable du problème de circulation.</p>	<p>Les remarques sur la validité du classement UB de la zone ont probablement été faites lors du classement de celle-ci ; le classement UB a apparemment été jugé conforme.</p> <p>L'étude d'impact ne relève pas d'incidence notable sur les activités mytilicoles et aquacoles. A priori rien ne permet d'étayer les affirmations de conséquences graves. Je cite (p 52 de l'étude d'impact : « le risque de transfert ou de migration de pollution via les eaux souterraines en dehors du site aval hydraulique puis milieu marin) peut être écarté ».</p> <p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>Voir commentaire en R1-7 au sujet du pluvial.</p>
--------------	---	--	--

R2-11	D. Gilbert	<p>Abonde dans le sens des pages de l'observation précédente.</p> <p>Tous les jours 25 minutes pour me rendre de Tamaris au port de la Seyne. Problèmes de stationnement. Pas d'augmentation considérable des logements sociaux ; Ce bois porte bien son nom et ne « demande sans frais, sans inconvénients qu'à rester BIO ».</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>Le projet s'accompagne de la dépollution et va donc dans le sens souhaité.</p>
R2-12	M. Van Malleghon	<p>Le projet va défigurer le littoral et dégrader la circulation déjà très difficile. Donc contre.</p>	Vu
R2-13	M. Giraud	<p>Le terrain adjacent appartenant à l'armée est inconstructible pourquoi ?</p> <p>Les opérations de terrassement vont entraîner une « dispersion d'amiante et autres substances nocives voire mortelles ». Aucune mesure conservatoire n'est prévue.</p> <p>Aggravation de la saturation du réseau routier. Difficulté pour les services de sécurité (Pompiers, SAMU, ambulances...). 700 logements égale 1400 à 2000 voitures de plus.</p> <p>Baisse de 30% de la valeur des propriétés voisines, nuisances sonores, COS supérieur à celui des propriétés voisines ; équité ?</p> <p>Opacité suspicieuse : le dossier n'est pas sur internet, refus de communication de la mairie, rumeur de collusion entre le maire et CONSTRUCTA</p>	<p>Il n'est vraisemblablement pas prévu que l'armée augmente ses activités sur ce site.</p> <p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>Vision exagérée des risques. Des mesures sont prises ; le chantier fait l'objet d'une charte faible nuisance jointe à l'étude d'impact.</p> <p>La baisse de valeur des constructions voisines n'est pas évidente ; l'existence d'un espace dépollué et entretenu et un meilleur accès aux propriétés voisines peut être considéré comme positif. L'impact sur la vue au-delà du site est à priori réduit.</p> <p>La différence de densité entre cette zone et les zones voisines a été validée lors de l'élaboration du PLU.</p>
R2-14	Mme Ch. Voisin	<p>Contre ce projet les routes ne sont pas adaptées</p> <p>Continuer à construire fait tomber les prix de l'immobilier environnant. Gardons les espaces verts, pensons à dépolluer mais STOP au BETON</p>	Vu.

R2-15	M. Barbillon	Dans le secteur, les égouts débordent lors des fortes pluies (remontées par les douches chez une voisine et dans mon garage) ; pas de suite à nos demandes d'intervention pour corriger. Que se passera-t-il avec 1000 personnes de plus sur le réseau.	Situation non forcément liée au projet mais mérite d'être traitée sérieusement.
R2-16	Mme N. Bicais Présidente d'héritage et paysage », élue au conseil municipal et au conseil communautaire	Contre ce projet. Stopper la densification urbaine et mettre en valeur le patrimoine paysager. La circulation sera inexorablement aggravée. Notre « littoral exceptionnel sur la plus belle rade d'Europe » mérite d'être aménagé et mis en valeur.	Vu Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.

4.2 Lettres ou notes écrites

N°	Nom	Résumé de l'observation	Commentaires du commissaire enquêteur
Note 1	M. et Mme Delfino	<p>350 logements + les projets dans l'environnement proche, ce sont : des infrastructures inadaptées, des embouteillages récurrents. Par temps de pluie les routes sont fermées, les égouts débordent.</p> <p>Les risques technologiques dus à l'environnement ne sont pas abordés (Pyro classé SEVESO II et Installation nucléaire de base) ; évacuation impossible dans des délais raisonnables.</p> <p>Pollution visuelle ; des immeubles dépassant R+2 ne convient pas dans ce quartier. Le quartier est largement pourvu de logements sociaux. Aux communes environnantes de faire un effort.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>Voir obs lettre N°2 sur PPI. Le site n'est pas dans le périmètre Pyro.</p> <p>Voir plus haut les commentaires sur le traitement des eaux de pluie.</p>
Note 2	J.J. et V. Senard	<p>La zone riveraine est dans le périmètre du PPI portant sur l'évacuation en cas d'alerte. Cela ne peut se faire que par le centre-ville. Vue la saturation du réseau routier quelle serait la panique en cas d'évacuation ?</p> <p>Augmenter la population des quartiers sud-est avant de régler les problèmes de circulation est irresponsable.</p>	Voir ci-dessus

Note 3	M. et Mme M. et Ch. Pace	<p>Préjudice pour les riverains de l'est de la ville à cause de l'aggravation des difficultés de circulation induite par le projet.</p> <p>Qu'en est-il des mesures de sécurité applicables en cas d'alerte ?</p> <p>Qu'en est-il de la dépollution du terrain ?</p> <p>Effet sur l'écoulement des eaux de pluie ? Les réseaux existants sont-ils capables d'absorber le surplus ? (des refoulements ont été notés lors des dernières pluies) ;</p> <p>Coté inesthétique et totalement rétrograde du projet.</p> <p>Plusieurs immeubles dont une barre de 7 étages seront totalement incongrus.</p> <p>Ce site est la dernière opportunité d'un espace vert pour l'ensemble des Seynois.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière et commentaire de l'observation R1-7 pour le pluvial.</p> <p>CONSTRUCTA indique que le terrain sera complètement dépollué. A noter que l'évaluation quantitative des risques sanitaires au droit la zone SUP pour des usages de type loisirs conclue que « les risques pour la santé des futurs usagers sont acceptables pour l'ensemble des scenarii étudiés ».</p>
Note 4	M. PH Raphaël Président du CIL de Balaguier, le Manteau, l'Eguillette	<p>Liste de demande d'amélioration présentée à CONSTRUCTA</p> <p>Habillage partiel en bois pour les bâtiments visibles du bord de la route</p> <p>Bâtiment R+6 ramené à R+5 (charte de qualité signée par le maire R+4 max)</p> <p>Une route permettant de traverser le terrain dans le sens Nord Sud.</p> <p>Couplage avec les transports doux. Ajout d'un ponton pour la navette maritime au bois sacré et un second à Balaguier</p> <p>Implication de TPM sur l'aménagement du plan de déplacement urbain. Il faut absolument améliorer les déplacements de la ville de La Seyne.</p>	<p>Voir en annexe les observations de CONSTRUCTA suite au PV de synthèse des observations du public.</p>

Note 5	Collectif des CIL de la Seyne/Mer	<p>Sur le fond, le collectif s'oppose à toutes constructions. Sur la forme, en amont de tout projet : préparer l'environnement pour éviter les problèmes (notamment Gai Versant) ; ne pas accorder le permis sans être sûr que la dépollution est totale ; régler le problème de circulation.</p> <p>Relativement à l'urbanisme et les infrastructures : quelles sont les mesures mises en place avant le début par la mairie et les organismes concernés, quelles infrastructures sont nécessaires, y aura-t-il des dessertes de bus spécifiques, une gare maritime est-elle envisagée entre les Sablettes et Bois Sacré ?</p> <p>Relativement à la pollution : garanties quant à la dépollution en profondeur, les futurs occupants seront-ils honnêtement avertis des risques. Qu'en pense l'ARS ?</p> <p>Relativement à la circulation : quelles sont les solutions proposées ? sans oublier les questions de parking.</p>	<p>L'étude d'impact cite les lignes de BUS existantes pouvant desservir le site avec des arrêts à proximité (ligne 83,81 et 82) ; il est dit aussi qu'une piste cyclable sur la corniche est envisagée. Un ponton pour la navette maritime a été demandée.</p> <p>Au sujet de la pollution l'évaluation quantitative des risques sanitaires conclue que « les risques pour la santé des futurs usagers sont acceptables pour l'ensemble des scenarii étudiés ». Rien ne permet de supposer cette estimation malhonnête.</p> <p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>L'étude d'impact fait l'analyse des infrastructures nécessaires ; celles-ci sont jugées convenir.</p>
Note 6	M. J. Marcelin Av H. Guillaume	<p>Avis défavorable concernant le projet.</p> <p>Liste de questions analogues à celles de l'observation précédente.</p>	Donc voir ci-dessus

Note 7	R. Lopez Président de l'UDVN83	<p>Avis défavorable car : le PLU a placé sur ce site un secteur à plan de masse sur un espace réservé pour construction de logements sociaux. Il a été placé en zone UB (constructibilité forte) alors qu'il est entouré de la zone UF pavillonnaire. Le Scot y a placé un site d'extension prioritaire de 7ha.</p> <p>Le tout est illégal. Le classement UB en milieu UF constitue une extension en milieu proche du rivage non justifié selon les critères de la loi littoral. Le projet peut être jugé discontinu de l'urbanisation existante puisque il en est séparé par des EBC. LE PLU et le SCoT sont illégaux au sens de la loi littoral.</p> <p>De plus, le projet aggrave les problèmes de circulation déjà avérés sur la corniche.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>L'observation sur la validité du classement de la zone est une critique du PLU ; celui-ci a été validé.</p>
Note 8	La Seyne dynamique	<p>Attire l'attention sur l'impact du projet sur la circulation déjà très compliquée. Demande la création de ligne de transport en commun terrestre et maritime. Le constructeur pourrait s'engager financièrement pour la construction d'infrastructure visant à régler le problème de la traversée du port (pont, tunnel, agrandissement des voies..). Sinon revoir à la baisse le nombre de logements.</p> <p>Propose d'étudier la requalification d'une partie des logements en logements étudiant (site proche de l'IPFM, du lycée Beaussier pour BTS, à 20 minutes du campus porte d'Italie et des classes préparatoires du lycée Dumont D'Urville). Répond au besoin de grandes cités universitaires pour le pôle universitaire de l'agglomération. Diminuerait de beaucoup l'impact sur les transports ; les étudiants se déplaçant à des heures différentes des travailleurs. La présence d'étudiants serait un élément dynamisant du centre-ville.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>On ne peut guère demander au constructeur de payer des services qui ne lui sont pas exclusivement destinés mais qui concernent l'ensemble de la ville.</p> <p>Pas sûr que prévoir des logements étudiant diminuerait le problème de circulation ; les parkings des établissements universitaires sont couverts de voitures.</p>

Lettre N°1	M. J. Toulhier	<p>Le projet ne peut recevoir le permis de construire tant que les faiblesses de l'étude d'impact relevées par l'autorité environnementale ne sont pas résolues. Le rapport ne tient pas suffisamment compte de la politique de développement de la ville et des projets alentour. Destruction du site du Bois Sacré, aucune cohérence entre le projet et la vocation touristique de la ville. Aggravation des problèmes de circulation avec ce projet + les projets alentour.</p> <p>Tant qu'une solution n'est pas trouvée aux difficultés de circulation le projet doit être refusé. Un ensemble de faible densité, pavillons, petits immeubles pourrait être acceptable.</p>	<p>Les compléments à l'étude d'impact suite aux remarques de l'autorité environnementale sont dans le dossier mis à l'enquête.</p> <p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière.</p> <p>On est ici sur une critique plutôt du PLU que du projet.</p>
---------------	----------------	--	--

Lettre N°2	CIL de Balaguier-Le Manteau- L'Eguillette	<p>Interrogations quant à l'intérêt du projet : Problème de circulation (2141VL/jour qui vont s'ajouter à ceux induits par la Phase III de Porte Marine + d'autres projets alentour (casino, complexe cinématographique, anciens ateliers) et 10400 camions pendant la phase chantier). Infrastructure pour la petite enfance insuffisante Le PLU rappelle que les conditions d'accès doivent être proportionnelles à l'importance du projet et semble donner des réserves sur l'architecture liées à la proximité de la zone ZPPAUP. Des points restent en suspens quant à la pollution. Dans quelle condition seront évacués les déchets ? Quels sont les risques de pollution de la zone maritime ? Les zones polluées ne peuvent devenir des jardins d'enfants. Le site est dans le périmètre du PPI, comment est envisagée l'évacuation éventuelle la circulation étant le point noir ? En conclusion l'association s'oppose à ce projet tel qu'il est présenté.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière. L'étude d'impact analyse les besoins d'infrastructure pour la petite enfance ; ils sont jugés compatibles avec l'existant. A priori le projet est en accord avec le PLU. Au sujet de la pollution l'évaluation quantitative des risques sanitaires conclue que « les risques pour la santé des futurs usagers sont acceptables pour l'ensemble des scenarii étudiés ». Le site est partiellement inclus dans le périmètre du PPI mais n'est pas dans une zone à évacuer au déclenchement du PPI. Si l'évolution d'un accident pouvait amener par précaution à évacuer tout le secteur on ne serait pas dans une situation d'évacuation d'urgence.</p>
Lettre N°3	Mme M. Chapoton	<p>Favorable à l'abandon du projet Dégradation des conditions de circulation, le matin, bouchon pour accéder au port remonte jusqu'au chemin J. Casanova (352 logements égale 431 véhicules supplémentaires selon source INSEE 2013) Inondations répétées cette année entre l'avenue de la Corse Résistante et le chemin J. Casanova. Quels bénéfices tirés de cet accroissement du parc immobilier.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière et commentaire de l'observation R1-7 pour le pluvial.</p>

Lettre N°4	M. et Mme M. Merlin	<p>Opposés à la réalisation du projet. Aggravation des difficultés de circulation par le projet du Bois Sacré et les projets alentours (port de plaisance, casino, centre commercial/cinéma). Le site est surement plus pollué que ne le montrent les études fournies (exploité à une époque où l'écologie n'était pas une priorité) La corniche est déjà très sensible aux inondations ce projet aggravera ce problème. Les infrastructures pour les enfants ne sont pas suffisamment prise en compte ; Arrêt de Bus trop loin pour être efficace.</p>	<p>Voir § 5 les commentaires relatifs à l'impact sur la circulation routière et commentaire de l'observation R1-7 pour le pluvial. Au sujet de la pollution, les mesures effectuées par un laboratoire spécialisé ne sont pas à priori sujettes à caution. Il n'y a pas de raison pour les mettre en cause.</p>
Lettre N°5	M. et Mme Ternisien	<p>Non au projet. Nous ne voulons plus de bétonnage qui détruit notre nature aggrave les problèmes de circulation et de parking déjà anarchique. Nous voulons que « la Nature l'emporte sur le pouvoir, le profit, l'argent ... ».</p>	Vu

5 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET, COMMENTAIRES

Les observations présentées concernent assez peu le projet en lui-même et dans ce cas elles sont le plus souvent peu ou pas motivées ; exemple : l'architecture est horrible, le projet va défigurer le littoral... Plusieurs personnes regrettent « la destruction du poumon vert qu'est le site » et souhaitent la création, à la place des logements, d'un espace public et de loisirs. L'association La Seyne Dynamique propose la création de logements étudiant ceci permettant selon elle d'atténuer l'impact sur la circulation tout en répondant au besoins non satisfaits dans ce domaine.

Un sujet revient plus souvent. C'est l'inquiétude vis-à-vis de la pollution du site et de l'utilisation qui pourra être faite de l'espace sur la zone de servitude. Je note que suite aux analyses apparemment très complètes qui ont été effectuées par le laboratoire Envisol l'évaluation quantitative des risques sanitaires tant sur la zone de servitude que hors de celle-ci conclue à un niveau de risque acceptable pour tous les scénarii envisagés. CONSTRUCTA s'est engagé par ailleurs à effectuer une dépollution totale du site. J'ai appris en cours d'enquête qu'une procédure pour lever la servitude d'usage est en cours. Tant que le déclassement n'aura pas été fait la zone sera clôturée pour éviter tout usage non compatible avec la servitude actuelle. Il n'y a donc pas lieu de particulièrement s'inquiéter.

Les observations les plus fréquentes concernent la capacité des infrastructures et l'impact sur la circulation routière. Ce dernier point est l'argument le plus souvent donné comme devant conduire à un rejet du projet ; il est signalé par 80% des observations.

Quelques observations mettent en doute la capacité des crèches et établissements scolaires à absorber le nombre d'enfants supplémentaires apportés par ce millier d'habitants au terme du projet. L'étude d'impact estime les besoins générés à 21 places de crèche, 33 places de maternelle, 52 places en école élémentaire et 26 places en collège. Je note que ces enfants se présenteront progressivement, la réalisation du projet s'étalant sur 4 à 5 ans. Pendant cette période d'autres mouvements se produiront probablement affectant autant, sinon plus, la situation telle qu'analysée aujourd'hui ; dans le temps, la pertinence des résultats de cette analyse risque de n'être pas assurée. Je retiens donc simplement que l'augmentation des besoins est faible devant ceux de l'ensemble de la municipalité et que leur satisfaction n'apparaît pas trop difficile.

D'autres observations concernent l'évacuation des eaux usées et le réseau pluvial. IL est fait état d'inondations lors des fortes pluies récentes. Je note que la station d'épuration traite actuellement 273000 équivalents/habitants alors que sa capacité nominale est de 500000 équivalents/habitants ; il n'y a pas de difficultés de ce point de vue. Je note que concernant l'évacuation des eaux de pluie le site est divisé en 7 bassins versant ; 6 seront équipés d'infrastructures de régulation (bassins de rétention). Suite à ces aménagements les débits face à un évènement cinquantennal seront inférieurs à ceux correspondant à la situation actuelle pour les bassins versant BV1 à BV6 (183l/s contre 509 l/s pour la situation actuelle). Le débit prévu sera du même ordre pour le versant BV7 non équipé en élément de régulation. Au total selon les prévisions le projet n'impacte pas négativement l'évacuation des eaux de pluie. Il reste la question de l'entretien ; souvent les problèmes ne viennent pas de la conception du réseau pluvial mais de la négligence de l'entretien ; les modalités du suivi de l'entretien devront être clairement établies.

La grande majorité des observations jugent le projet incompatible avec les difficultés de circulation. Un bouchon se forme aux heures de pointe au droit du giratoire Merle/Lacroix et

remonte assez loin à l'est. Les intervenants rappellent que d'autres projets sont en cours dans le secteur et que ceux-ci ajouteront encore des difficultés de trafic. Je note que les études faites dans le cadre de l'étude d'impact estiment l'augmentation de la charge globale au droit du giratoire Merle/Lacroix à 6% à l'heure de pointe du matin et 9% à l'heure de pointe du soir. Ces données n'étant pas pour moi suffisantes pour avoir une idée claire de l'aggravation de la situation, j'ai demandé une estimation si possible de l'augmentation du temps pris pour traverser la zone saturée. Un complément d'étude a été effectué. Il est joint en annexe ; l'estimation de l'augmentation du temps pour traverser la zone saturée est de 4 mn à l'heure de pointe de matin et de 36 secondes à l'heure de pointe du soir.

Les aménagements cités dans l'étude d'impact pouvant réduire les inconvénients sont limités au doublement des voies sur la branche est du giratoire Merle/Lacroix ; l'étude indique que si cela peut améliorer la situation ce n'est pas suffisant pour annuler les effets négatifs du projet. A noter que l'estimation de l'augmentation du temps pour traverser la zone saturée est ramenée dans ce cas à 3 mn le matin et est annulée le soir.

Ces estimations de temps sont pour moi indicatives ; j'en retiens l'ordre de grandeur qui permet de se faire une idée de l'importance relative du problème lié au seul projet de Bois Sacré. Bien entendu s'y ajouteront les impacts des autres projets en cours cités par le public qui ne sont vraisemblablement pas négligeables mais ne sont malheureusement pas chiffrés. Ceci rend un peu plus floue l'idée qu'on peut se faire de l'évolution du trafic dans ce secteur. J'ai rencontré le directeur général des services techniques en présence de Mme Maucort pour m'informer des mesures pouvant être prises. Le doublement des voies sur la branche est du giratoire Merle/Lacroix m'a été confirmé. L'inversion du sens de circulation de l'avenue E. Armando a été envisagée. L'étude de cette mesure, proposée par ailleurs par quelques observations a été retenue. D'autre part, le maire a demandé expressément à TPM qui gère les transports pour l'agglomération de prévoir un ponton pour la navette maritime au droit du projet.

6 EN RESUME

L'enquête s'est déroulée de façon satisfaisante. J'ai reçu un très bon accueil tant à la mairie de La Seyne/Mer que de la part de CONSTRUCTA, maître d'ouvrage de l'opération. L'annonce de l'enquête a été faite conformément à la réglementation. Le dossier mis à l'enquête est complet.

Les points soulevés dans son avis par la DREAL (autorité environnementale pour ce dossier) ont été traités dans le document fourni en réponse avant le début de l'enquête, document qui a été joint au dossier.

Les observations du public sont nombreuses et à plus de 90% opposées au projet. Toutefois elles concernent principalement la compatibilité du projet avec les infrastructures et de ce fait mettent en cause plutôt le PLU que le projet. Par ailleurs à mon avis ces problèmes sont souvent peu importants ou facilement solubles hormis le cas de l'impact sur la circulation routière qui ne m'apparaît pas rédhibitoire mais qui ne sera probablement que peu amélioré à court terme.

Voir Conclusions dans document séparé.

7 ANNEXES

Ci-joint, le PV de synthèse des observations, les observations en retour de CONSTRUCTA

7.1 Annexe 1 : PV de synthèse des observations transmis à CONSTRUCTA

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE PROJET DE PROGRAMME IMMOBILIER DU BOIS SACRE

PV de synthèse des observations

(Rédacteur : F. Peirano Commissaire enquêteur)

Observations relatives au projet proprement dit

- Impact visuel important du fait de la hauteur des bâtiments : réduire à R+2, la charte de qualité signée par le maire prévoit la limitation à R+4. Ramener le Niveau du Bât G à R+5.
- Proposition de création d'un espace de type J-Sport pour les jeunes
- Proposition d'habillage partiel en bois des façades des immeubles vus de la route
- Pourquoi céder des EBC à la commune qui devra alors payer l'entretien
- Peu d'entrepreneurs locaux seront semble-t-il associé à la réalisation

Observations concernant l'impact (hors trafic et déplacements)

- Quel sera le niveau de dépollution de la zone soumise à servitude ? Quelle garantie d'une dépollution en profondeur.
- Quelle sera la durée de la phase chantier ? Comment sera-t-elle menée pour éviter des problèmes aux riverains (dispersion de substances nocives, poussières ..)
- Risque pour la zone maritime
- Evacuation des déchets
- Proposition de rétrocéder la zone soumise à servitude au conservatoire du littoral après dépollution
- Débordement des égouts et du réseau pluvial lors des fortes pluies récentes. Le projet aggravera la situation.
- Les infrastructures scolaires sont insuffisantes.
- Plutôt que des logements prévoir des espaces verts de loisirs. Sinon proposition de requalifier une partie des logements en logements étudiants (redynamisation du centre ville, baisse de l'impact sur la circulation les horaires étudiants étant souvent décalés par rapport aux travailleurs).

Observations relatives au trafic et déplacement

Remarques les plus fréquentes. La quasi-totalité des observations évoquent ce problème.

- La circulation déjà saturée ne supportera pas l'augmentation due aux 1400 véhicules supplémentaires amenés par le projet. Véhicules qui vont s'ajouter à ceux induits par les autres projets en cours dans le secteur (casino, port de plaisance, complexe cinéma/commerce, fin du programme Monaco Marine)
- Conséquence pour les secours d'urgence
- Proposition d'une voie traversant Bois Sacré pour relier la corniche à l'avenue Tournier
- Demande de création d'un nouveau ponton pour la navette maritime à Bois Sacré. Un autre ponton proposé entre les Sablettes et Bois Sacré
- Quid du pont pour traverser le port
- Proposition de revoir le sens de circulation de l'av E. Armando
- Comment le projet est-il pris en compte dans le cadre du PPI en cas de besoin d'évacuation de la zone ; difficile vu la saturation du réseau routier.
- Les investissements nécessaires pour remédier aux difficultés de circulation peuvent-ils être financés par CONSTRUCTA

Observations relatives à l'intérêt des tiers

- Gêne procurée aux riverains pendant les travaux (déjà évoqué plus haut)
- Crainte d'une dépréciation de leur bien. Compensation ?

Observations relatives à la réglementation

- Il manque au dossier : avis réservé de la DDPP, avis de l'ARS, avis de la DDTM relatif à la loi sur l'eau, l'avis de la DREAL.

Le classement en EPR (Espace Proche du Rivage) à fort enjeu stratégique qui permet une extension significative de l'urbanisation est considéré par un intervenant comme illégal au regard de la loi littoral. La continuité d'agglomération est aussi considérée comme étant non respectée pour le classement de la zone en UB

7.2 Annexe 2 : Observations de CONSTRUCTA en réponse au PV de synthèse des observations

ENQUÊTE PUBLIQUE PREALABLE A LA DELIVRANCE DU PERMIS DE CONSTRUIRE POUR LE PROJET DE PROGRAMME IMMOBILIER DU BOIS SACRE

PV de synthèse des observations

(Rédacteur : F. Peirano Commissaire enquêteur)

(Réponses : SAS CORNICHE DU BOIS SACRE)

Réponses :

Observations relatives au projet proprement dit

- Impact visuel important du fait de la hauteur des bâtiments : réduire à R+2, la charte de qualité signée par le maire prévoit la limitation à R+4. Ramener le Niveau du Bât G à R+5.
- La réglementation d'Urbanisme définie par le PLU de la Ville permet une constructibilité en R+7. Le projet initialement prévu prévoyait que le Bâtiment G soit érigé en R+7. Nous avons ramené ce dernier en R+6 suite à une réunion d'échange qui s'est tenue avec la Mairie et les CIL de la Seyne sur Mer.
- Proposition de création d'un espace de type J-Sport pour les jeunes
- L'aménagement commun qui sera réalisé au centre du projet d'aménagement résulte d'un principe de conservation de l'espace végétal du « bois sacré » en le rendant praticable et en l'aménageant en espace d'agrément accessible à tous les Seynois.
- Proposition d'habillage partiel en bois des façades des immeubles vus de la route
- Le parti Architectural pris ne prévoit pas l'intégration de bois en front de rue. Toutefois, nous pouvons mener une étude avec l'Architecte pour voir dans quelle mesure il peut être intégrer du bois en façade front de rue des bâtiments A, B et C.
- Pourquoi céder des EBC à la commune qui devra alors payer l'entretien.
- Il s'agit d'une demande de la Ville pour conserver la maîtrise de cet EBC à terme.
- Peu d'entrepreneurs locaux seront semble-t-il associé à la réalisation
- Les travaux seront pilotés par le Groupe Vinci avec l'une de ces filiales locales qui elle-même sous-traitera sur appel d'offre certain lots de la construction où toute entreprise locale pourra candidater.

Observations concernant l'impact (hors trafic et déplacements)

- Quel sera le niveau de dépollution de la zone soumise à servitude ? Quelle garantie d'une dépollution en profondeur.
- La Zone de Servitude sera totalement dépolluée pour être déclassée par la Préfecture et être conforme à la destination souhaité « d'espace d'agrément ». Un rapport de sol et un plan de gestion de ces terres ont été réalisés et soumis aux services de la DREAL en vue de ce déclassement.
- Quelle sera la durée de la phase chantier ? Comment sera-t-elle menée pour éviter des problèmes aux riverains (dispersion de substances nocives, poussières ..)
- Un planning de travaux se trouve en page 150 du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale n°2 du 17 octobre 2014. La gestion des nuisances en phase travaux est de même traitée de la page 154 à 158.
- Risque pour la zone maritime
- Tant que la SUP n'a pas été déclassée, les aménagements hydrauliques de rétention (page 143 et Annexe 6, du mémoire en réponse) sont dimensionnés pour répondre à cette problématique.
- Evacuation des déchets
- La production et la gestion des déchets sont traitées en page 154, paragraphe 5.1.4
- Proposition de rétrocéder la zone soumise à servitude au conservatoire du littoral après dépollution.
- Cette proposition n'a pas été formulée par le conservatoire du Littoral, ni par la Mairie. Cette zone restera la propriété de l'ASL en charge de sa gestion, et sera aménagée. Cf réponse ci-dessus.
- Débordement des égouts et du réseau pluvial lors des fortes pluies récentes. Le projet aggravera la situation.
- La réalisation du programme « Corniche du Bois Sacré » va s'accompagner de la création d'un réseau de collecte pluvial aboutissant dans des bassins écrêteurs de débit ramenant le débit de fuite à une valeur biennale en terrain naturel (donc bien inférieur à la valeur qui sortirait des terrains actuellement).
Sur ce point, la mise en place des bassins écrêteurs de débit va constituer une amélioration par rapport à l'état actuel : débit actuel arrivant sur la corniche Giovannini > débit futur régulé en sortie des écrêteurs, cela jusqu'à une pluie de récurrence cinquantennale.
Nous avons obtenu l'accord de la Commune sur le rejet des eaux pluviales du projet et l'avis favorable de Veolia sur le raccordement au réseau d'eaux usées. (cf. Annexe 6 de l'annexe 6).
- Les infrastructures scolaires sont insuffisantes.

- Les études menées au titre de l'étude d'impact démontrent que ces infrastructures seront suffisantes. Cf. page 161/162 du mémoire en réponse.
- Plutôt que des logements prévoir des espaces verts de loisirs. Sinon proposition de requalifier une partie des logements en logements étudiants (redynamisation du centre ville, baisse de l'impact sur la circulation les horaires étudiants étant souvent décalés par rapport aux travailleurs).
- Il n'y a pas de pôle étudiant permettant la réalisation d'une résidence sur ce secteur. Cette solution n'est pas une réponse à l'impact sur la circulation puisque la création de logement étudiant génère de la même manière que la création de logement, la création de place de stationnement au titre du PLU.

Observations relatives au trafic et déplacement

Remarques les plus fréquentes. La quasi-totalité des observations évoquent ce problème.

- La circulation déjà saturée ne supportera pas l'augmentation due aux 1400 véhicules supplémentaires amenés par le projet. Véhicules qui vont s'ajouter à ceux induits par les autres projets en cours dans le secteur (casino, port de plaisance, complexe cinéma/commerce, fin du programme Monaco Marine)
- Nous ne savons pas si les projets cités ont eux-mêmes fait l'objet d'une étude d'impact permettant de quantifier l'aggravation du trafic qu'il générerait, mais concernant notre opération, les études menées permettent de quantifier en « minutes » l'aggravation du trafic qu'il occasionnerait.
Comme l'explique l'étude d'impact, l'aggravation se situerait au niveau de la branche merle Est et, en heure de pointe « Matin » le temps de parcours serait en moyenne augmenté de **4 minutes** du chemin Casanova vers le Port et de **36 seconde** minutes en heure de pointe « Soir ».
Vous trouverez en pièce jointe l'étude réalisée en complément.
- Conséquence pour les secours d'urgence
- Le projet est consulté par le service des Pompiers qui donne son avis (favorable ou défavorable) sur les conditions de sécurité. Cet avis sera joint au dossier de Permis de Construire.
- Proposition d'une voie traversant Bois Sacré pour relier la corniche à l'avenue Tournier
- Cette idée a été évoquée avec les différents CIL et la Mairie. L'Avenue Tournier ne constitue pas un axe permettant de désengorger le rond point merle/lacroix. De plus l'avenue Tournier est desservie par les transports en commun. Nous avons créé un cheminement piéton permettant de traverser notre opération et de rejoindre cette avenue.
- Demande de création d'un nouveau ponton pour la navette maritime à Bois Sacré. Un autre ponton proposé entre les Sablettes et Bois Sacré
- Ceci serait en effet une très bonne chose. Nous pouvons accompagner la Ville dans ses démarches auprès de TPM
- Quid du pont pour traverser le port
- Il s'agit d'aménagement public, à voir avec la Commune.

- Proposition de revoir le sens de circulation de l'avenue E. Armando
- Ceci est à voir avec la Ville, nous ne connaissons pas les projets urbains qui sont à l'étude, mais nous pouvons proposer à notre BET spécialisé dans les études de circulation d'étudier cette solution.
- Comment le projet est-il pris en compte dans le cadre du PPI en cas de besoin d'évacuation de la zone ; difficile vu la saturation du réseau routier.
- En ce qui concerne la prise en compte d'un PPI, il n'est pas directement opposable à une demande de permis. En revanche, il est susceptible de l'être par le PLU. En effet, l'article L. 121-1 dudit code prévoit que les PLU doivent déterminer les conditions permettant d'assurer la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. Dans ces conditions, lorsque la commune a connaissance d'un risque ayant justifié l'adoption d'un PPI, elle doit intégrer la nature et l'importance du risque décrit dans l'étude des dangers dans la définition du parti d'urbanisme retenu. Si cette prise en compte n'est pas opérée, le Préfet peut qualifier le risque de projet d'intérêt général (PIG) et les mesures à introduire dans les PLU.
- Les investissements nécessaires pour remédier aux difficultés de circulation peuvent-ils être financés par CONSTRUCTA ?
- C'est le cas, CONSTRUCTA finance au titre d'une PVR (Participation Voirie Réseau) signée avec la Ville, le rond point qui sera réalisé (250 k€).

Observations relatives à l'intérêt des tiers

- Gêne procurée aux riverains pendant les travaux (déjà évoqué plus haut).
- Ce point est traité dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse. Cf. réponse ci-dessus
- Crainte d'une dépréciation de leur bien. Compensation ?
- Il faut considérer à l'inverse une valorisation de leur bien. En effet, ces derniers bénéficieront de l'aménagement réalisé (voirie, espaces verts, commerces de proximité) et d'une revalorisation du site qui se trouve être actuellement une friche (souvent squattées, etc...) et dont les seules bâtiments avoisinants actuels se trouvent être des maisons vieillissantes et HLM à l'architecture peu attrayante.
- D'autre part, il s'agit d'un site qui selon les dispositions du SCOT est en continuité d'urbanisation, et dont les droits à construire sont définis dans un PLU qui a lui-même été soumis à enquête publique en son temps.

Observations relatives à la réglementation

- Il manque au dossier : avis réservé de la DDPP, avis de l'ARS, avis de la DDTM relatif à la loi sur l'eau, l'avis de la DREAL.
- Vous trouverez ci-joint l'avis de la DDTM. L'avis de l'ARS est transmis à la DREAL dans le cadre de son avis joint à l'étude d'impact.
- Le classement en EPR (Espace Proche du Rivage) à fort enjeu stratégique qui permet une extension significative de l'urbanisation est considéré par un intervenant comme illégal au

regard de la loi littoral. La continuité d'agglomération est aussi considérée comme étant non respectée pour le classement de la zone en UB

- Cette observation renvoie à la question de la compatibilité entre SCOT/PLU et loi littoral, laquelle est organisée par le Code de l'urbanisme (art. L. 111-1-1), dans sa rédaction en vigueur à la date à laquelle le SCOT ou le PLU a été approuvé.

Le PLU de la commune de LA SEYNE SUR MER a été approuvé le 24 février 2004 et ses deux révisions ultérieures ont été approuvées les 27 août 2007 et 15 décembre 2010. A ces dates, le Code de l'urbanisme prévoyait que les PLU devaient assurer leur compatibilité avec les orientations des SCOT ou, en leur absence, avec les directives territoriales d'aménagement (DTA) ou, en leur absence, avec les dispositions particulières au littoral des articles L. 146-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

La commune de LA SEYNE SUR MER n'est pas couverte par une DTA et n'est couverte par le SCOT PROVENCE MEDITERRANEE que depuis le 16 octobre 2009. Dans ces conditions, le PLU de LA SEYNE SUR MER a dû prévoir sa compatibilité avec les dispositions relatives à la loi littoral (art. L. 146-1 et s. C. urb.) lors de son approbation en 2004 et de sa révision en 2007 ; le rapport de présentation du PLU de 2004 et de 2007 devrait avoir consacré plusieurs développements sur cette question. Depuis 2009, au-delà de la compatibilité déjà assurée antérieurement, le PLU de LA SEYNE SUR MER a dû démontrer sa compatibilité avec le SCOT PROVENCE MEDITERRANEE, à charge pour ce dernier d'avoir démontré sa propre compatibilité avec la loi littoral (SCOT : Rapport de présentation, pages 77 et s., et Document d'orientations générales, pages 6 et s).

7.3 Annexe 3 : Complément à l'étude de l'impact sur la circulation routière

