

Département des ALPES-MARITIMES
Arrondissement de GRASSE

THEOULE SUR MER, le 8 février 2024



VILLE DE
THÉOULE-SUR-MER

Madame Patricia SCHWEITZER
Commissaire enquêtrice
Quartier du Serre
Route de l'Abadie
06730 SAINT ANDRÉ DE LA ROCHE

N/Réf. : GB/DP/AF N°2024 -

OBJET : Enquête publique

Madame la Commissaire enquêtrice,

En réponse à votre courrier relatif aux observations déposées au cours de l'enquête publique, nous vous prions de bien vouloir enregistrer les réponses que la commune de Théoule-sur-Mer apporte.

En préambule, il est à noter que la majorité des observations ou questions ne portent pas sur l'objet même de l'enquête publique de nature environnementale avant tout. Néanmoins, nous souhaitons répondre aux principales questions qui sont posées et préciser que ce projet est le résultat d'un concours architectural qui a permis de désigner à l'unanimité des membres du jury le lauréat « Atelier du pont » qui proposait le meilleur aménagement du site tant sur le plan de l'insertion paysagère que de l'occupation de l'espace et du fonctionnement interne des différents équipements.

Les remarques, questions et observations portent sur les sujets principaux suivants que nous pouvons classer selon les catégories suivantes :

- 1 - La taille de l'équipement, sa capacité en places de stationnement,
- 2 - Son insertion dans le site,
- 3 - Les risques associés à ce nouvel équipement et son emplacement au regard des risques majeurs connus,
- 4 - Les travaux, l'utilisation future de cet équipement et son fonctionnement,
- 5 - Le coût du projet.

Pour éviter les redondances et simplifier notre réponse, nous allons donc répondre selon ce classement.

1- La taille de l'équipement, sa capacité en places de stationnement :

Les avis exprimés ne vont pas tous dans le même sens et certains trouvent cet équipement trop petit quand d'autres le qualifient de disproportionné. Il est important de comprendre que plusieurs points essentiels étaient à prendre en compte dans ce projet à savoir pour les principaux :

- La commune de Théoule-sur-Mer étant en site classé et cet équipement à proximité directe du massif de l'Estérel classé, il devait recevoir un avis favorable de la part des Bâtiments de France. Une construction plus importante ne pouvait se faire et il était impossible de proposer des niveaux supplémentaires sans nuire aux vues directes sur le massif de l'Estérel qui existent depuis la route

départementale. Aussi, le cabinet d'architecture a veillé à exploiter au mieux la surface au sol disponible qui devait tenir compte de contraintes importantes telles que :

- Maintenir une sortie du village en direction du Var comme existante actuellement.
- Eviter les profils dits « P0, P1 et P2 » du talus de la SNCF (parcelle limitrophe avec la voie ferrée) qui ne peuvent être touchés ou nécessiteraient des arrêts de trafic qui sont absolument inenvisageables.
- Permettre les entrées et sorties du parc de stationnement directement depuis la route départementale afin de limiter les déplacements dans le centre du village, éviter les circulations parasites visant à rechercher des places (qui restent rares au centre) et apaiser celui-ci en développant les mobilités plus douces (piétons, vélos, navettes et transport en commun).
- Remplacer l'ouvrage hydraulique existant (buse dite ARMCO) qui présentait les premiers signes de faiblesse (affaissement de la voute et ouvrage de plus de trente ans pour une durée de vie moyenne de 50 années).
- Positionner cet ouvrage hydraulique en dehors du futur équipement afin de pouvoir en assurer la maintenance et l'entretien en permanence voire dans plusieurs décennies son remplacement au besoin sans en affecter le futur projet.
- Améliorer le débit hydraulique en conformité avec les préconisations des études du PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) menées par la communauté d'agglomération.

Pour l'ensemble de ces raisons, la volumétrie maximale a été atteinte et il était totalement impossible de déplacer un tel équipement plus près de la voie ferrée ou de condamner des axes de circulation essentiels à la sécurité des habitants et du massif (accès à la piste du Vallon de l'Autel pour les secours).

Toujours concernant la taille de ce projet, une adaptation du volume a été opérée pour tenir compte des contraintes réglementaires du site et celle-ci s'est réalisée en diminuant les surfaces du Centre Technique Municipal (un demi niveau en moins au niveau le plus bas) afin de ne pas impacter la jauge du parc de stationnement public.

Au niveau des places de stationnement et de l'impact général, ce projet a pour objectif de développer la capacité de stationnement mais aussi de répondre à la réduction de certaines zones de stationnement en surface particulièrement disgracieuses sur le littoral remarquable de la commune.

La plupart des espaces de stationnement suivants ont été réduits ou supprimés pour laisser une plus grande place à des espaces piétons et des espaces verts en bord de mer :

- Suppression du stationnement anarchique sur la promenade Pradayrol (occupation non autorisée du domaine public de l'Etat),
- Réduction des accès et des places sur l'Esplanade du Général de Gaulle pour laisser place à un aménagement paysager et le sentier du littoral,
- Transformation de la placette Dahon avec un dallage qualitatif et un aménagement de parking pour les deux-roues permettant de réguler les désordres permanents (stationnement sur trottoir, en plein chaussée, sur espaces réservés aux piétons, en entrée de commerces...) sans oublier l'implantation de containers enterrés pour les restaurateurs en bord de mer.

En parallèle, d'autres espaces ont été créés en retrait du littoral afin de compenser les pertes (Parkings supplémentaires sur deux îlots centraux municipaux, ainsi que la récupération d'espaces privés à destination des services municipaux pour libérer l'occupation sur le domaine public).

Enfin, les calculs présentés dans ces différentes observations à l'échelle de ce seul site sont erronés ; cet équipement va permettre de développer un total de 187 places en remplacement de 64

existantes sur l'espace de stationnement aérien existant. Il s'agit presque d'un triplement des places (ratio de 2.92) qui est donc prévu dans ce projet et non un doublement. A cela, il faut ajouter 10 emplacements pour les deux-roues et les vélos qui n'existent pas à l'heure actuelle.

Pour conclure sur ce chapitre, il n'était pas possible d'augmenter la jauge tout en respectant l'intégration dans le site ; aucun cabinet d'architecture ayant répondu au concours n'a pu le faire alors que le programme du concours ouvrait la possibilité et encourageait les architectes à le proposer.

A l'inverse une diminution du nombre de place ne serait pas conforme :

- aux objectifs de la commune exposés ci-dessus visant à reconquérir son littoral envahi par les voitures, libérer des espaces au centre du village pour pacifier la circulation, favoriser les circulations douces et requalifier l'espace public,

- aux études de fréquentation connues et réalisées par le SMGSE (Syndicat Mixte du Grand Site de l'Estérel) qui ont démontré la fréquentation importante du massif y compris en dehors du pic estival et la nécessité d'en aménager les conditions d'accès.

2 - Son insertion dans le site :

Comme précisé en préambule, cette question de l'insertion du programme dans le site a été étudiée à la fois comme contrainte exposée dans le programme du concours et bien entendu lors de l'instruction règlementaire.

Dès le départ, la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) a été associée et un représentant de l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) a fait partie du jury du concours. L'avis de ce jury a été unanime sur le choix du lauréat et l'instruction règlementaire a reçu par la suite un avis favorable de la part de l'UDAP.

Les questions relatives à l'accès au massif sont surprenantes car elles se contredisent parfaitement. Une remarque porte sur l'élargissement du canyon d'accès quand une autre s'inquiète de sa fermeture. Les travaux prévoient un simple rognage du rocher en entrée de piste permettant d'accueillir l'extrémité de la passerelle piétonne assurant l'accès depuis la toiture du bâtiment. Cette passerelle n'empiète pas sur la voie d'accès qui est grevée d'une servitude permettant d'assurer l'accès des engins de secours incendie dans le massif (servitude en cours de transfert de la commune vers le département des Alpes-Maritimes chargé de la défense incendie).

En conséquence, la réalité est que la voie d'accès au massif garde strictement la même configuration, ne peut être réduite et ne s'en trouvera pas élargie. De même la voirie à sens unique assurant la sortie du village et du parking remonte comme actuellement en direction de la route départementale.

Le choix de ce site et de ce projet a pour conséquence de supprimer l'espace de jeu composé d'un terrain dit City Stade et d'une table de tennis de table existant en ce lieu. La commune étudie plusieurs options de remplacement permettant de rétablir ces espaces appréciés de la population et de notre jeunesse. Cette question a retenu toute l'attention de la municipalité qui affectera les crédits nécessaires à cette réalisation.

3- Les risques associés à ce nouvel équipement et son emplacement au regard des risques majeurs connus :

Dans les questionnements sont apparues des inquiétudes relatives aux risques naturels connus sur le secteur du vallon de l'Autel. Bien entendus ceux-ci ont été pris en compte tant au niveau du respect des obligations relatives au risque incendie (accès au massif maintenu en permanence lors des travaux, hydrants réglementaires, respect des préconisations du PPRIF) que de celles relatives aux eaux pluviales (recalibrage de l'ouvrage hydraulique avec une section choisie supérieure aux obligations du PAPI, aucun local situé en dessous du niveau haut de l'ouvrage hydraulique, écoulements d'eau qui ne peuvent affecter l'ouvrage même en situation de fonctionnement dégradé lié à des embâcles).

L'instruction minutieuse des différents services n'a relevé aucune anomalie et tous des avis donnés sont positifs (SDIS, CACPL pour la GEMAPI, DREAL et DDTM).

4- Les travaux, l'utilisation future de cet équipement et son fonctionnement :

De nombreuses questions concerne le fonctionnement de l'équipement.

Tout d'abord, sur l'aspect multimodal, celui-ci est bien réel. Même si une halte SNCF à ce niveau ne peut être organisée en raison des normes imposées par la SNCF en sortie de tunnel et de la nécessité d'avoir une section en ligne droite suffisante, ce site sera desservi par les transports en commun (lignes régulières de la CACPL et navette terrestre gratuite assurée par la ville). Les liaisons piétonnes et vélos sont renforcées, sécurisées et les aménagements dans le village les amélioreront encore par la suite (élargissements des trottoirs, limitation de la circulation dans le village) ; des emplacements réservés aux modes doux de déplacements dont les vélos sont prévus dans le bâtiment ainsi que les points de recharge pour les vélos à assistance électrique.

Du côté de la gestion des entrées et sorties du parc de stationnement public, celles-ci se feront intégralement depuis le nouveau rond-point réalisé sur la route départementale. Une importante circulation sera donc organisée sur l'axe de circulation principal de la commune (RD) en remplacement de celle qui parasitait le village. Sans ce rond-point nouvellement réalisé (printemps 2023) et directement associé à ce projet, la seule possibilité pour revenir vers le nord de la commune était de traverser le village ou d'effectuer des manœuvres dangereuses et en contradiction avec le code de la route sur la route départementale.

Les seules places accessibles depuis le village sont réservées au Centre Technique municipal et ne représentent que 21 places sur 187. Elles sont prévues exclusivement pour les véhicules et engins de la ville qui ont des déplacements limités.

Une remarque semble laisser penser qu'une forte part du projet est donné à la voirie au détriment de l'espace donné au stationnement faisant même allusion à la présence de quatre voies. Ceci est parfaitement erronée pour les raisons suivantes :

Une seule voie en sens unique permet la sortie du village et l'accès au massif pour la sécurité (voir plus haut) ; il ne peut en être autrement sauf à enclaver totalement une bonne partie des habitants du village et ne plus permettre aucune sortie en direction du sud de la commune et du Var. Cette même voie sert aussi de voie de sortie toujours à sens unique pour le parc de stationnement.

Une circulation à sens unique est prévue à l'intérieur du bâtiment pour desservir les places de stationnements et permettre les manœuvres en toute sécurité comme dans tout parking. Cette question a été optimisée avec le cabinet d'architecture.

Il n'a pas été défini de tarification à ce jour ; la gratuité du stationnement associée à une limitation de durée, une tarification préférentielle aux riverains et le principe de location longue durée sont en cours d'étude par les services municipaux en lien avec les services fiscaux. Cette question n'est pas, à ce jour, tranchée définitivement car les conséquences juridiques et l'organisation administrative qui en découlent nécessitent une analyse détaillée.

Un autre aspect du questionnement s'intéresse à la végétation existante sur le site et celle à venir et ses besoins en eau.

La végétation en place constituée de nombreux chênes verts sera déplacée en très grande majorité sur une zone de la commune réaménagée prochainement (printemps 2024) et permettra d'améliorer la végétalisation de cette nouvelle offre de stationnement dans un quartier secondaire. Ces arbres déplacés au moment le plus favorable (mois de mars) seront en premier temps rabattus pour limiter leur feuillage puis déplacés en mottes grillagées vers de nouvelles fosses de plantations. Ils viendront remplacer avantageusement un espace couvert et envahi actuellement par les mimosas. La protection de ce site communal au niveau incendie en sera très nettement améliorée.

La végétation prévue dans le projet est composée d'essences locales présentes dans le massif de l'Estérel. Elles sont peu gourmandes en eau d'autant plus que le site par sa conception disposera d'une ombre assurant leur protection au plus fort de l'été. Néanmoins les besoins en eau ont été appréciés et deux sources d'approvisionnement ont été envisagées, à savoir la récupération des eaux de pluie et le drainage et la collecte des eaux d'écoulement dans le vallon. Les sources présentes dans le sous-sol de ce projet seront attentivement surveillées dans le cadre des travaux pour en récupérer une partie mais aussi maintenir leurs trajets sans les détourner. Elles alimentent en effet de nombreux puits dans le village et les travaux de terrassements veilleront à maintenir ce réseau ancestral. Ces apports variables selon les saisons et la météo seront complétés qu'en cas de stricte nécessité par le réseau d'eau potable.

Bien évidemment un réseau en goutte à goutte économe est associé au lot « Espaces verts » du projet.

Plusieurs questions abordent le fonctionnement en basse saison. Celui-ci a été envisagé avec la possibilité de fermer un à deux plateaux de stationnement selon la fréquentation, de manière à réduire les coûts d'entretien, d'éclairage et de surveillance du site. Néanmoins, la fréquentation s'étale de plus en plus dans l'année comme les dernières études de fréquentation du massif de l'Estérel le montrent et cette possibilité ne sera sans doute exploitée que quelques semaines par an.

Enfin, certains de nos administrés, s'interrogent sur le devenir des locaux en toiture. L'un des deux édifices sera destiné à informer les visiteurs et touristes avec une vocation forte tournée vers le massif de l'Estérel et notre parc marin.

Pour l'autre, aucun choix n'a été fait mais cet espace peut avoir pour vocation de :

- Proposer une offre de location de VTT et VTTAE à l'entrée même du massif,
- Offrir un lieu d'exposition pédagogique complémentaire à l'espace d'accueil,
- Développer un espace de snacking pour répondre aux besoins des randonneurs et sportifs fréquentant le massif...

Le choix veillera à apporter une offre complémentaire à ce qui existe sur la commune et s'organisera autour d'une consultation sous forme d'AOT si la commune ne le mène pas en régie directe.

5 - Le coût du projet :

A ce stade du projet, le financement prévisionnel s'établit à 8 590 000 € HT. Il ne peut s'agir que d'une estimation en phase APD et avant réception des offres des entreprises qui répondront au marché publié et à ses différents lots.

Il est important de préciser que cette évaluation concerne l'ensemble du projet à savoir :

- La déviation et le recalibrage de l'ouvrage hydraulique,
- La construction d'un nouveau Centre Technique Municipal,
- La construction du parking public,
- Les deux locaux ainsi que la toiture accessible et la passerelle d'accès à l'Estérel visant à accueillir le public et développer l'attractivité touristique du site
- Les travaux de voirie permettant d'assurer les liaisons routières évoquées préalablement.

En conséquence, ce projet ne saurait se réduire à un simple parking et le coût total ne peut être divisé arithmétiquement par le nombre de places de stationnements publics comme sont présentés certains calculs lors de l'enquête pour en déterminer un ratio pertinent.

Au stade actuel, le cabinet d'architecte a indiqué la répartition suivante pour le coût des travaux des différents éléments du projet :

- Aménagements hydrauliques 1 400 000 €

Pour ce point, il est précisé que ces aménagements sont indispensables pour la sécurisation du site et du village (Etudes GEMAPI/PAPI) et dépassent le simple enjeu de cet équipement. La commune a prévu avec cette opération de redimensionner l'ouvrage et contribuer à l'amélioration du débit hydraulique en liaison directe avec les travaux futurs déjà programmés en 2027 (dans le cadre du PAPI 2) de reprise du vallon de l'Autel de l'embouchure sur la mer jusqu'à la place du Général Bertrand (section la plus réduite et la plus ancienne sur 230 mètres).

- Construction du Centre Technique municipal 912 000 €
- Construction du parc de stationnement 5 000 000 €
- Construction des locaux d'accueil 1 278 000 €

Dans ce calcul, les travaux de voirie sont répartis sur les différentes fonctions.

Il en ressort à ce stade que le coût d'une place de stationnement s'élève donc à moins de 30 000 € HT.

(Estimation faite sur la base de la valeur de départ d'avril 2021 avec application de 6% de hausse)

Les financements attendus sur ce projet sont les suivants, ils feront l'objet de demandes de subventions ou participation selon le détail suivant :

- Aménagements hydrauliques :

Département des Alpes-Maritimes 20 % soit 280 000 €

Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins 50% du solde d'opération sous la forme d'un fond de concours (compétence GEMAPI) soit 560 000 €

- Centre technique municipal :

Etat DSIL 40 % soit 364 800 €

Département des Alpes-Maritimes 20 % soit 182 400 €

- Parc de stationnement :

Région SUD 25% soit 1 250 000 €

Département des Alpes-Maritimes 20 % soit 1 000 000 €

Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins (Compétence Déplacements) 50 % du solde d'opération sous la forme d'un fonds de concours 1 375 000 €

- Construction de locaux d'accueil et d'information :

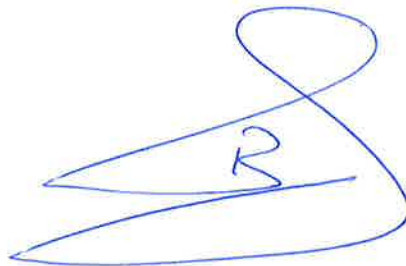
Région SUD 25% soit 319 500 €

Département des Alpes-Maritimes 20 % soit 255 600 €

Ces financements principaux sollicités seront complétés par des demandes sur de petits programmes en lien avec les objectifs atteints par le programme (performance énergétique, accueil des vélos et recharges...).

Voici l'ensemble des réponses que nous souhaitons vous transmettre suite aux questions et remarques enregistrées au cours de cette enquête publique.

Nous vous prions de croire, Madame, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Le Maire
Georges BOTELLA
Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins
Conseiller Régional

