

Compte-rendu de l'entretien du vendredi 24 janvier 2025 avec Mme Vailland (TPM)

Camille Mercinier et Alain Bonnot (CIL BME)

Objet : Questionnements sur le projet de la corniche

Dans ce compte-rendu, nos questions préparatoires sont en *brun Italique* ; les réponses de Madame Vailland sont en *bleu*.

Madame Vailland est la chef de projet de la corniche nommée par TPM. Elle connaît bien le projet et ses parties prenantes, et habitant elle-même à Tamaris, elle se sent personnellement concernée par sa réussite. Elle nous a reçu très cordialement.

Dans son Programme d'Aménagement de la Corniche Tamaris du 7 novembre 2019, TPM prend acte du caractère à la fois social (valorisation esthétique, détente) et économique (déplacement, réseaux techniques) de la corniche, et évoque en page 41/93 une solution consistant en un élargissement sur la mer à 15 mètres minimum voire 17 mètres. TPM mentionne la demande faite en ce sens à la DDTM, suite à l'étude de 2017 du BRGM. Or cette option très séduisante ne figure plus dans le projet actuel. C'est bien dommage. Est-ce pour des raisons financières ou réglementaires ?

Le projet actuellement présenté par TPM, exposé le 7 décembre 2024 au CIL BME, donne clairement la priorité au caractère touristique de la corniche, au détriment de son caractère économique et social pour ses riverains et ses usagers. Ce projet est basé sur :

- *La création d'une piste double sens pour vélos continue le long du mur parapet*
- *Une recherche de valorisation esthétique de la corniche*

Il se traduit par :

- *Entre La Seyne et le Port du manteau : Une piste à vélos de 3 mètres, une voie circulante unique de 3,5 m et de ce fait une déviation de la circulation de retour des Sablettes dans les collines de Tamaris.*
- *Entre le Port du manteau et les Sablettes : Une piste à vélos de 3 mètres le long du mur garde-grève, une noue végétale, des double voies circulantes ponctuellement resserrées à 5,5 m et un trottoir côté terre à 1,50 m ; enfin une passerelle en bois en estacade sur la mer pour les piétons.*

Le parti pris est clairement de faire la place aux pistes vélos au détriment des piétons et des voitures. Par ailleurs, les quelques documents diffusés sur ce projet ne donnent aucune analyse de son impact sur la vie quotidienne des riverains et des usagers.

A la première question sur l'élargissement de la corniche vers la mer, Madame Vailland répond que la DDTM y a opposé très rapidement un refus formel et définitif.

Elle confirme la réalisation des pistes à vélos comme un incontournable de ce projet, pour être en mesure d'en libérer le financement, mais que pour autant le souci du piéton est totalement pris en compte, et notamment par la construction d'une passerelle bois sur la mer, qui sera sécurisée et accessible handicapés, tout en respectant l'ensemble des demandes AVAP pour son intégration dans le paysage.

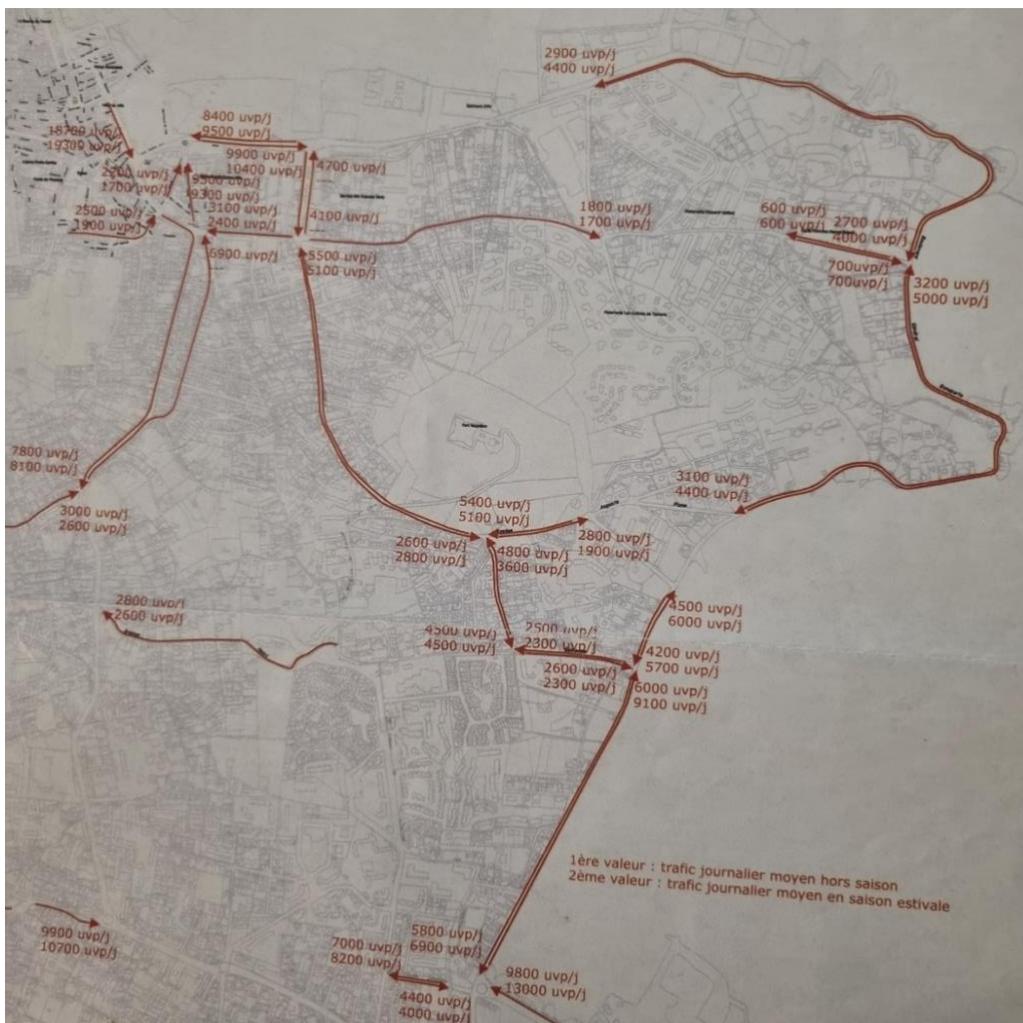
1 – Concernant le sens unique :

Le CIL BME a fourni dans son courrier du 6 février 2023 le comptage des véhicules réalisé en 2012 par l'étude de circulation Citelum.

Sur la base de ce comptage, l'étude Citelum a étudié les trois hypothèses sur l'ensemble du tracé : maintien des deux voies de circulation, sens unique nord-sud et sens unique sud – nord, avec deux options de vitesse limitée à 30 ou 50 kms/h.

Ses conclusions étaient alors favorables au maintien du double sens de circulation, le sens unique Sud -nord créant un engorgement du cours Toussaint Merle, le sens unique Nord-Sud ayant un impact important sur les voiries de délestage.

On peut considérer que les chiffres de trafic présentés restent crédibles, sans doute un peu inférieurs à la situation actuelle.



Ce comptage de 2012 montre, pour simplifier les chiffres, un flux en saison de 5000 véhicules par jour au bas de l'avenue de la Corse Résistante dans le sens Sud-Nord que le projet envisage de supprimer.

C'est bien cet ordre de grandeur de flux qui devra s'ajouter au flux actuel dans l'avenue Thierry, puis se répartir entre l'avenue Auguste Plane puis l'avenue Carmille (en rouge ci-dessous) et l'Avenue de la grande maison puis la voie des collines de Tamaris (en bleu ci-dessous).

Pour tous ceux qui habitent à l'est du Fort Napoléon, le passage obligé se fera nécessairement par l'avenue de la grande maison et la voie des collines de Tamaris, seul parcours permettant d'éviter les gigantesques bouchons du carrefour des allées Maurice Blanc à La Seyne.

L'avenue Esprit Armando, qui était en double sens il y a une vingtaine d'années était passée en sens unique vers Tamaris et va maintenant repasser vers la Seyne. Une voiture de retour des Sablettes, passant par l'avenue Carmille pour aller à Tamaris serait donc irrémédiablement coincée au carrefour du bas des allées Blanc et viendrait amplifier cet embouteillage, qui est devenu le plus gros embouteillage du Var.



Nous sommes convaincus que TPM a conduit une étude complète de circulation, avec toutes les simulations de trafic habituelles en pareil cas. Pouvez-vous nous donner votre comptage et l'étude de circulation qui vous permet de considérer :

- *Que la mise en sens unique de la corniche est faisable*
- *Que les voies des Collines de Tamaris et Général Carmille pourront absorber cet afflux de circulation*
- *Que le bouchon de la Seyne ne deviendra pas encore plus ingérable*

Cette étude de trafic et ses résultats sont indispensables en vue de leur acceptabilité par les riverains et les usagers. Merci de nous les fournir.

Après la mise en sens unique de l'avenue Esprit Armando il y a vingt ans, les habitants de Tamaris voient dans ce projet de sens unique de la corniche une nouvelle restriction de leur liberté de circulation, et un enclavement anormal de leur quartier.

Les habitants des collines de Tamaris et les usagers veulent impérativement connaître leur exposition en raison de ce sens unique (nombre de voiture aux heures de pointe en saison et hors saison, nombre de bus et de camions) ainsi que les mesures techniques envisagées pour y faire face (plans de modifications de la route, garantie du maintien des places de parking).

Ils sont très inquiets des nuisances notamment la nuit au retour des Sablettes dans cette voie en pente et bruyante, et de la sécurité notamment vis-à-vis de l'école maternelle dont les heures de sortie coïncident avec celles des bureaux de Saint-Mandrier.

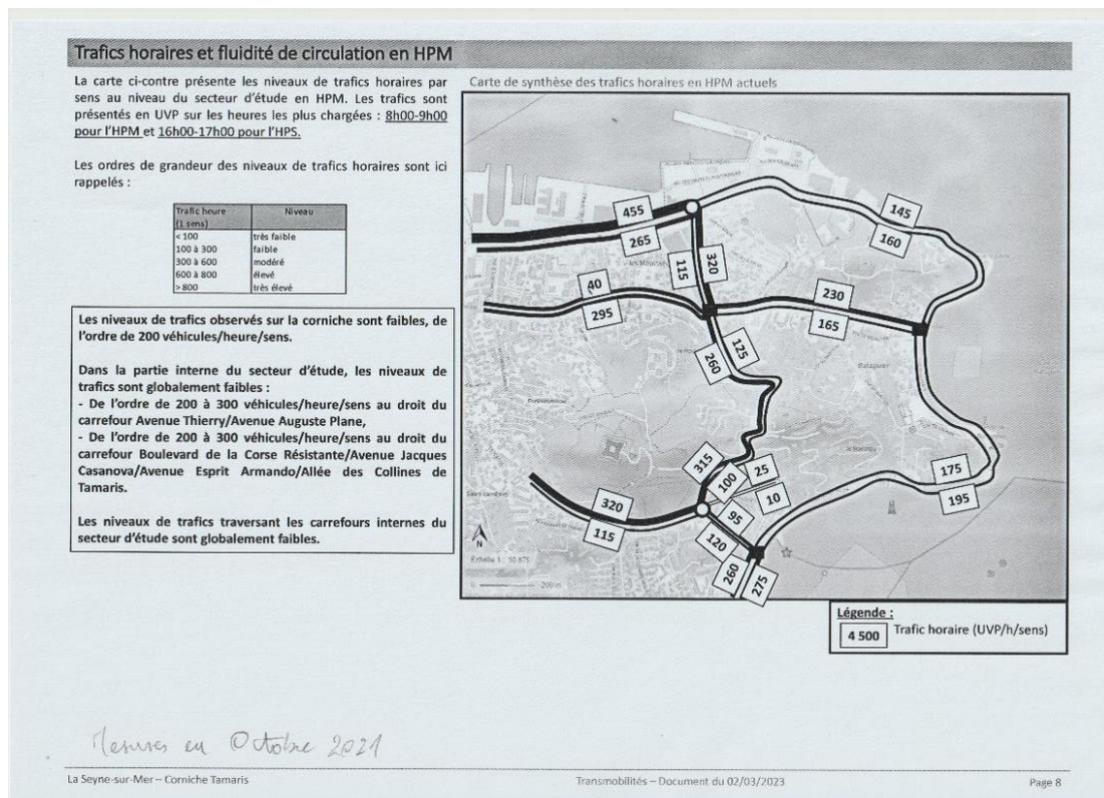
Ils s'interrogent également sur la desserte du bus 83 qui ressortirait de ce sens unique.

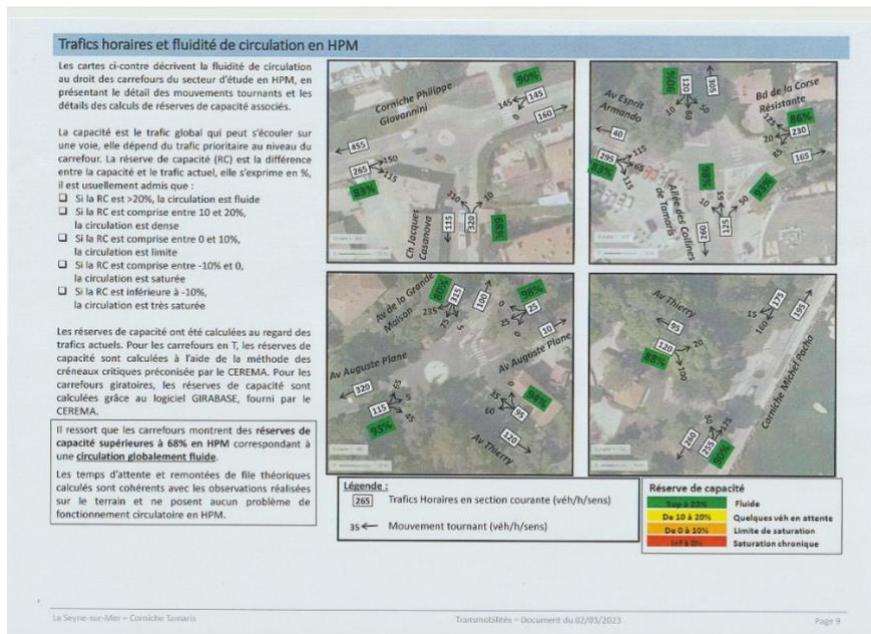
Madame Vailland souligne d'abord que le sens unique dans la partie Bois Sacré -Port du Manteau est lié d'une part à une empreinte routière actuelle plus faible qu'entre le Port du Manteau et les Sablettes, et d'autre part au fait que la mise en place d'une passerelle n'est pas physiquement possible, à cause notamment des plages, ni autorisée au plan administratif dans cette partie de la corniche.

Elle nous dit que TPM a fait sa propre étude de trafic pour vérifier que la fermeture du sens sud-nord au port du Manteau ne poserait pas de souci important de circulation dans les voies de délestage.

TPM n'a pas pris en compte l'étude faite en 2012, considérant que plusieurs aménagements routiers - sur l'axe Les Sablettes-Six-Fours et sur l'avenue Henri Guillaume - avaient depuis lors facilité l'accès à La Seyne par l'ouest, et limité la circulation par la corniche à l'est.

Pour son étude de circulation, TPM a missionné le bureau d'études spécialisé Transmobilités qui a effectué deux comptages de voitures qui ont eu lieu en octobre 2021 et octobre 2022. A notre demande, Madame Vailland a sollicité l'accord de sa hiérarchie pour nous adresser cette étude de circulation complète. Dans cette attente, Madame Vailland nous remet les photocopies figurant ci-après des comptages réalisés (documents du 02/03/2023).





Sur la base de ces comptages, et en considérant qu'aucune voiture, hors riverains, ne remonterait le chemin du Manteau trop étroit, la fermeture du sens sud-nord au Port du Manteau aurait pour conséquence de dévoyer 195 voitures supplémentaires -en heures de pointe- vers la montée de l'avenue Thierry, réparties ensuite entre l'avenue Auguste Plane-avenue Carmille, et l'avenue de la Grande maison-Voie des collines de Tamaris ; toutes ces voies étant, selon TPM, dimensionnées pour absorber ce trafic supplémentaire.

Le 05 février 2025, nous venons de recevoir quelques éléments de l'étude Transmobilités (jointe en annexe).

Cette étude fait état d'un trafic journalier actuel dans les deux sens dans la baie de Balaguier variant de 4400 v/jr en semaine en hiver jusqu'à 6800 v/jr le week-end en été.

L'étude considère que le trafic est le même dans les deux sens. Ainsi, dans le sens sud-nord supprimé, ce seront bien 2200 v/jr minimum jusqu'à 3400 v/jour qui seront détournés dans les collines, et très principalement, comme le reconnaît l'étude, dans la voie des collines de Tamaris (puisque ceux qui veulent rejoindre l'avenue Carmille tournent déjà avant dans l'avenue Henri Guillaume).

Ces passages de véhicules étant nécessairement concentrés sur quelques heures en hiver et un peu plus d'heures en été, il y aura beaucoup plus de passages supplémentaires aux heures de pointe dans l'avenue des collines de Tamaris que les 100 véhicules par heure de pointe (1,5 voitures par minute) qui nous avaient été annoncées.

Par ailleurs, et contrairement aux propos rassurants de Madame Vailland, l'augmentation de trafic prévue dans le chemin du Manteau est indiquée à 500 v/jour. Le bureau d'études sait-il de quoi il parle ? A-t-il même essayé de remonter le chemin du Manteau ?

Ces informations sont clairement tronquées et trompeuses. Les conséquences du sens unique sur la circulation dans les collines de Tamaris seront beaucoup plus importantes. Pourquoi chercher ainsi à le cacher ?

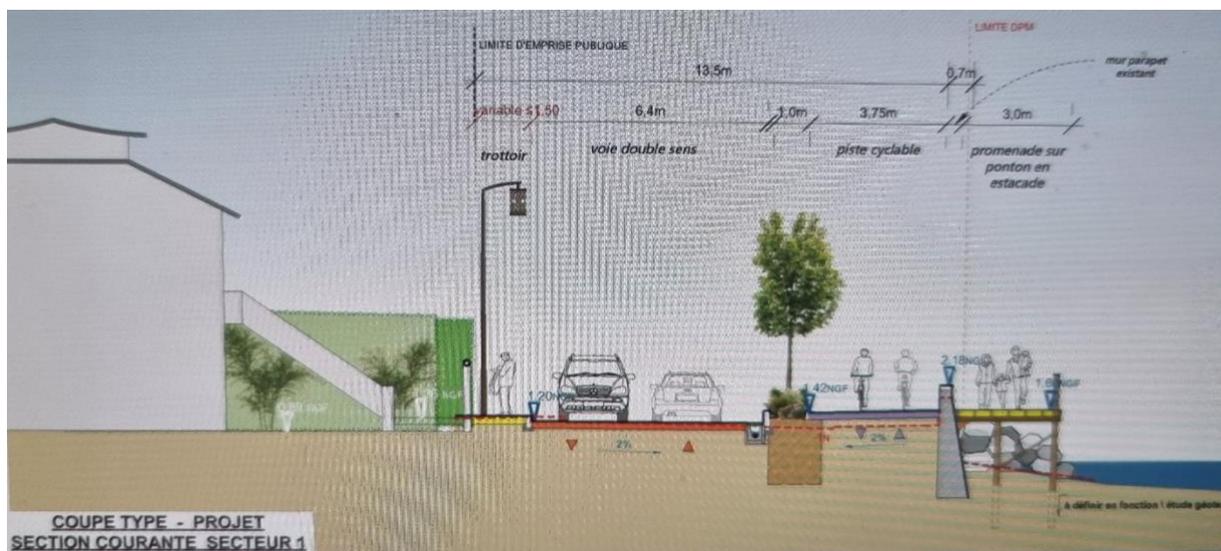
Par ailleurs, votre analyse des risques naturels et technologiques (chapitre 1.5 page 32/93) cite précisément les risques de feux de forêt et le risque nucléaire. Pouvez-vous nous expliquer comment la gestion ces risques peut s'accommoder d'une voie unique ?

Madame Vailland répond que le dossier n'a pas encore reçu l'accord formel des pompiers et des autorités militaires, même si la présentation qui leur en a été faite n'a pas soulevé d'objections. Elle précise néanmoins que toutes les questions de sécurité émanant des riverains, qui connaissent le mieux les lieux et leurs risques, seront à bien soulever auprès du commissaire enquêteur de façon à contribuer ensemble à établir le projet le plus sûr.

2 – Concernant le double sens et la passerelle piétons sur la mer :

Force est de constater que le principe de ce projet consiste à priver les piétons des deux trottoirs de la corniche pour les donner aux vélos et à la végétation, tout en rejetant les piétons, promeneurs jeunes et âgés, joggeurs, enfants, poussettes et voitures d'handicapés sur une **passerelle en bois exposée en mer ouverte, glissante et positionnée très proche du niveau de la mer.**

Les coupes présentées induisent en erreur. Elles sont établies sur une largeur de chaussée de 13,5 m alors que la majorité de la corniche a une largeur de 12 m qui descend même au-dessous de 10 m entre le môle d'appontement des navettes et le port du Manteau. Par ailleurs, le niveau du trottoir et donc de la passerelle est en général beaucoup plus proche du niveau de la mer.



Nous notons que :

- Le trottoir côté terre, déjà très étroit actuellement est encore rétréci
- Un mètre de largeur de route est réservé pour planter des arbres et de la végétation
- Coups de mer et chocs de bateaux, aucune passerelle en bois n'a tenu durablement le long de cette corniche

Photos du 7 février 2023



Photo du 23 janvier 2025



Madame Vailland regrette que trop peu de coupes nous aient été présentées lors de l'AG du CIL BME. Toutes ces coupes ont été dessinées, et elle nous montre sur son ordinateur différentes coupes établies en fonction de la largeur de chaussée disponible, sur le linéaire de la rénovation de la corniche.

Elle insiste sur le fait que la largeur de la chaussée roulante à 2 x 3 mètres minimum sera respectée, que la sécurité de tous les usagers sera le premier paramètre du projet, et qu'il n'y aura de plantation d'arbre qu'à l'arrivée sur le carrefour des Sablettes sur une longueur très réduite.

Concernant la construction de la passerelle :

Il est indiqué qu'elle s'appuiera sur des poteaux de 20 cms de diamètre en bois d'eucalyptus, fixés dans l'eau sur des pieux.

La réalisation de ces pieux sera un point délicat du projet. Cent ans de blocs rocheux ont été mis en place pour protéger le mur et la route, et se sont enfoncés dans les sables et vases qui

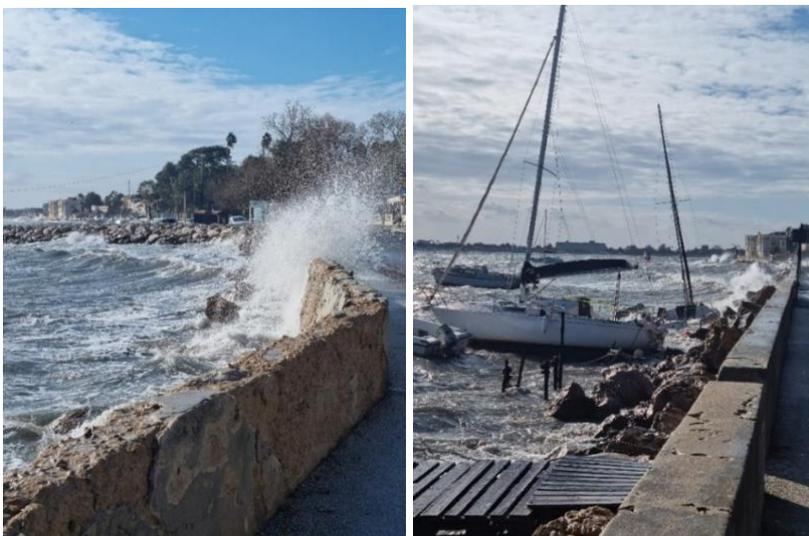
recouvrent le substratum rocheux. Cet ensemble de blocs a constitué avec le temps l'embase de butée du mur, qu'il faudra impérativement préserver. Plutôt que des pieux, ce seront sans doute des micropieux qui devront être forés au travers de ces blocs.

Des reconnaissances de sol ont été menées en octobre 2023 de part et d'autre du mur. Pouvez-vous nous parler de la faisabilité technique de ces fondations ?

Par ailleurs, on nous a expliqué en réunion du CIL BME, et c'est ce qui figure sur vos croquis, que la passerelle serait sur toute sa longueur au niveau du trottoir.

Or, votre document TPM de 2019 indique précisément les niveaux NGF de la chaussée : de 0,60 sur une bonne longueur jusqu'à 2,2 m. Il indique aussi l'aléa de réhausse du niveau de la mer recommandé par le BRGM à 0,60 m. Dans ces conditions, une bonne partie de la passerelle serait déjà et par temps calme, au niveau de l'eau. Pouvez-vous nous dire à quel niveau sera en réalité la passerelle ?

Qu'en serait-il lors d'une journée ordinaire de vent d'est comme ici, le 7 février 2023 ?



A quel niveau monterez-vous la passerelle ?

Quelle sera sa durabilité ?

Où passeront les piétons pendant un épisode de ce type et jusqu'à ce que la passerelle sèche ?

Qu'en serait-il des jours de pluie et des jours très fréquents où l'humidité recouvre les planches, les transformant en patinoire ?

Pourquoi ne pas laisser le trottoir aux piétons et donner la passerelle aux vélos ?

Comment est prise en compte la hausse du niveau de la mer de 0,60 m pour le réchauffement climatique, qu'il s'agisse de la passerelle bois, ou de la route elle-même ?

La passerelle piétons en bois prendra appui côté mer sur des micropieux (conformément à l'étude géotechnique et aux sondages réalisés en 2023) et sera liaisonnée côté mur à une dalle en béton armé constituée sur la largeur de la piste à vélos.

La hausse future du niveau de la mer ne sera pas prise en compte en totalité dès à présent, mais la route dans son ensemble sera réhaussée autant que faire se peut compte-tenu des habitations avoisinantes. C'est d'ailleurs une demande de l'Etat d'anticiper autant que possible une rehausse de la route. La passerelle sera construite au plus proche du niveau des trottoirs, conformément à la demande de l'AVAP.

La passerelle sera dimensionnée pour les coups de mer, avec un léger interstice entre les planches. La nature du bois, sa résistance à la houle, à l'humidité, son traitement anti-glissement etc..., sont des sujets en cours d'étude par l'architecte et le bureau d'études pour garantir une passerelle accessible aux personnes à mobilité réduite.

Il y aura forcément des jours où l'accès à la passerelle ne sera pas possible. Le trottoir côté terre sera conservé de façon à être utilisable en conséquence, en toute sécurité.

Il n'est pas envisageable de faire circuler les vélos sur la passerelle et où mettrions-nous alors les pêcheurs ?

3 - En Conclusion

Les éléments tronqués reçus de l'étude de circulation de Transmobilités ne font que renforcer notre inquiétude sur les conséquences du sens unique et nos doutes sur la sincérité de l'information donnée.

Nous souhaitons aussi avoir, suivant les statistiques météo, le nombre de jours où la passerelle, et donc la corniche ne sera plus accessible à ses très nombreux promeneurs, joggeurs et habitués.

La Mairie et TPM considèrent, quoi qu'il en soit, que les parties prenantes à la décision (notamment l'Etat et l'AVAP) ont voté un accord unanime au projet en réunion du 13 mai 2024 et qu'il n'est donc plus temps de le remettre en cause.

Les membres de l'AVAP qui étaient présents à cette réunion nous disent avoir voté, non pas pour valider le projet, mais pour la poursuite de son étude, celle-ci n'étant manifestement pas bouclée.

C'est d'ailleurs ce qui ressort de toutes les réponses de TPM ci-dessus. Toutes les vraies questions que nous soulevons sont sans réponse ou indiquées comme « encore à l'étude » :

- Circulation dans les collines,
- Sécurité incendie et risque nucléaire,
- Circulation du bus 83,
- Cale supprimée au port du manteau,
- Parkings des riverains et des usagers
- Durabilité de cette passerelle bois en mer ouverte
- Niveau de la passerelle et de la route avec le risque de submersion,
- Nettoyage des déchets emprisonnés sous la passerelle,
- Traitement antiglisse des planches ...

Nous constatons que nous n'avons pas de la part de TPM une information suffisante sur ce projet et sur ses conséquences pour les riverains et les usagers, et nous refusons de voir ce projet passer « en force ».

