



AMENAGEMENT DE LA CORNICHE DES TAMARIS

NOTICE DE PRESENTATION

EXAMEN CAS PAR CAS – ANNEXE 6

Affaire : CORTPM-13-2021
Référence du document : NOT-REG-002-0

Décembre 2024

Edition du document

	Nom	Date
Rédigé par	Etienne SAVIGNY	20/12/2024
Vérifié par	Vincent GUILLERMIN	24/12/2024
Validé par	Vincent GUILLERMIN	24/12/2024

Versions et modifications

Version	Date	Description	Modifications
0	20/12/2024	Notice de présentation	Version initiale

SOMMAIRE

0	Presentation du demandeur	4
1	Localisation du projet.....	5
2	Nature, consistance, volume et objet des travaux.....	6
2.1	Rubriques applicables	6
2.2	Description du projet.....	7
2.2.1	Préambule	7
2.2.2	Programmation et Usages	7
2.2.3	Le projet.....	7
2.2.4	Synthèse	9
2.3	Coûts estimatifs	10
2.4	Planning.....	10
3	Document d'incidences	11
3.1	Incidences sur l'environnement	11
3.2	Environnement	13
3.3	Comptabilité du projet avec le SDAGE RM 2022-2027	13
3.4	Comptabilité du projet avec la stratégie de façade maritime.....	13
3.5	Comptabilité du projet avec la prise en compte du risque submersion	14
3.6	Mesures correctives et compensatoires.....	14

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Localisation de la zone de projet – Source : ©Google Earth.....	5
Figure 2 : Vue d'une coupe sur la zone du projet avec ponton longitudinal.....	9

TABLEAUX

Tableau 1 : Extrait de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement	6
Tableau 2 : Tableau de synthèse des incidences du projet sur les différentes zones, sites et périmètres protégés.....	12
Tableau 3 : Mesures correctives et compensatoires.....	14

0 PRESENTATION DU DEMANDEUR



METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

Représentée par Monsieur le Président

Hôtel de la Métropole

107 Boulevard Henri Fabre - CS 30536

83041 TOULON Cedex 09

1 LOCALISATION DU PROJET

La commune de la Seyne-Sur-Mer est une commune littorale située dans le département du Var (83).



Figure 1 : Localisation de la zone de projet – Source : ©Google Earth

La zone d'intervention est la Corniche dite Tamaris qui comprend la corniche Giovannini au Nord, la corniche Michel Pacha au centre et la corniche Pompidou au sud.



2 NATURE, CONSISTANCE, VOLUME ET OBJET DES TRAVAUX

2.1 RUBRIQUES APPLICABLES

L'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement précise le type de dossier applicable en fonction des différentes catégories de projets. Dans le cadre des projets touchant aux milieux aquatiques, littoraux et maritimes, la rubrique applicable dans le cadre du projet est la suivante :

Catégories de projets	Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au cas par cas
9. Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales		b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris de ports de pêche (projets non mentionnés à la colonne précédente).
11. Travaux, ouvrages et aménagements en zone côtière.		b) Reconstruction d'ouvrages ou aménagements côtiers existants
39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement		b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. * 420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m ² .

Tableau 1 : Extrait de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement

Compte tenu de la nature des travaux, un dossier d'examen au cas par cas est nécessaire.

La rubrique 9 est ciblée du fait de la création d'un ponton de 3 m de largeur accolé au muret de la corniche sur un linéaire de 1.2 km ainsi que d'un linéaire de quai d'environ 40m dans une emprise portuaire existante.

La rubrique 11 est ciblée du fait des travaux de démolition partielle et reconstruction du muret de protection de la corniche mais également la dépose et repose des enrochements de protection du muret.

La rubrique 39 est ciblée du fait des travaux de réhabilitation des voiries existantes sur l'ensemble du linéaire soit une opération d'aménagement de 7.2 ha (ponton compris).

Il convient dès à présent de noter que le projet ne comporte aucun dragage de sédiments ni de rechargement de plage.

2.2 DESCRIPTION DU PROJET

2.2.1 Préambule

Dès sa création, à la fin du 19ème siècle, la Corniche a été un lieu de promenade animée par des séquences différenciées et permettant de nombreux usages complémentaires aux simples déplacements comme la promenade littorale pédestre, la pêche, les haltes contemplatives, la baignade, le cabotage. **La corniche a toujours eu un caractère affirmé patrimonial développant une facette terrestre et une facette maritime.**

Les siècles ont passé et les usages ont évolué vers un trafic routier toujours plus soutenu et une géométrie d'ouvrage qui elle a évolué à la marge, dans de faibles proportions. La concertation publique participative, effectuée sur le période de l'année 2022, a montré à quel point la prise en compte de la très grande part des modes actifs (piétons, cycles et transport en commun) était indispensable pour répondre aux besoins exprimés d'utilisation de la Corniche.

L'objectif majeur du projet est la mise en œuvre d'un programme précis qui lui correspond à des usages contemporains. La mise en valeur des perceptions visuelles du patrimoine bâti sur terre et en mer en dehors de notre périmètre d'intervention est également indispensable à prendre en compte.

2.2.2 Programmation et Usages

Après le bilan de la concertation publique, qui aura été très riche d'enseignement sur les attentes des usagers, nous avons défendu très vite la spécificité que le projet de la corniche allait devoir satisfaire 2 types d'usages : **les usages en mouvements (les déplacements de « promenade ») et les usages statiques.** Ces derniers, à caractères plus contemplatifs ou récréatifs, pourront se développer sur les pas moins de 10 points d'intérêts majeurs que sont les parcs, squares et esplanades rythmant les séquences paysagères diversifiées de la corniche. Ces 10 points d'intérêts, nommés les Zones d'animations, sont des projets en soi avec leur spécificité de lieux et de panoramas particulières, contribueront à l'animation et mise en valeur de la corniche. Le déplacement en sécurité et sans conflits d'usage de l'une à l'autre zone d'animation sera assuré par les différentes typologies de mobilité prévues dans la programmation.

Le bilan de la concertation est joint au présent dossier. (annexe 6.1)

2.2.3 Le projet

Le programme de la Corniche Tamaris prévoyait une division du projet en 3 secteurs géographiques du Sud au Nord. Ses secteurs ont évolué en 2 phases : phase Sud de la Porte Sud au Port du Manteau inclus et, phase Nord du Port du Manteau à l'Entrée Nord (Bois Sacrée).

Le programme de travaux prévoit un ensemble d'exigences qualitatives eu égard au caractère patrimonial et historique du site. **Elle prévoit au niveau des usages de déplacement d'arriver à maintenir sur l'ensemble du linéaire des 4 kilomètres de corniche littorale, une continuité des déplacement mode actifs, une Promenade piétonne littorale et une piste cyclable bi directionnelle de 3m de large minimum.**

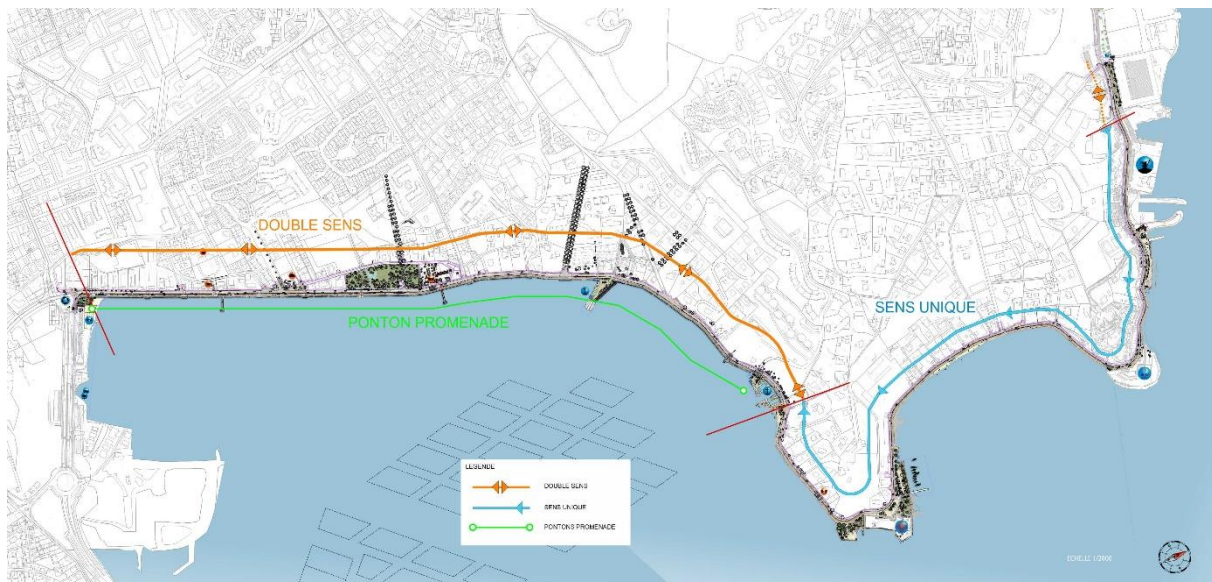
Des études de circulation ont permis de quantifier les flux sur le réseau routier et de caractériser par secteur les voies à requalifier. La partie Sud et linéaire de la corniche Tamaris, la corniche Pompidou, assume un trafic important de 6500 véhicules jour par sens de circulation. Plus de 3 500 véhicules quittent ensuite la corniche littorale au niveau de la rue THIERRY et environ 3000 véhicules jours se distribuent vers le Port du Manteau et plus au Nord. (Annexe 6.2)

Le programme fonctionnel de déplacement et le programme paysager de l'opération nécessitent « un profil en travers type de 16m d'emprise » pour assumer l'ensemble des fonctions avec une voie à double sens. Or l'emprise actuelle de la corniche en largeur est de 13m sur un kilomètre au Sud et de 10m sur 3 kilomètres au Nord. L'étréoussse relative de la corniche va donc être une contrainte majeure pour assumer l'ensemble des fonctions de déplacement cycles et piétons devant trouver une continuité sur 4 kilomètres.

Dans le cadre des échanges avec les services de l'état, aucune solution de remblaiement n'a pas été envisagée, même si la DDTM a bien compris l'impérative nécessité sécuritaire de pouvoir proposer des solutions de déplacement dissociées et aux normes contemporaines de sécurité.

A l'issu de la phase AVP, en synthétisant l'ensemble des contraintes programmatiques et fonctionnelles, la maîtrise d'œuvre a proposé comme solution pour pouvoir assurer la continuité des modes actifs de déplacement (piétons et cycles) :

- **un sens unique de voirie sur la moitié Nord de 2 Kilomètres, du secteur Bois sacré vers le Port du Manteau.**
- **un ponton promenade en estacade sur la baie du Lazaret, large de 3m , réservé exclusivement aux piétons et parallèle au mur parapet existant requalifié.**



Considérant la très forte affluence piétonne sur la Corniche Tamaris, ce dernier élément de programme de création de pontons estacades s'impose comme la solution technique complémentaire nécessaire au bon fonctionnement. Mais surtout à la sécurité des déplacements piétons de la corniche Tamaris dans sa partie Sud du secteur des Sablettes jusqu'au Port du Manteau, cela sur 2 kilomètres de linéaire.

D'une surface totale d'environ 6 000m² l'ouvrage se développera sur le Domaine public Maritime au contact direct mais au-delà du périmètre terrestre initial de l'opération de 70 000 m².

L'ouvrage ponton de 3m de large en moyenne, prendra appui sur une série des poteaux coté baie et sur le nouveau mur parapet littoral coté terre qui verra son génie civil requalifié dans sa partie terrestre hors sol.

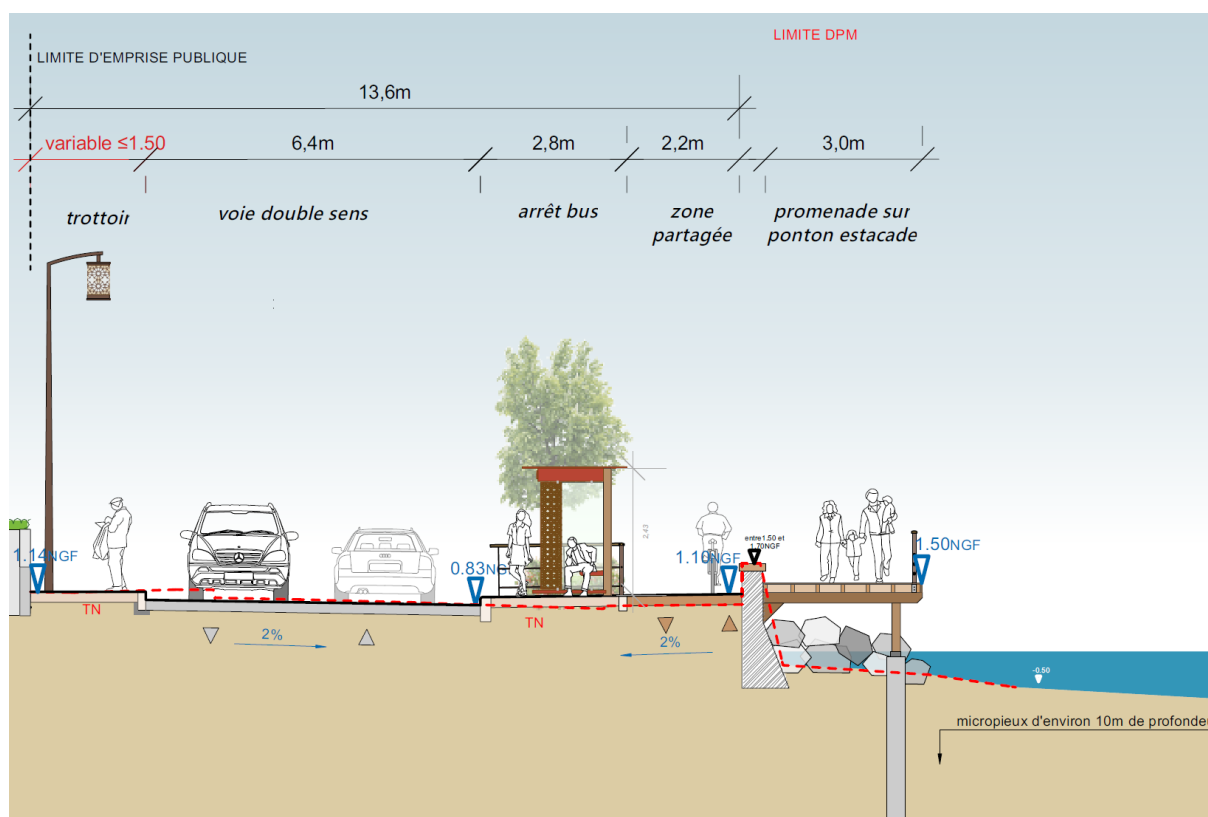


Figure 2 : Vue d'une coupe sur la zone du projet avec ponton longitudinal

2.2.4 Synthèse

Le projet d'aménagement de la Corniche Tamaris a comme volonté de « restaurer durablement cet ouvrage historique unique » et mettre en valeur tout le patrimoine architectural et paysager qui le caractérise. Notre projet de requalification se veut en phase avec les marqueurs paysagers caractérisant l'histoire maritime et terrestre de la corniche.

Parmi eux, le mur parapet historique, se trouvant surtout dans la partie Nord, est préservé et restauré avec une pierre froide calcaire type Cassis. La thématique des pontons est revisitée et permet également de proposer la continuité des usages en toute sécurité avec des points de vue inédits sur le grand paysage.

Différents éléments sont pris en compte pour améliorer la qualité paysagère de la Corniche qui selon les secteurs. La bande plantée ainsi que l'alignement ponctuel d'arbres, secteur Corniche Pompidou, correspondent à une ambition de renforcer la présence de feuillus dans la corniche pour accroître le patrimoine végétal reconnu. Le projet a comme intention de préserver le patrimoine végétal. Il participe au maintien du grand paysage boisé de la Seyne-sur-Mer.

L'aménagement proposé répond au programme avec un esprit de sobriété et de respect du patrimoine pour conforter et répondre aux besoins des différents usagers. Le projet d'aménagement de la Corniche Tamaris est ambitieux et remarquable, mais nécessaire pour sauver l'esprit des lieux et permettre modestement de « continuer l'histoire » de ce lieu emblématique.

2.3 COUTS ESTIMATIFS

Le coût estimatif des travaux est le suivant :

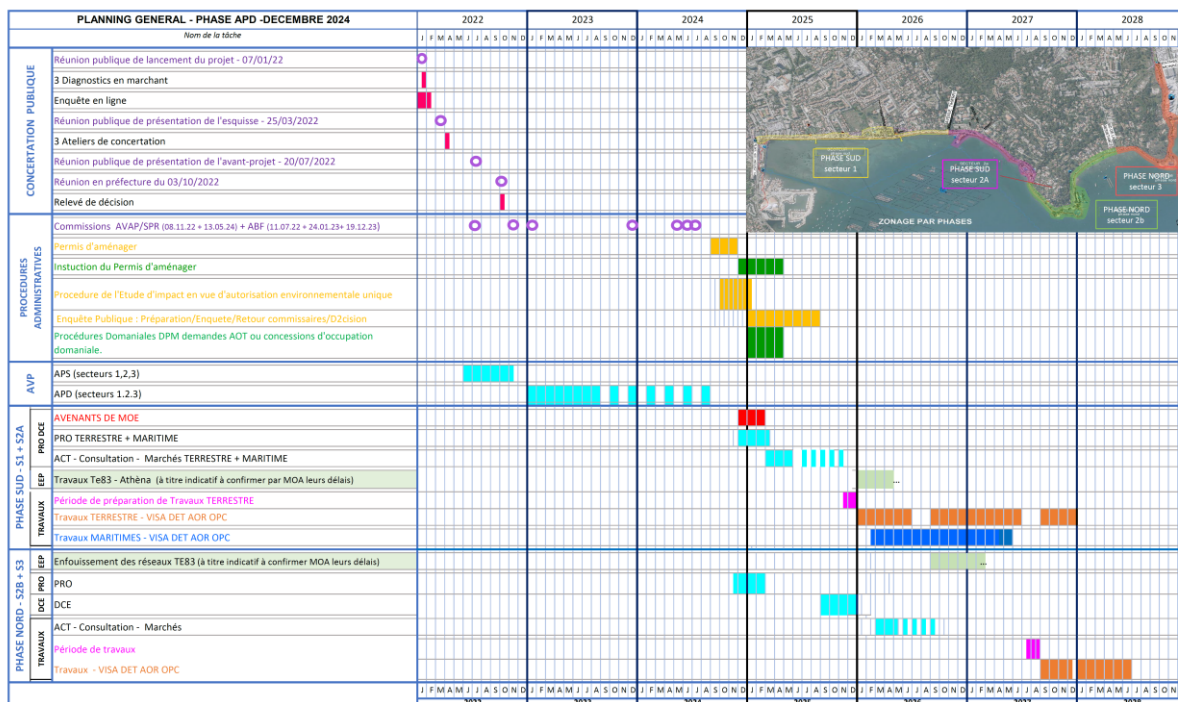
ESTIMATION		STADE APD		NOVEMBRE . 2024 - ind A	
N°	Désignation	U	té tota	PU	PT
RECAPITULATION TRAVAUX INFRASTRUCTURES					
Sous total	100 Travaux préparatoires :				847 775,52 €
Sous total	200 Terrassements Préparation :				1 667 595,60 €
Sous total	300 Réseaux :				2 439 701,55 €
Sous total	400 Voirie :				1 201 591,35 €
Sous total	500 Pontons :				5 239 374,30 €
Sous total	600 Mur parapet :				4 716 045,00 €
Sous total	700 Maçonnerie - Revt. de surface :				6 556 737,45 €
Sous total	800 Mobilier Urbain Equipements :				569 392,95 €
Sous total	900 Automatisme				57 600,00 €
Sous total	1000 Eclairage public :				1 829 189,70 €
Sous total	1100 Plantation / Arrosage :				1 254 376,80 €
Sous total	2000 Travaux maritimes (Hors pontons) :				2 061 900,00 €
TOTAL ESPACES PUBLICS (Hors Aleas) HT					28 441 280,22 €
Aleas HT					- €
TOTAL ESPACES PUBLICS (Hors Aleas) HT					28 441 280,22 €
TVA					5 688 256,04 €
TOTAL TTC					34 129 536,27 €

2.4 PLANNING

La réalisation des travaux sera scindée en deux phases.

La zone Sud débutera début 2026 et s'étalera sur 2 ans avec une interruption estivale sur chaque année.

La zone Nord débiterait à l'automne 2027 et se déroulerait sur 9 mois environ.



3 DOCUMENT D'INCIDENCES

3.1 INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le tableau présenté en page ci-après synthétise l'ensemble des incidences du projet sur :

- L'eau et les milieux aquatiques ;
- Les zones Natura 2000 situé à proximité ;
- Les ZNIEFF ;

ZONES / SITES / PERIMETRES	NOM	INCIDENCES
Eau et milieux aquatiques	-	Les travaux impacteront temporairement l'eau et le milieu marin en termes de turbidité mais ceci sera contenu par des mesures de protection. En période d'exploitation le projet n'aura aucun impact sur l'eau et le milieu marin au contraire, le projet sera bénéfique par une réduction des pollutions et une restitution du caractère moins artificialisé de certains secteurs.
Zone Natura 2000	Site Natura 2000 Directive Habitats (ZSC) – Zone Spéciale de Conservation : • Embiez Cap Sicié (FR9301997) ; Site Natura 2000 Directive Oiseaux (ZPS) – Zone de Protection Spéciale : • Aucune à proximité	La zone de projet ne se trouve dans aucun de ces périmètres.
Site classé		La zone de projet ne se trouve pas le périmètre de ce site classé.
ZNIEFF		La corniche Tamaris ne se trouve dans aucun des périmètres des ZNIEFF.

Tableau 2 : Tableau de synthèse des incidences du projet sur les différentes zones, sites et périmètres protégés

3.2 ENVIRONNEMENT

Il est présenté en annexe l'ensemble des diagnostics environnementaux réalisés sur la zone d'étude aussi bien ceux terrestres que maritimes.

Il en ressort que l'ensemble de la zone de projet se caractérise par une très forte anthropisation et un caractère artificialisé plus ou moins dégradé environnementalement parlant.

Le projet prévoit à ce titre la réhabilitation de la zone humide du crouton tel que décrit dans le cadre de l'étude naturaliste terrestre.

La partie maritime se caractérise par des zones à faible enjeu dans la bande littoral que laquelle le projet intervient : 1.2 km et sur une largeur de 3 m n partant du mur.

Il est à noter l'absence d'impact de long terme sur ces zones maritimes puisque le projet prévoit de reconstituer les enrochements présents à ce jour le long du mur.

3.3 COMPTABILITE DU PROJET AVEC LE SDAGE RM 2022-2027

Le SDAGE 2022-2027 fixe les grandes orientations pour une bonne gestion de l'eau et des milieux aquatiques dans les bassins versants du Rhône, de ses affluents et des fleuves côtiers méditerranéens qui forment le grand bassin Rhône-Méditerranée.

Le projet est compatible avec les 9 orientations fondamentales du SDAGE 2022-2027.

Et en particulier, il est à noter que le réaménagement de la zone humide du Crouton sont particulièrement concernés par les orientations 4, 5 et 6 :

- **Orientation 4 & 5 :** Restaurer une zone humide participe à la gestion hydrique globale à l'échelle du bassin versant. Les ~8000m² de zones humides dont les fonctionnalités seront restaurées vont permettre une optimisation (au maximum des capacités de l'entité humide) de la lutte contre les pollutions diverses.
- **Orientation 6 :** Ce projet de restauration d'intègre entièrement dans le cadre de « préservation et restauration » du fonctionnement naturel des zones humides, d'autant plus en situation littorale. Une valeur écologique et fonctionnelle nettement positive à l'état actuel sera apportée

Notons également que l'intégralité des voiries réhabilitées sera équipée de traitement des eaux de pluies alors qu'à ce jour, l'ensemble est rejeté directement en mer. Il en découlera une diminution des rejets de pollutions dans la baie.

3.4 COMPTABILITE DU PROJET AVEC LA STRATEGIE DE FAÇADE MARITIME

Le projet présenté s'inscrit pleinement dans les objectifs définis par le document de stratégie de la façade maritime méditerranéenne.

En particulier, le projet entend redonner toute sa place à l'interaction domaine terrestre et milieu maritime en participation aux usages raisonnés des milieux naturels.

En ce qui concerne le point particulier de l'artificialisation du milieu naturel, il convient de noter que l'emprise sur le domaine public maritime du projet se limite aux poteaux soutenant le ponton (à raison d'un poteau tous les 3 m). Ces poteaux fichés dans le fond marin sont situés sur une zone déjà artificialisée par la présence des enrochements en pied d'ouvrage.

De plus à l'échelle globale du projet, la reprise de l'ensemble des linéaires d'enrochements devant le mur va permettre de réduire leur emprise sur le domaine naturel.

Dès lors, le constat à l'échelle globale du projet est une désartificialisation du domaine naturel maritime.

3.5 COMPTABILITE DU PROJET AVEC LA PRISE EN COMPTE DU RISQUE SUBMERSION

S'agissant de la réhabilitation des quais existants, le porter à connaissance submersion n'impliquerait pas obligatoirement une rehausse du niveau des ouvrages existants.

Cependant dans le cadre de ce projet et en particulier sur le linéaire d'implantation du ponton, il est à noter que le muret existant peut se retrouver à des niveaux assez bas +0,7m NGF.

Dès lors, il a été convenu de retenir les principes suivants :

- **Rehausse du muret à au moins jusqu'à 1.5 m NGF lorsque cela est possible**
- **Implantation du ponton à 1.5 m NGF**
- **Si le ponton de circulation piétonne doit être descendu du fait de la topographie existante (au droit de certains passages spécifiques), le muret devra garantir la protection à 1.50 m NGF**

Ce point trouve une exception dans le port du Manteau dont les quais existants servent à accéder aux navires empêchant ainsi une rehausse trop important du niveau des quais. En effet dans le cas de petites embarcations, la rehausse du niveau des quais à 1.50 m NGF engendrerait une difficulté majeure pour accéder aux embarcations ayant un franc bord faible (30 cm).

En revanche, le projet présenté est tout à fait de nature à faire l'objet d'une rehausse ultérieure des quais par l'ajout d'un couronnement complémentaire dans l'avenir et lorsque le niveau moyen des eaux créera ybe revanche insuffisante entre le niveau du quai et le niveau des eaux.

3.6 MESURES CORRECTIVES ET COMPENSATOIRES

Il convient de préciser à titre liminaire que, compte tenu de l'impact limité du projet sur l'environnement du site, aucune mesure compensatoire n'est envisagée.

MESURES EN PHASE DE TRAVAUX
• Filets anti-MES • Mesures de turbidité • Retrait des encombrants et épaves maritimes dans l'emprise des zones de travaux.
MESURES EN PHASE D'EXPLOITATION
• Gestion des déchets • Information et sensibilisation des usagers

Tableau 3 : Mesures correctives et compensatoires