PREFECTURE DU VAR

DEPARTEMENT du VAR

CONSULTATION PARALLELISEE

Consultation Parallélisée du 08 juin au 08 septembre 2026 pour l'Autorisation Environnementale des travaux de démolition et reconstruction du Pont de la RD 559 au lieu-dit la Galiote à St AYGULF (commune de FREJUS)

RAPPORT et CONCLUSIONS MOTIVÉES

2° partie : CONCLUSIONS MOTIVÉES sur l'Autorisation Environnementale

André VANTALON
commissaire enquêteur

PREFECTURE du VAR

DEPARTEMENT du VAR

Consultation Parallélisée du 08 juin au 08 septembre 2026 pour l'Autorisation Environnementale des travaux de démolition et reconstruction du Pont de la RD 559 au lieu-dit la Galiote à St AYGULF (commune de FREJUS)

Sommaire des Conclusions motivées

1: rappel du projet soumis à consultation parallélisée page 3

2 : résumé du rapport page 4

3 : observations des Personnes Publiques Associées (PPA) page 5

4 : observations du commissaire enquêteur page 6

4.1 une nouvelle procédure page 6

4.2 une procédure peu adaptée au cas de la Galiote page 6

4.3 Autorisation Environnementale et attentes du public différentes page 7

4.3.1 la démarche d'Autorisation Environnementale page 7

4.3.2 organisation de la consultation parallélisée et dossier support page 8

4.3.3 l'attente du public page 9

4.3.4 préparation de la réunion de clôture page 10

5 : conclusions motivées page 11

5.1 conclusion sur la demande d'Autorisation Environnementale page 11

5.2 conclusion élargie page 12

Consultation Parallélisée du 08 juin au 08 septembre 2026 pour l'Autorisation Environnementale des travaux de démolition et reconstruction du Pont de la RD 559 au lieu-dit la Galiote à St AYGULF (commune de FREJUS)

Conclusions motivées

1: rappel du projet soumis à la consultation parallélisée:

La RD 559 franchit le Grau des Etangs de VILLEPEY à l'entrée Nord de ST AYGULF par le Pont de la Galiote.

C'est un ouvrage relativement ancien qui subit régulièrement des désordres au point que la circulation des poids lourds de plus de 19T y a été interdite en 2019 et que récemment en avril 2025, cette interdiction a été étendue à l'ensemble des véhicules de plus de 3,5T, avec dérogation pour les services de secours , les transports scolaires et le ramassage des OM.

Les expertises successives menées par le Département avec l'aide du CEREMA ont conclu à sa nécessaire reconstruction en lieu et place avec un ouvrage à structure mixte acier-béton s'appuyant sur 3 piles au lieu des 4 actuelles.

Ce projet de démolition et reconstruction de l'ouvrage **pouvant avoir des incidences** en terme hydraulique (notamment vis à vis des crues de l'ARGENS) comme en termes environnementaux (vis à vis de la Zone NATURA 2000 des étangs de VILLEPEY) un dossier a été élaboré par le Département pour demander l'**Autorisation Environnementale** préalable à la démolition-reconstruction du pont.

Conformément à la récente loi 'Industrie Verte' cette Autorisation Environnementale a fait l'objet de la nouvelle procédure de **Consultation Parallélisée du public et des services** pendant 3 mois, **du 08 juin au 08 septembre** 2026 avec deux réunions publiques les 15 juin et 08 septembre 2026 et deux permanences les 10 juillet et 10 août 2026.

La première partie 'rapport' rend compte du déroulement de cette procédure et des observations du public. La seconde partie 'conclusions motivées' vise à éclairer l'autorité décisionnaire sur les suites à donner à cette demande d'Autorisation Environnementale. Enfin, compte tenu du contexte particulier de cette consultation, j'ai ajouté un paragraphe ' conclusions élargies'.

2 : résumé du rapport :

Du 08 juin au 08 septembre 2026, cette consultation parallélisée avec ses deux réunions publiques des 15 juin et 08 septembre et ses deux permanences des 10 juillet et 10 août a suscité une forte participation du public, en particulier lors des réunions publiques. Cette participation s'est traduit par un grand nombre d'observations déposées sur le registre ouvert à cet effet par le Département maître d'ouvrage du projet et également par un nombre élevé de questions lors des réunions publiques et des permanences.

Ces 132 questions et observations ont été regroupées en 5 grands thèmes :

- EAU (**10 observations)** pour toutes les questions concernant l'incidence du projet sur les eaux des étangs , mais aussi et surtout sur l'impact du chantier lors des crues de l'Argens voisine qui débordent par les étangs ;
- BIO (**5 observations**) pour toutes les remarques relatives à la faune et la flore et plus largement la zone Natura 2000 ;
- REP (**7 observations**) pour toutes les observations privilégiant la réparation du pont plutôt que sa démolition-reconstruction évitant ainsi les nécessaires déviations à organiser ;
- DEV (**96 observations**) pour toutes les interrogations sur les conditions de rétablissement des mobilités du quotidien, une fois le pont démoli ;
- DIV (**14 observations**) comme divers : rubrique d'observations isolées difficilement classables ;

Les deux premiers thèmes découlent des problématiques traitées par cette demande d'Autorisation Environnementale qui vise **les seules incidences sur l'Eau et la Zone Natura 2000** du projet de démolition-reconstruction en lieu et place du pont de la Galiote à St AYGULF.

Les deux suivants (REP et surtout DEV) tiennent à des questions complémentaires au projet qui ne sont pas, ou très peu, abordées dans le dossier support à cette consultation parallélisée et qui marquent l'**inquiétude** des saints-aygulfois sur les conditions de rétablissement des conditions de circulation après démolition du pont.

En particulier, dés la première réunion publique du 15 juin, ce questionnement sur l'**absence de précisions** concernant les conditions de rétablissement des mobilités du quotidien, a donné le ton au débat et fourni par la suite la très grande majorité des questions et observations exprimées. Ce qu'à résumé Var Matin, début juillet, par son article : « *Pont de la Galiote , une association locale demande la* ***transparence*** *»*.

Dans cette seconde partie 'conclusions motivées', il faut dégager des éléments d'appréciation et de **conclusion sur la demande d'Autorisation Environnementale** objet de cette consultation parallélisée, mais également s'interroger sur ce **décalage** entre attentes du dossier d'Autorisation Environnementale et attentes du Public, pour parallèlement y donner suite.

3 observations des Personnes Publiques Associées (PPA) :

C'est l'autre composante de cette consultation parallélisée qui, par principe, associe simultanément consultation du public et consultation des services et collectivités locales.

A compter du 29 avril 2026, le dossier de demande d'autorisation environnementale, déposé par les services du Département Maître d'Ouvrage le 29 juillet 2025, ayant était déclaré complet , le service instructeur a consulté parallèlement les 5 personnes publiques associées (PPA) :
- l'Agence Régionale de Santé (ARS) pour les enjeux de sanitaires,
- le Service Départemental d'Incendies et de Secours (SDIS) pour les questions sécuritaires,
- la Direction Régionale de l'Architecture et de la Culture (DRAC) pour l'intégration du projet dans son environnement,
- la Ville de FREJUS pour les problématiques locales,
- la Communauté de Communes pour les questions de mobilité,

Suivant la nouvelle procédure 'Industrie Verte', les 3 services disposaient de 45 jours pour répondre et les deux collectivités territoriales de 2 mois. Passé ces délais de réponses, les avis sont réputés favorables.

A l'issue de cette consultation des 5 PPA, seule l'ARS a répondu dans les délais.

L'avis **favorable** de L'ARS du 1° juin 2026, assorti de 3 prescriptions, a ainsi été rendu public par sa mise en ligne sur le site du Département dédié au projet et le Département y a répondu le 11 août confirmant la mise en œuvre de ces 3 prescriptions.

Les 4 autres avis (SDIS, DRAC, Ville de FREJUS, Communauté de Communes) **non reçus dans les délais** sont, administrativement, **réputés favorables**.

Néanmoins, **à titre d'information du public,** nous avons mis en ligne sur le site dédié ces avis même si administrativement, ils demeurent **non opposables** car hors délais. Ils sont brièvement rappelés ci-après :

SDIS *avis reçu* ***hors délai*** *le* ***16 juin*** *apporte un éclairage sur la question, maintes fois posées, des itinéraires de secours après démolition du pont de la Galiote, avec un temps d'intervention estimé à 15mn contre 6mn actuellement.*

DRAC *avis* ***hors délai*** *reçu le* ***08 juillet*** *où la DRAC indique qu'elle n'émet pas de demande de fouilles archéologiques.*

Ville de FREJUS *par une délibération prise le 25 juin, mais transmise* ***hors délai*** *le* ***03 juillet****, rappelle le cadre réglementaire de cette consultation parallélisée et se positionne* ***favorablement*** *sur la demande d'autorisation environnementale du Département.*

Communauté d'Agglomération Estérel Côte d'Azur : absence d'avis *au 08 septembre clôture de la consultation parallélisée.*

Nota : ces services et collectivités locales ont été informés de l'élaboration du projet et, rodés à ces procédures, savent que l'absence de réponse dans les délais sera réputée comme valant *avis favorable*. On peut donc raisonnablement penser que cette absence de formalisation d'avis équivaut à un **accord implicite**. Ce fut, par exemple, le cas du SDIS qui a transmis avec un décalage de quelques jours son avis favorable, comme pour la ville de FREJUS .

En résumé : **avis favorable des 5 PPA** dont un formalisé favorable dans les délais (ARS) et les 4 autres réputés favorables.

4 : observations du commissaire enquêteur :

4.1 une nouvelle procédure:

Cette nouvelle procédure, issue de la Loi 'Industrie Verte' de 2023 et de son décret d'application d'octobre 2024, vise à réduire les délais de procédure en **associant** pendant 3 mois **consultation du public et consultation des services**. Le public est informé des avis des services au fur et à mesure de leur production et à l'issue des 3 mois de consultation, la Préfecture dispose **simultanément** des avis du Public et des Services pour pouvoir directement se prononcer sur l'*autorisation environnementale* sollicitée.

Toute nouvelle, cette procédure a été mise œuvre 2 fois dans le Var pour deux **Autorisations Environnementales** relatives à des projets de création de bassins de rétention routiers :
- consultation parallélisée du 03 juin au 03 septembre 2025 pour un projet de bassin de rétention à DRAGUIGNAN ;
- consultation parallélisée du 12 novembre 2025 au 12 février 2026 pour un projet de bassin de rétention à SIX FOURS LES PLAGES ;

La lecture des rapports et conclusions de ces deux premières consultations parallélisées montre que, dans les deux cas, les projets et dossiers support traitaient **l'ensemble du projet :** de l'expression des besoins au projet de réalisation des ouvrages. Ce qui n'est pas le cas avec le projet du pont de la Galiote.

4.2 une procédure peu adaptée au contexte de la Galiote:

En effet, à la différence de ces deux premières consultations parallélisées, cette **demande d'Autorisation Environnementale** ne porte que sur **une partie du projet** : l'analyse des incidences de la démolition - reconstruction en lieu et place du pont de la Galiote sur l'eau, les crues de l'Argens et la zone Natura 2000 adjacente .

Ainsi, ne sont pas, ou très peu, abordées les questions *Avant* et *Après* démolition du pont :
- pourquoi démolir et reconstruire **en lieu et place** ?
- comment **rétablir les mobilités du quotidien** après démolition du pont ?

Contrairement aux deux bassins de rétention cités plus haut, cette consultation parallélisée ne vise pas la création d'un nouvel équipement pour un nouveau besoin mais *plus simplement* le remplacement d'un pont très dégradé par un autre.

L'**enjeu essentiel pour les habitants** est celui de la continuité des déplacements assurés par ce pont après sa démolition.

Ainsi, cette consultation parallélisée intervient comme **une nouvelle étape** dans un long processus et non comme un tout autonome**.** Long processus de maturation qui a débuté avec la prise en compte de l'absence de solution perenne de réparation qui ajoutée aux contraintes de site en milieu urbain ont abouti au principe d'une **reconstruction en lieu et place,** ce qui oblige démolition et donc itinéraires de déviation.

Processus dont la dernière étape publique a été la **concertation de 2023** relative au choix du type de nouveau pont . Et **déjà,** lors de cette concertation, les questions du public ont porté sur les **conditions de rétablissement des circulation du quotidien** une fois le pont démoli. En effet, en de nombreux points, l'itinéraire de déviation par les RD7 et RD8 est **connu comme insuffisant** pour supporter le trafic dévié de la RD559.

Autrement dit, le public qui s'est déjà largement inquiété des conséquences de la démolition du pont sur sa mobilité quotidienne **il y a 3 ans**, *se voit invité à* ***participer de nouveau*** *à une consultation de 3 mois à l'été 2026* où le principal sujet de préoccupation, **déjà clairement exprimé depuis 2023,** ne sera pas au centre de cette nouvelle consultation.

Résultat, en grossissant le trait, cette *nouvelle consultation du public* aboutit à cette situation paradoxale où l'**utilité de reconstruire** ce pont est **très largement comprise** (à 90%) **,** mais, où la **présentation du dossier d'autorisation environnementale** des travaux correspondant est **très largement rejetée** (à 78%)**.**

4.3 Autorisation Environnementale et attente du public différentes

4.3.1 deux attentes différentes :

Par sa situation sur le débouché des étangs de VILLEPEY et la zone Natura 2000 adjacente , le chantier de démolition - reconstruction du pont **peut avoir des incidences** sur les eaux des étangs notamment lorsqu'elles servent d'exutoire complémentaire aux crues de l'Argens voisine tout comme sur la faune et la flore de la zone Natura 2000.

Ces incidences potentielles, doivent être **préalablement évaluées, éventuellement compensées ou corrigées** dans le cadre d'une **demande d'Autorisation Environnementale. D**ans le cadre de la nouvelle Loi Industrie Verte, cette demande d'autorisation environnementale amène la procédure de *consultation parallélisée* du public.

Mais, une telle Autorisation Environnementale n'est pas toujours nécessaire pour les projets de démolition et reconstruction en lieu et place de ponts routiers :

- en remontant le cours de l'Argens, il serait possible de trouver un pont routier qui ne serait ni concerné par la problématique inondation ni par une zone Natura 2000, ou dans une bien moindre mesure, et dont les travaux de démolition-reconstruction *en lieu et place* ne seraient pas soumis à Autorisation Environnementale et n'engageraient donc pas de consultation parallélisée du public ;

- par contre, avec ou sans Autorisation Environnementale, la démolition- reconstruction d'un pont routier ***en lieu et place*** nécessiterait forcement d'**organiser un itinéraire de déviation** qui, lui, ne serait **pas soumis à obligation de consulter le public.**

Les deux procédures d'Autorisation Environnementale pour démolir et reconstruire le pont de la Galiote en lieu et place et d'organisation des déviations routières qui en découlent sont **administrativement indépendantes.**

Ce sont bien **les caractéristiques environnementales du site** du futur chantier de démolition-reconstruction du pont en lieu et place qui imposent **cette nouvelle consultation du public et non l**es conditions extérieures de retablissement des circulations.

4.3.2 organisation de la consultation parallélisée et dossier support:

Le 29 avril 2026, lors de la réunion de préparation de l'arrêté organisant cette consultation parallélisée, j'avais posé la question des nécessaires déviation à mettre en place une fois le pont démoli.

Les analyses des effets du chantier de démolition-reconstruction du pont sur son environnement immédiat conduites et **affinées durant les 10 derniers mois** (dépôt dossier juillet 2025 et recevabilité en avril 2026) portent sur les **éventuelles incidences Loi sur l'Eau et Zone Natura 2000** de ce chantier de démolition-reconstruction et se concentrent donc sur l'espace directement concerné, correspondant, peu ou prou, aux emprises de l'actuel pont.

Comme pour tout dossier d'étude environnementale, le dossier retrace les différentes variantes étudiées et le choix de la solution retenue, approfondie et présentée à la consultation. Cet rappel occupe les pages 62 à 66 du sous-dossier principal :

- pages 62 et 63 : rappel de l'étude de 6 scénarios en 2017 positionnant 5 nouveaux ouvrages proches du pont actuel ou en lieu et place et 1 plus au nord avec fermeture du chenal actuel et création d'un nouveau chenal ;
- pages 63 et 64 : en 2019, comparaison plus poussée des deux scénarios retenus en liaison avec la ville de FREJUS : 1A (démolition-reconstruction en lieu et place) et 6 (fermeture du chenal actuel et construction d'un nouveau pont plus au nord) . Cette étude à abouti à l'**abandon du scénario 6** qui minimisait certes les périodes de déviation de la RD559, mais présentait de **trop fortes contraintes environnementales** (création d' un nouveau chenal notamment);
- pages 64 à 66 : concertation de 2023 sur 3 types de nouveaux ponts à construire en lieu et place suivant scénario 1A retenu (pont tout béton, tout acier ou mixte) et comparaison multicritères de ces 3 options. Scénario retenu : structure mixte Acier Béton. Le critère durée de coupure de la RD559 y figure et varie de 6,5 à 8 mois de coupure (et donc de déviations à mettre en place) suivant les types de pont à construire;

Enfin, page 8 du même sous-dossier principal, au §2.5 relatif aux conditions d'exécution des travaux, il est indiqué que *« l'impact des travaux sur le trafic routier de la RD559 sera limité autant que possible. Des interruptions temporaires des circulations seront nécessaires, mais elle seront réduites au maximum dans la durée* ».

Ainsi, depuis 2023, tous les scénarios étudiés comportent la mise en place d'*itinéraires alternatifs* pour palier la fermeture de la RD559 avec pour objectif un *impact limité autant que possible sur le trafic routier de la RD559*.

Ce rappel des différents scénarios étudiés montre que des itinéraires de déviation seront nécessaires et que l'objectif sera de réduire, autant que possible, leur impact sur la mobilité du quotidien **sans pour autant donner d'indication ni sur leurs conditions de mise en œuvre ni sur leur échéancier**. Or, ces questions de réalisation et de calendrier étaient déjà présentes lors de la concertation de 2023 d'où le rappel assez vif concernant la mise en œuvre des itinéraires alternatifs lors de la première réunion publique du 15 juin 2026.

Par la suite, le thème du **manque d'information** sur la réalisation de ces itinéraires de déviation s'amplifie au point d'être repris par Var Matin qui titre dans un article début juillet 2026 « *Pont de la Galiote, le CEERF réclame de la **transparence*** ».

4.3.3 l'attente du public :

Les procédures d'Autorisation Environnementale et d'organisation de déviations routières restent indépendantes et **ne répondent pas aux mêmes obligations** en matière de **consultation du public**:

- administrativement, on comprend que cette consultation parallélisée au titre de l' Autorisation Environnementale du fait des caractéristiques du site de La Galiote reste concentrée sur la seule opération de démolition-reconstruction de ce pont **sans obligation** de préciser l'organisation des déviations à mettre en place qui incombent au Département maître d'ouvrage et nom à la Préfecture autorité décisionnaire de l' Autorisation Environnementale;

- **d'un point de vue pratique**, le sujet des déviations ayant été largement abordé par le public lors de la précédente concertation d'il y a 3 ans , **il était largement fondé** à attendre que ce **nouvel épisode de consultation publique** réponde effectivement à son principal **souci** qui était, et reste, le **rétablissement des déplacements du quotidien** après démolition du pont ;

Enfin, il ne m'a pas été rapporté de questionnement sur l'organisation de ces déviations entre ces deux consultations du public. De la concertation de 2023 à l'actuelle consultation parallélisée, le pont reste en place, les voitures continuent de l'emprunter : sa démolition semble une échéance plus ou moins lointaine.

La consultation parallélisée de 2026 portant sur l'incidence des **opérations de démolition-reconstruction** du pont se comprend comme une **autorisation de démolir le pont** alors que la question des itinéraires alternatifs s'est perdue dans le temps: *inquiétudes renforcées* .

4.3.4 préparation de la réunion de clôture :

Face à l'absence de communication sur l'avancée des réflexions sur les déviations et à l'absence de proposition pour y remédier, j'ai demandé, le 10 août, aux services techniques du Département de préparer un synoptique décrivant l'ensemble des tronçons des RD7 et RD8 servant d'itinéraire alternatif après démolition du pont afin de permettre au public de visualiser directement *ce qui est fait et ce qui reste à faire* sur ces infrastructures lors de la réunion de clôture du 08 septembre.

Mais, cela ne répondait pas aux très nombreuses autres questions et propositions pour des actions complémentaires en terme de *mobilité* dont :
- le rétablissement de navettes maritimes St AYGULF, FREJUS, ST RAPHAEL ;
- la restructuration et l'augmentation de l'offre de liaisons par autocars ;
- la recherche d'itinéraires alternatifs dédiés aux véhicules de secours passant au plus prés des étangs ;
- la réorganisation des circuits de transports scolaires ;
- la mise en place de navettes côté St AYGULF de manière à drainer une grande partie des actifs vers la passerelle piétons-cyclistes et un parking pour leurs voitures côté FREJUS ;

Une nouvelle réunion avec les services techniques du Département a montré que nous ne pourrions pas répondre à toutes ces attentes. En particulier, le Département n'est pas seul décideur, d'autres Collectivités interviennent (Communauté d'Agglomération et Région pour la mobilité) et Services de l'État pour le réaménagement de certains ouvrages.

La priorité pour la suite de ce projet, **dont la réalisation est attendue**, est d'assurer le rétablissement d'une communication constructive et régulière entre le maître d'ouvrage Département et les saints-aygulfois tout en rappelant que l'Autorisation Environnementale pour les travaux de démolition-reconstruction du pont **n'est pas le point de départ** de la démolition du pont.

Sur cette base, lors de la réunion de clôture le Directeur Départemental des Infrastructures et de la Mobilité annonce que, d'ici à la fin de l'année, une communication sur ces questions d'infrastructure, de mobilité et de calendrier sera organisée à St AYGULF.

5 : conclusions motivées

5.1 conclusion sur la demande d'Autorisation Environnementale :

Ce que je retiens de la demande d'*Autorisation Environnementale pour pouvoir démolir et reconstruire,* ***à terme****, le pont en lieu et place* :

Les **services et collectivités territoriales** se sont prononcés favorablement et le Département s'est engagé à mettre en œuvre les prescriptions de l'avis de l'ARS ;

Les quelques observations du **public** se rapportant à la demande d'Autorisation Environnementales ont surtout porté sur l'incidence du projet sur les conditions d'écoulement des crues et sur le maintien de bonnes conditions pour la faune aquatique durant le chantier (passe à poissons, réduction zones de pêche) . Elles ont été examinées par les services du Département qui y ont répondu le 31 juillet suite au premier PV des observations, le 11 août suite à la seconde permanence et le 16 septembre en réponse au PV définitif des observations;

Plus globalement, la nécessité de démolition de l'ouvrage en vue de sa reconstruction est très largement partagée au point que beaucoup considèrent même que cette reconstruction commence à tarder ;

En conclusion :

Cette consultation parallélisée concernant l'Autorisation Environnementale préalable aux travaux de démolition et reconstruction en lieu et place du pont de la Galiote menée du 08 juin au 08 septembre 2026 a suscité une **large participation du public** sans remise en cause notoire du principe de reconstruction en lieu et place de ce pont.
Non remise en cause également partagée par les services et collectivités locales parallèlement consultés .
Le besoin de reconstruire ce pont en lieu et place est ainsi très largement partagé.

Complémentairement, je relève que :
- les rares questions posées en rapport avec l'objet de la consultation parallélisée l'ont été sur l'incidence du projet sur les crues et des mesures visant à améliorer les conditions de vie de la faune aquatique durant le chantier et qu'elles ont trouvé réponse dans les éléments communiqués par le Département Maître d'Ouvrage avec adaptation des profils des ouvrages de protection de manière à limiter et maîtriser la sur-élévation des hauteurs d'eau atteintes en cas de crues, maintien d'une passe à poissons d'au moins 15m et réduction des zones de pêche;
- plus globalement, s'agissant des enjeux environnementaux, le dossier a montré que l'incidence environnementale en phases travaux des opérations de démolition-reconstruction du pont en lieu et place étaient minime voire négligeable ;
- et qu'à terme, le nouvel ouvrage était plus transparent à l'écoulement des eaux et des crues ;

Ainsi, le public a pu s'exprimer et trouver les réponses à ses questions environnementales dans les éléments communiqués par le Département maître d'ouvrage ;

Aussi, je considère le déroulement de la consultation parallélisée comme normal,

Enfin, du fait de la très faible incidence environnementale des travaux de démolition-reconstruction en lieu et place du pont de la Galiote sur son environnement naturel, et des éléments de réponse communiqués par le Département, maître d'ouvrage, la demande d'Autorisation Environnementale pour les travaux correspondants doit être accueillie **favorablement**.
Toutefois, je considère qu'il y aura lieu **complémentairement** d'élargir la réflexion aux questions relatives au rétablissement des mobilités du quotidien qui ont amené cette forte participation du public et ont très largement dominé cette consultation parallélisée.

5.2 conclusion élargie

Si la participation du public a été massive, c'est surtout parce que les saints-aygulfois se sont mobilisés autour d'un sujet complémentaire à celui initié par cette consultation parallélisée : *le maintien des mobilités du quotidien après démolition du pont*.

Ce message, frappé au coin du **bon sens** et issu de la précédente concertation de 2023 , doit nous amener à **préciser davantage** que ne le fait ce dossier, la complémentarité des prochaines étapes à venir, dont celles relatives au rétablissement des mobilités du quotidien.

Allant dans ce sens, je relève, que suite à nos nombreux échanges avec les services techniques du Département notamment autour des travaux d'amélioration des RD7 et RD8 , le Département a confirmé ce 16 septembre 2026 dans ces éléments de réponse au PV des observations *que les déviations de circulation seront mises en place pour la coupure de circulation de la RD559 soit de l'automne 2029 à l'été 2030 (réponse au PV page 6/12).*

Aussi, je suggère vivement de ne pas limiter la conclusion de cette consultation parallélisée à la seule conclusion relative à l'autorisation environnementale demandée et de l'élargir en rappelant que si cette autorisation environnementale permet la démolition et la reconstruction du pont en lieu et place, cette démolition ne pourra intervenir qu'après **réalisation *effective*** d'un ***plan de rétablissement des circulations***.

Complémentairement, je note enfin, que le Département, maître d'ouvrage, reprend l'initiative pour une **meilleure communication** sur la nature et la durée des travaux de rétablissement des mobilités du quotidien afin de les intégrer dans les prochaines étapes de ce **nécessaire chantier de reconstruction du pont de la Galiote** à **St AYGULF**.

St RAPHAEL le 16 septembre 2026

André VANTALON commissaire enquêteur