

EXPOSE DES MOTIFS ET CONSIDERATIONS  
SUR L'UTILITE PUBLIQUE ET L'URGENCE  
DE LA MISE A DEUX FOIS TROIS VOIES DE L'AUTOROUTE A57  
SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES  
DE TOULON, DE LA VALETTE-DU-VAR ET DE LA GARDE

**L'historique**

Construite dans les années 60, « l'autoroute A57 » a vu en quelques décennies son trafic se densifier et son environnement s'urbaniser très fortement justifiant l'étude de son élargissement. Dès 1991, une première mise à deux fois trois voies a été réalisée entre Benoît Malon et la Palasse. En 2004, les études pour son élargissement ont été relancées, notamment après la mise en service, en 2002, du premier tube nord de la traversée souterraine de Toulon. En 2008, une concertation publique a été organisée par la DREAL pour sa mise à deux fois trois voies. Au terme de cette procédure, le bilan de la concertation a retenu le scénario de « l'élargissement avec circulation facilitée des cars ». En 2014, la mise en service du deuxième tube de la traversée souterraine de Toulon a nécessité la réalisation d'un élargissement à deux fois trois voies, par les services de l'Etat, entre Benoit-Malon et Tombadou, avec régulation sur les bretelles d'accès.

**Le maître d'ouvrage**

Par décret n°2015-1045 du 21 août 2015, l'État a intégré à la concession de la société des autoroutes Estérel-Côte d'Azur-Provence-Alpes (ESCOTA) une partie de l'autoroute A50, entre l'échangeur de Toulon-ouest et l'entrée du tunnel de Toulon-ouest, les 2 tubes de la traversée souterraine de Toulon et la section de l'autoroute A57 comprise entre le diffuseur Benoît Malon et le nœud-autoroutier de Pierre-ronde.

La société ESCOTA est donc intervenue dans ce projet, comme maître d'ouvrage agissant au nom et pour le compte de l'État, en s'appuyant sur un comité technique mis en place dès septembre 2015 et réunissant : les communes de Toulon, de La Valette-du-Var et de La Garde, le conseil départemental du Var et la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, devenue métropole.

**L'urgence à intervenir**

L'A57 constitue un maillon majeur de la traversée de l'agglomération toulonnaise. Elle enregistre un trafic journalier moyen annuel dépassant les 110 000 véhicules. L'autoroute connaît des conditions de circulation très difficiles aboutissant notamment à la saturation des entrées et sorties Est de Toulon. Le recours à la régulation du tunnel et des bretelles d'entrée et de sortie de l'A57 est de plus en plus fréquent. Le taux d'accidents corporels y est très élevé, environ 4,6 fois plus importante que la moyenne. Cet engorgement présente des répercussions négatives sur le transport collectif et participe également à une augmentation de la pollution atmosphérique.

L'urgence toute particulière du projet et la nécessité de maîtriser le foncier, préalablement à la réalisation des travaux, justifient le recours à la procédure d'urgence. Cette dernière permet, dans le cadre prévu par la loi, de réduire les délais de la phase judiciaire de l'expropriation tout en préservant les droits des propriétaires.

## Le projet

Le projet s'étend sur un linéaire d'environ 6,75 km depuis le diffuseur Benoît Malon jusqu'au nœud-autoroutier de Pierre-ronde et traverse les territoires des communes de Toulon (2,6 km), de La Valette-du-Var (3,35 km) et de La Garde (0,8 km).

## Les principes d'aménagements retenus

Le projet vise à :

- augmenter la capacité de l'A57 en l'élargissant à 2x3 voies et en optimisant le fonctionnement des différents échangeurs et carrefours de raccordement au réseau viaire local, tout en interdisant les remontées de queues de bouchon dans le tunnel-sud de l'A50 et les remontées de file au niveau des bretelles de sortie qui viendraient perturber la section courante ;
- mettre l'infrastructure existante aux normes en vigueur ;
- améliorer l'intégration de l'A57, notamment en préservant la continuité des itinéraires pour les piétons et les cycles ;
- renforcer les performances environnementales de l'infrastructure, grâce à une mise à niveau des dispositifs d'assainissement et une réduction des nuisances sonores ;
- améliorer la gestion dynamique de l'autoroute, par un renforcement des outils d'exploitation et d'information aux usagers ;
- favoriser le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement, en concevant une continuité est-ouest circulaire pour les bus et les autocars grâce à une bande d'arrêt d'urgence pouvant servir de voie réservée, et, à des voies d'entrecroisement au niveau des échangeurs.

Ces travaux s'accompagneront de la création d'un arrêt de bus, dans les 2 sens de circulation de l'A57, au niveau du quartier de Sainte-Musse afin que puisse être créé à terme, le cas échéant, un futur pôle d'échange multimodal entre l'A57, une ligne de bus à haut niveau de services (BHNS) et une future halte ferroviaire ;

Enfin sur l'ensemble de la section élargie, la vitesse de circulation sera ramenée à 90 km/h.

## Les aménagements envisagés

Il est prévu notamment :

- la réalisation d'une 3<sup>ème</sup> voie de circulation, dans les 2 sens ;
- l'aménagement des bandes d'arrêt d'urgence afin de pouvoir les utiliser comme voies réservées aux transports collectifs sur certaines sections du projet. Une voie d'entrecroisement est prévue lorsque les bretelles d'entrée et de sortie de deux échangeurs sont trop proches pour permettre la mise en place d'un dispositif d'insertion et d'un dispositif de sortie consécutifs ;
- les échangeurs (Benoît Malon – RD559 – Tombadou – Les fourches – La Bigue) seront modifiés pour permettre leur raccordement à l'A57 élargie et aux voies locales, tout en intégrant des voies d'insertion rendues nécessaires par la circulation possible des bus et autocars sur les bandes d'arrêt d'urgence ;
- les ouvrages de franchissements de l'A57 intégreront des voies dédiées aux piétons et aux cycles, ainsi que des aménagements pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- les différents accès et voies de communication impactés par le projet seront rétablis ;
- un système d'assainissement pluvial de l'ouvrage autoroutier sera créé ;
- la réalisation de nouvelles protections phoniques à la source ou, le cas échéant, la reconstruction de celles existantes est prévue. Ces ouvrages seront complétés par des isolations de façades pour les ayants-droits ;
- une plateforme d'arrêt pour les bus est prévue sur l'A57, dans les deux sens de circulation, à Sainte-Musse, à l'Est du franchissement SNCF.

## **L'intérêt général du projet**

Il consiste à améliorer les conditions de circulation sur cette section autoroutière particulièrement encombrée :

- amélioration des conditions de circulation dans les 2 sens de circulation ;
- réduction de la durée d'activation des feux de régulation sur les bretelles d'accès ;
- réduction des reports de trafic sur le réseau local ;
- amélioration des temps de parcours ;
- amélioration des conditions de sécurité ;
- gain de performance (fiabilité des temps de parcours) pour les transports en commun ;
- résorption des points noirs du bruit en bordure de l'A57 ;
- réduction des nuisances sonores liées à l'A57 ;
- amélioration de la circulation sur le réseau local ;
- diminution des émissions polluantes et des concentrations en polluants atmosphériques ;
- traitement des eaux de ruissellement de l'A57 ;
- légère diminution des hauteurs d'eau, lors d'épisodes pluvieux ;
- contribution à l'économie locale et à l'emploi.

### **Le projet nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Toulon et de La Valette-du-Var**

Le projet est compatible avec le PLU de la commune de La Garde.

1) En ce qui concerne Toulon :

- L'emplacement réservé (ER) n°4, relatif à l'A57 est adapté, et 2 autres ER sont réduits pour permettre la réalisation du projet.
- Un espace boisé classé (EBC), situé au sud du « passage de la Barentine », est déclassé partiellement (30m<sup>2</sup>), ce qui ne compromet pas sa destination et celle des espaces à caractère naturel qui lui sont associés.
- Les planches de zonage intégrant l'évolution de ces 3 ER et d'une partie de l'EBC sont mises à jour.
- Les règlements des zonages UB / UC / UD / UE et UZ, exclusivement urbains, autorisent les équipements de service public d'intérêt collectif. Désormais, ils autorisent explicitement le projet.

2) En ce qui concerne la Valette-du-Var :

- L'emplacement réservé (ER) n°5 relatif à l'A57 est adapté et un autre ER est réduit pour permettre la réalisation du projet.
- Les planches de zonage intégrant l'évolution de ces deux ER sont mises à jour.
- Les règlements des zonages UB / UC / UD / UV et UX, exclusivement urbains, autorisent les équipements de service public d'intérêt collectif. Désormais, ils autorisent explicitement le projet.

### **Le projet prend en considération l'étude d'impact**

#### **1- Le trafic**

En situation actuelle, le trafic de l'A57 est particulièrement dense, dans les 2 sens, toute la journée, avec des vitesses très dégradées, une accidentologie et une mortalité nettement supérieures à la moyenne des autoroutes concédées.

Sans projet, la situation devrait logiquement s'aggraver, en entraînant une dégradation des vitesses dans le sens Nice-Toulon et une augmentation du temps de régulation du trafic dans le sens Toulon-Nice.

Avec le projet, la fluidité de la circulation devrait nettement s'améliorer. Le recours à la régulation dans le sens Toulon/Nice, pour éviter les remontées de file dans le tunnel, devrait devenir exceptionnel contrairement à ce que l'on constate actuellement quasi quotidiennement. Dans le sens Nice/Toulon, le trafic devrait être plus fluide malgré un report de trafic depuis le réseau local. En outre, le projet devrait générer un allègement de 1 % du trafic sur la voirie locale ce qui devrait permettre, aux heures de pointe, de limiter nettement l'emprunt, par les usagers, des itinéraires alternatifs lors des épisodes de saturation de l'A57.

⇒ Globalement, il est attendu que le projet ait un impact positif, direct et permanent dès sa mise en service prévue en 2025.

## **2- L'ambiance sonore**

En situation actuelle, l'A57 est concernée par un plan de prévention du bruit qui renvoie au projet d'élargissement de l'A57 pour la résorption des « points noirs bruits » au droit de l'A57. Sur la section concernée par les travaux, ce plan identifie 60 bâtiments pour lesquels l'indicateur de gêne sonore en façade dépasse les valeurs limites diurnes de 70 dB(A\*) et nocturnes de 65 dB(A\*). Aux abords de l'infrastructure, l'ambiance sonore n'est pas modérée.

Par ailleurs, actuellement, les bâtiments situés en surplomb ou en bordure immédiate de l'A57 sont confrontés à des niveaux de bruit globalement supérieurs à 65 dB (A\*). En contrebas ou en s'éloignant, ils passent sous ce seuil.

*(\* Le dB(A) est l'unité de mesure des bruits environnementaux. Il s'agit d'un décibel pondéré A qui constitue une unité du niveau de pression acoustique. Il permet de refléter la manière dont l'oreille humaine entend le son qui est mesuré.)*

Lors de l'état initial, les investigations menées ont témoigné d'une ambiance sonore de type globalement modérée.

Sans projet, la situation risque de s'aggraver compte tenu des trafics attendus.

Avec le projet, à l'horizon 2043, une augmentation du bruit de plus de 2dB (A\*) est attendue. Cette augmentation serait induite par l'évolution du trafic.

L'objectif d'ESCOTA est de ramener ces valeurs en façade des bâtiments à moins de 65 dB (A\*) jour et moins de 60 dB (A\*) nuit, par un traitement du bruit à la source (écrans acoustiques en bordure de voies) ou par un renforcement de l'isolement des façades.

1005 maisons individuelles, près de 158 immeubles collectifs et 21 bâtiments (établissement de santé, hôtels, maisons de retraite...), soit au total 1 184 bâtiments sont directement concernés par ces mesures.

9 écrans acoustiques absorbants sont prévus, sur près de 8,1 km, en bordure de la section courante de l'A57 afin de traiter un maximum de maisons individuelles (413) ou de parties basses d'immeubles (27) et d'autres bâtiments (8).

Les logements, situés en partie haute des immeubles ou au niveau des échangeurs qui ne peuvent être protégés efficacement par ces écrans acoustiques, feront l'objet d'un traitement de façade (bâtiment complet ou étages supérieurs seulement). 592 maisons individuelles, 131 immeubles et 13 autres bâtiments vont bénéficier de ces mesures.

⇒ Le projet assure la protection des logements en situation de surexposition au bruit. Il permet d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble des riverains.

## **3- La qualité de l'air**

En situation actuelle, l'agglomération de Toulon est couverte par un plan de protection de l'atmosphère. La qualité de l'air ne respecte pas les valeurs limites d'émissions de particules fines (PM10) et de dioxyde d'azote (NO<sup>2</sup>), définies par les directives européennes transposées en droit français. Dans le Var, le secteur des transports est le principal émetteur de NO<sup>2</sup> et le deuxième de PM10. Les dépassements de la valeur limite réglementaire pour la protection de la population sont observés sur plusieurs points de mesures en bordure de l'autoroute et au niveau des zones habitées les plus proches de la voie, sans qu'il soit néanmoins possible d'identifier la part générée par le trafic autoroutier et celle générée par le trafic routier urbain.

Sans projet, la situation devrait se dégrader.

Avec le projet, à l'horizon 2043, même si globalement une augmentation du trafic est attendue, la fluidité du trafic (suppression des bouchons) et la baisse de la vitesse réglementaire de circulation (passage à 90 km/h) devraient permettre une baisse des émissions de polluants et des concentrations des polluants atmosphériques.

⇒ le projet devrait améliorer significativement la qualité de l'air.

#### **4- La qualité de l'eau**

En situation actuelle, l'état chimique des deux masses d'eaux souterraines concernées par le projet est jugé, par le SDAGE, médiocre dans la plaine de l'Eygoutier et bon sur la région de Toulon. Lors des mesures de l'état initial, les eaux superficielles de l'Eygoutier et du ruisseau Saint-Joseph, situés dans le périmètre du projet, ont fait apparaître des indices de pollution lié au trafic routier (sans qu'il soit néanmoins possible de distinguer si cette pollution est imputable au trafic autoroutier ou au trafic routier urbain). Les eaux de ruissellement sur l'A57 ne font l'objet d'aucun traitement séparatif et sont rejetées directement dans les différents réseaux d'eaux pluviales

Sans projet, la qualité de l'eau risque de se dégrader.

Avec le projet, la création d'un réseau de collecte de l'ensemble des eaux de ruissellement issues de l'A57 permettra de supprimer tous les rejets diffus qui existent actuellement. Les futurs bassins de rétention permettront le traitement de la pollution chronique et le confinement d'une pollution accidentelle le temps nécessaire à une intervention de pompage.

⇒ Le projet tend pleinement à l'amélioration de l'état des eaux souterraines et superficielles.

#### **A- Les ouvrages hydrauliques existants**

La section de l'A57, objet du projet, intercepte 3 cours d'eau. Deux ouvrages hydrauliques sur les dix qui passent sous l'A57 vont être rallongés, sans incidence significative sur les écoulements. Leur section n'est donc pas modifiée. L'objectif est de ne pas augmenter le caractère inondable des secteurs situés au sud, en aval hydraulique de l'A57.

#### **B- La création de bassins de rétention**

La surface nouvellement imperméabilisée de l'A57 (5,19 ha) représente environ le 1/5ème de la superficie de l'A57 élargie (23,71 ha).

Le dimensionnement des bassins a été calculé sur la base de la surface totale de l'A57. L'objectif est de rechercher une amélioration de l'existant, dans la limite des contraintes physiques qui s'appliquent au contexte urbain complexe du projet.

La création d'un réseau de collecte de l'ensemble des eaux de ruissellement issues de l'A57 permettra de supprimer tous les rejets diffus qui existent actuellement. Cette concentration des eaux pluviales sera compensée par la création de bassins de rétention présentant un volume significatif et permettant d'écrêter les débits de pointe avant rejet dans le réseau pluvial ou dans le milieu récepteur. Ainsi sur l'ensemble du bassin versant, collecté à l'amont du rétablissement sous la voie ferrée, l'impact du projet devrait être positif sur le risque inondation par rapport à l'état actuel. Entre la Bigue et Pierre-ronde, la suppression des rejets autoroutiers actuels au droit de Valgora dans la Planquette devrait également améliorer la situation hydraulique de l'avenue de l'université. Compte-tenu notamment de la sensibilité des masses d'eaux souterraines, le projet devrait représenter une amélioration de la situation existante.

⇒ Les 12 bassins projetés devraient permettre ainsi l'écrêtement des débits de pointe, le traitement de la pollution chronique et le confinement d'une pollution accidentelle.

## 5- Les risques

### A- Le risque inondation

En situation actuelle, l'aire toulonnaise est concernée par des inondations de plaine, des crues torrentielles et des crues liées au ruissellement urbain. Un plan d'exposition aux risques naturels (PERN), valant plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) de Toulon, s'y applique. Une partie de la section ouest de l'A57 (entre le carrefour des oliviers et l'échangeur de la Palasse) est située dans la zone de débordement de l'Eygoutier.

Sans projet, le risque pourrait s'aggraver.

Avec le projet, l'élargissement ne génère que peu de zones où la différence entre le niveau de l'autoroute et le terrain naturel actuel est positive.

On n'y distingue que de très légères modifications en bordure de plateforme sur la section courante. L'ajout de remblais étant par nature préjudiciable aux conditions d'inondation sur les terrains situés à proximité et parfois même plus en aval, le projet a pris en compte la nécessité d'éviter au maximum la réalisation de remblais en zone inondable et l'exhaussement de la ligne d'eau à l'amont de l'autoroute.

Le total des surfaces soustraites au lit majeur d'un cours d'eau au sens de la rubrique 3.2.2.0 ne dépasse donc pas le seuil de déclaration défini par la loi sur l'Eau.

Enfin, la modélisation hydraulique de l'état projet a permis de vérifier que la nouvelle configuration de la plateforme autoroutière ne génère pas de modification des conditions d'écoulement par rapport à l'état actuel.

⇒ Le projet devrait permettre de réduire localement le risque lié aux inondations.

### B- Le risque technologique

⇒ Le projet ne génère pas de risque lié aux transports de matières dangereuses.

## 6- Le milieu naturel

La zone du projet est fortement artificialisée. Elle est occupée essentiellement par des infrastructures de transport, des entreprises, des commerces et des quartiers résidentiels.

Un lien écologique potentiel a été identifié par l'étude d'impact entre le projet et le site Natura 2000 « *Mont Caume, mont Faron, forêt domaniale des Morières* » concernant certaines espèces de chiroptères. L'étude a révélé que les atteintes étaient jugées très faibles à faibles sur l'état de conservation de ces populations. A titre de mesures d'atténuations, il a été prévu qu'un spécialiste de l'espèce marquera les arbres présentant un gîte potentiel et qu'il en sera tenu compte pour l'abattage d'arbres pour éviter la période de mise bas, d'élevage des jeunes et d'hibernation. Des préconisations spécifiques seront mises en place concernant l'éclairage artificiel.

Les ripisylves des différents cours d'eau présentent un intérêt écologique. Elles ne sont pas impactées par le projet.

⇒ En conclusion, le projet ne devrait pas avoir d'incidence sur l'évolution de la biodiversité et l'état des fonctionnalités écologiques.

## 7- Le milieu humain

8 bâtiments d'habitation et 22 activités économiques sont affectés par le projet. A défaut d'accords amiables intervenus avec les propriétaires concernés, les expropriations nécessaires à la réalisation des travaux donneront lieu à une juste et préalable indemnité, fixée par le juge en charge de l'expropriation.

Les conditions de circulation seront perturbées pendant les travaux.

⇒ Le projet accompagne le développement démographique de l'agglomération, participe de son développement économique et contribue à l'amélioration du fonctionnement urbain, en s'inscrivant dans une perspective de mobilité durable.

## **8- Le paysage**

Compte-tenu de la faible emprise foncière disponible, l'intégration paysagère est basée sur le traitement des espaces recevant les équipements et le parti-pris architectural et paysager des écrans acoustiques.

⇒ L'A57 sera mieux intégrée dans son environnement. Des séquences paysagères du parcours seront mises en valeur, un écrin végétal sera restauré et des respirations végétales seront créées au niveau des échangeurs.

## **9- L'analyse socio-économique**

L'analyse menée sur les critères environnementaux, sociaux et économiques conclut que le scénario retenu est le plus pertinent au regard de l'ensemble des objectifs de la collectivité car il permet notamment de favoriser la multimodalité.

⇒ Les avantages se traduisent essentiellement par un gain de temps pour les usagers (déplacements individuels et collectifs), de meilleures conditions de sécurité (fluidité du trafic) et environnementales (moins de pollutions).

## **10- Les dispositions et suivis environnementaux**

Pendant les travaux : le chantier devra être intégré dans son environnement ; le phasage des travaux sera optimisé et concerté ; les matériaux et les déchets feront l'objet d'une gestion optimale ; des mesures de gestion et de prévention seront prises en cas de rejets accidentels de polluants ; l'état des eaux souterraines fera l'objet d'un suivi et de mesures de protection ; les secteurs à enjeu floristique notable seront mis en défens ; les cours d'eau feront l'objet de mesures de prévention contre la pollution et le calendrier des travaux sera adapté à la phénologie des espèces faunistiques à enjeux ; des audits écologiques seront réalisés avant, pendant et après les travaux ; un plan d'intervention et de sécurité autoroutier sera prévu au regard du risque inondation.

En phase d'exploitation : le choix des matériaux d'apport seront adaptés pour les remblais ; l'étanchéité des ouvrages sera assurée ; la gestion des eaux pluviales et le traitement de la pollution accidentelle seront mis en place ; la gestion des espaces verts devra moins consommer des biocides ; l'éclairage public sera limité et adapté ; les écrans acoustiques feront l'objet d'une intégration paysagère.

Un suivi environnemental sera réalisé en phase travaux, selon les différents thèmes identifiés dans l'étude d'impact (bruit, air, biodiversité, eau, ...). Contractuellement, l'entreprise devra mettre en oeuvre un certain nombre de mesures de protection et identifier un responsable dédié à la vérification permanente que ces mesures sont bien respectées tout au long des travaux.

Au sein de la Maîtrise d'Ouvrage, un responsable environnement sera identifié dont la mission sera de s'assurer que l'ensemble des obligations réglementairement dûes par le Maître d'Ouvrage sont bien respectées. Il sera assisté d'un expert écologue pendant toute la durée des travaux pour les sujets faunes et flores notamment.

Par ailleurs, la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. Dans ce cadre, un suivi des impacts sur ces différents thèmes sera réalisé par ESCOTA suivant un protocole spécifique qui sera défini à un stade ultérieur en liaison avec les services de l'Etat.

## **La prise en considération de l'avis de l'autorité environnementale unique**

L'autorité environnementale a considéré que l'étude d'impact était claire, didactique et que la volonté de réduire les nuisances notamment acoustiques, dans un contexte urbain déjà fortement exposé, était démontrée.

Elle a relevé la qualité du volet « air santé » compte-tenu de la prise en considération d'un périmètre d'étude plus large que celui préconisé, de campagnes de mesures réalisées sur des sites représentatifs de la pollution de fonds et à des périodes satisfaisantes.

L'autorité environnementale a souligné par ailleurs la qualité des études acoustiques, en précisant que les mesures proposées étaient proportionnées aux enjeux et a estimé que le projet devrait permettre de résorber l'ensemble des points noirs du bruit identifiés à l'état initial.

Elle a conclu encore que les impacts du projet sur « le milieu naturel » semblaient limités et n'appelaient d'une manière générale pas de commentaires.

Elle a relevé que l'impact sur le milieu humain y est clairement identifié et a émis un certain nombre de recommandations qui ont été suivies par la société ESCOTA qui a complété, en conséquence, l'étude d'impact.

## **La prise en considération des avis des collectivités territoriales intéressées au regard des incidences environnementales notables du projet sur leur territoire**

Le conseil municipal de La Valette-du-Var s'est prononcé favorablement sur ce projet pour lequel il a estimé les incidences négatives très faibles et les incidences positives significatives.

Les conseils municipaux de Toulon et de La Garde et le conseil communautaire de l'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée, devenue métropole, n'ont pas formulé d'observations dans le délai imparti.

## **La prise en considération des résultats de l'enquête publique**

### **1- L'utilité publique et l'urgence du projet**

La commission d'enquête a émis un avis favorable sur l'utilité publique et l'urgence du projet.

#### **A- Le rétablissement du passage de la Barentine à Toulon :**

- L'avis favorable de la commission d'enquête sur l'utilité publique et l'urgence du projet est assorti d'une réserve sur le rétablissement de ce passage.

Pour répondre à la demande des propriétaires et occupants de la résidence « Le Californie », riverains immédiats impactés par l'expropriation d'une grande partie de leur parking, la ville de Toulon a proposé d'étudier la possibilité de substituer à ce passage une nouvelle sortie sur l'A57 réservée aux transports en commun. La commission, sans se prononcer favorablement sur cette alternative qui « semblait recueillir l'assentiment des parties », ne s'y est pas opposée.

Elle a également rappelé l'obligation légale faite au maître d'ouvrage de rétablir le passage impacté par le projet ainsi que la légalité des expropriations associées.

- La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère chargé des transports, consultée, a estimé que la proposition faite par la ville de Toulon ne pouvait constituer une compensation acceptable car elle ne permettait pas de restaurer les circulations piétonnes et automobiles. Elle a estimé qu'à ce stade, il était impossible, sans étude complémentaire, d'affirmer que les fortes contraintes du site, comme la proximité avec la sortie de la Palasse, permettraient la réalisation de l'aménagement dans le respect des conditions minimales de sécurité pour tous les usagers. Elle a donc émis un avis défavorable sur cette proposition.

- La décision de ne pas rétablir ce passage relève de la compétence du propriétaire et du gestionnaire de la voie, dans le respect de la législation et de la réglementation prévues en la matière.

#### B- La création de la passerelle Cassin

- La commission d'enquête a reconnu l'utilité publique de cet ouvrage malgré la déclaration d'abandon du projet par la ville de Toulon et la Métropole Toulon Provence Méditerranée, pour répondre à la demande des riverains expropriés.

- La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère chargé des transports, consultée, a estimé que l'ouvrage n'intervenant pas dans le fonctionnement de l'A57, il appartenait aux collectivités, qui ont vocation à reprendre l'ouvrage en gestion, de prendre cette décision. Sa suppression ne fait donc l'objet d'aucune objection.

#### C- Les protections acoustiques

Elles ont été dénoncées par les propriétaires d'enseignes commerciales situés en bordure de l'A57. Il est rappelé qu'elles répondent exclusivement à des exigences législatives et réglementaires pour la protection des riverains contre le bruit.

En effet, ESCOTA a rappelé dans le mémoire en réponse à la commission d'enquête qu'elle applique strictement la réglementation en vigueur en matière de protection sonore, visant à protéger les locaux à usage d'habitation (dont certains sont riverains de bâtis à usage commercial).

Aussi, si les écrans prévus dans le cadre du projet masquent des enseignes existantes, ce ne serait évidemment qu'une conséquence de l'application de la réglementation en vigueur en matière de seuils acoustiques vis-à-vis des particuliers et en aucun cas une quelconque volonté de masquer telle ou telle enseigne.

### **2- La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Toulon et de La Valette-du-Var**

- La commission d'enquête a émis un avis favorable sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes de Toulon et de La Valette-du-Var avec le projet.

- Le conseil métropolitain s'est prononcé favorablement sur les mises en compatibilité de ces PLU.

### **3- L'enquête parcellaire**

- La commission d'enquête a émis un avis favorable sur le parcellaire tel qu'il a été présenté à l'enquête.

ooo

Vu pour être annexé à  
notre arrêté en date  
du **27 NOV. 2018**  
Toulon, le  
**27 NOV. 2018**

Pour le Préfet et par délégation,  
le secrétaire général,  
**Serge JACOB**

