

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
TOULON**

**N°1900305**

---

Mme XXX

---

Mme Bontoux  
Rapporteur

---

M. Lombart  
Rapporteur public

---

Audience du 12 mars 2021  
Lecture du 30 mars 2021

---

34-01-01-02-04-01  
C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Toulon

(2ème Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 28 janvier 2019, Mme XXX, représentée par Me Devaux, demande au Tribunal :

1°) d'annuler à titre principal l'arrêté du 27 novembre 2018 par lequel le préfet du Var a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A 57, à l'Est de l'agglomération toulonnaise, sur le territoire des communes de Toulon, de la Valette du Var et de la Garde, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Toulon et de la Garde, au bénéfice de la société des autoroutes Estérel -Côte d'Azur-Provence-Alpes (Escota), en sa qualité de concessionnaire de l'Etat, ainsi que la décision implicite de rejet de son recours gracieux reçu le 25 janvier 2019 ;

2°) subsidiairement, d'annuler partiellement l'arrêté du préfet du Var du 27 novembre 2018 portant déclaration d'utilité publique du projet d'élargissement de l'A57 en ce qu'il concerne la création d'un arrêt de bus sur l'autoroute ;

3°) de mettre à la charge de l'Etat le versement de la somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, ainsi que les dépens.

Elle soutient que :

- elle a intérêt à agir en tant que propriétaire d'un bien situé dans le périmètre des travaux déclarés d'utilité publique ;

Sur la légalité externe :

- la notice explicative est insuffisante au regard des articles R. 112-5 et 6 du code de l'expropriation en raison de l'absence de mention des parcelles à exproprier sur le plan du futur arrêt de bus ; en outre, les plans du dossier d'enquête publique ne mentionnent pas le périmètre délimitant les immeubles à exproprier ;

- la notice ne justifie pas des raisons qui ont fondé le projet retenu en ce qui concerne plus particulièrement la localisation de l'arrêt de bus, en l'absence notamment d'alternatives envisagées ;

- l'évaluation du coût du projet a été sous-estimée, faute d'avoir intégré le coût d'équipement des terrains comportant notamment le coût de réaménagement des accès aux garages de la copropriété, et l'indemnité pour trouver d'autres emplacements de parking ;

- l'étude d'impact est insuffisante quant aux analyses de l'incidence du projet sur la qualité de l'air, sur le bruit ; en outre, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des nuisances liées à l'intensification du trafic des bus au niveau de l'arrêt autoroutier sont trop imprécises, inadéquates et insuffisantes en ce qui concerne les protections acoustiques, le traitement des déchets, le traitement de la pollution des sols et la compensation des places de stationnement supprimées sur sa copropriété.

Sur la légalité interne :

- le projet ne présente pas un caractère d'urgence ;

- le projet d'élargissement de l'autoroute avec création d'un arrêt de bus ne poursuit pas une finalité d'intérêt général dès lors qu'il n'a pas pris en compte la sécurité et le bien-être des riverains ;

- en tout état de cause, le bilan coûts/ avantages est négatif compte tenu du coût disproportionné du projet.

Par un mémoire en défense enregistré le 25 avril 2019, le préfet du Var conclut au rejet de la requête.

Il soutient que :

- le moyen tiré de l'absence de périmètre délimitant les immeubles à exproprier est inopérant, ce document relevant de l'enquête parcellaire ;

- les autres moyens soulevés par les sociétés requérantes ne sont pas fondés.

Par un mémoire, enregistré le 18 avril 2019, la société des autoroutes Esterel, Côte d'azur, Provence, Alpes (Escota), représentée par Me Namiech, conclut au rejet de la requête et à la condamnation de la requérante à lui verser la somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- le moyen tiré de la sous-estimation des dépenses liée à la non intégration du coût de réaménagement des parkings de la copropriété de la requérante est inopérant ;

- les autres moyens soulevés par la requérante ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 24 juillet 2019, la clôture d'instruction a été fixée au 24 octobre 2019.

Vu :

- les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'expropriation publique ;
- le code de l'environnement ;
- le code de justice administrative et les décrets n°2020-1404 et n°2020-1406 du 18 novembre 2020.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Bontoux, rapporteur,
- les conclusions de M. Lombart, rapporteur public,
- et les observations de Me Varron-Charrier, substituant Me Devaux, représentant Mme XXX, celles de M. Dolique pour le préfet du Var, et celles de Me Perret, représentant la société Escota.

Considérant ce qui suit :

1. Mme XXX, propriétaire d'un bien immobilier situé XXX à proximité de l'autoroute A 57 sur le territoire de la commune de Toulon, demande au Tribunal d'annuler l'arrêté du 27 novembre 2018 par lequel le préfet du Var a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A 57, à l'Est de l'agglomération toulonnaise, sur le territoire des communes de Toulon, de la Valette du Var et de La Garde, emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Toulon et de La Garde, au bénéfice de la société des autoroutes Estérel-Côte d'Azur-Provence-Alpes (Escota), en sa qualité de concessionnaire de l'Etat, ainsi que la décision implicite de rejet de son recours gracieux reçu le 25 janvier 2019.

Sur les conclusions aux fins d'annulation de l'arrêté du 27 novembre 2018 :

En ce qui concerne les insuffisances du dossier soumis à l'enquête publique :

2. Aux termes de l'article L. 110-1 du code de l'expropriation : « *L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique est régie par le présent titre. Toutefois, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> de ce code* ». Aux termes de l'article R. 123-8 du code de l'environnement dans sa version alors en vigueur : « *Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. Le dossier comprend au moins : 1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique, le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité environnementale mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme (...)* ». Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *– Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.*

*II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : 1° Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ; 2° Une description du projet, y compris en particulier : – une description de la localisation du projet ; – une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet (...) ». Aux termes de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation : « Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins : 1° Une notice explicative; 2° Le plan de situation; 3° Le plan général des travaux; 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants; 5° L'appréciation sommaire des dépenses ».*

S'agissant des insuffisances de la notice explicative :

3. Pour soutenir que la notice explicative serait insuffisante, Mme XXX se prévaut tout d'abord de la méconnaissance des dispositions des articles R. 112-5 et R. 112-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Toutefois, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement, les dispositions applicables relèvent de l'article R. 123-8 du code de l'environnement. Il en résulte que le résumé non technique de l'étude d'impact se substitue à la notice explicative, complété, le cas échéant, par le contenu défini à l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4. D'une part, il ne résulte d'aucune disposition législative ou réglementaire que le résumé non technique de l'étude d'impact, ni d'ailleurs aucune autre pièce du dossier soumis à l'enquête publique, devrait définir la liste des parcelles à exproprier, laquelle relève du plan parcellaire qui est une pièce du dossier de l'enquête parcellaire prévue à l'article R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Par suite, la requérante ne peut utilement soutenir que la parcelle AX 308 supportant sa copropriété n'est pas mentionnée sur les plans du dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Au surplus, le plan parcellaire qui a été joint à l'enquête parcellaire, organisée en même temps que l'enquête d'utilité publique, a identifié la partie de parcelle de la copropriété concernée par l'emprise foncière du projet soumis à enquête.

5. D'autre part, le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comporte un plan de situation au 1/50 000 et un plan général des travaux d'élargissement du tronçon de l'autoroute A57 au 1/25 000. Le plan général des travaux a découpé les travaux en planches qui indiquent pour chaque secteur la nature des aménagements prévus et la limite des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des travaux. La planche n°3 concerne le secteur dans lequel est implantée la copropriété XXXX en cause. Par suite, la requérante n'est pas fondée à soutenir que le projet ne comporterait pas le périmètre délimitant les emprises foncières à exproprier.

S'agissant de l'estimation sommaire des dépenses :

6. La requérante soutient que l'estimation de l'opération ne comporte pas le coût du réaménagement des accès aux garages de sa copropriété et le remplacement des places de parking supprimées, et que l'évaluation de l'emprise foncière correspondante est trois fois inférieure à sa valeur vénale.

7. Il résulte des dispositions précitées que le dossier d'expropriation doit comporter une appréciation sommaire des dépenses qui a pour objet de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux ou ouvrages envisagés, ont, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête, un caractère d'utilité publique. Aucune disposition n'impose que figure au dossier d'enquête le détail des éléments retenus. L'avis des Domaines, s'il n'a pas à figurer au dossier de l'enquête publique, peut valablement tenir lieu de l'estimation des acquisitions à réaliser.

8. Il ressort des pièces du dossier que le service des Domaines, dans son avis du 30 juin 2017, a procédé à une estimation sommaire et globale des parcelles à acquérir comprises dans le périmètre de l'extension de l'autoroute, parmi lesquelles figure la partie de la parcelle de la copropriété de la requérante pour une emprise de 173 m<sup>2</sup>. A ces indemnités principales pour un montant estimé à la somme de 20 725 000 euros, le service des Domaines a ajouté des indemnités accessoires et aléas divers pour un montant de 8 845 414 euros. L'avis des Domaines précise que ces indemnités accessoires incluant une majoration pour aléas divers ont été calculées forfaitairement à ce stade de la procédure, les visites approfondies de chaque bien n'ayant pas alors eu lieu. Dans ces circonstances, l'estimation des Domaines, majorée des indemnités de remplacement, doit être regardée comme ayant inclus les acquisitions et aménagements à réaliser concernant la copropriété de la requérante. Si celle-ci soutient que l'évaluation des Domaines est trois fois inférieure au prix réel des terrains, elle n'apporte aucun élément étayant cette allégation. En tout état de cause, les omissions ou inexactitudes invoquées par la requérante ne seraient pas de nature, à les supposer établies, à modifier sensiblement le coût du projet soumis à enquête. Par suite, la requérante n'est pas fondée à soutenir que le coût de l'opération aurait été sous-estimé.

S'agissant de l'absence de justification du parti retenu pour l'arrêt de bus sur autoroute et l'absence de solutions alternatives :

9. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact : « (...) II. – *En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) (...)3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; (...) 8° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine (...) ».*

10. Il ressort des dispositions du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement que l'étude d'impact doit contenir notamment une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine. Cette obligation est limitée au cas où d'autres partis ont été envisagés l'administration, celle-ci n'ayant pas l'obligation de mentionner les autres lieux possibles d'implantation d'un projet si elle n'a pas envisagé et étudié ces diverses possibilités. En outre, cette obligation porte sur le parti d'aménagement global et n'a pas vocation à traiter dans le détail chacune de ses composantes.

11. Il ressort des pièces du dossier que la société Escota, maître d'ouvrage du projet, a étudié un scénario de référence d'élargissement de la section de l'autoroute A57 concernée à une simple mise à 2 fois 3 voies, ainsi que deux scénarii d'élargissement avec aménagements, l'un prévoyant un traitement indifférencié du trafic de proximité et du trafic de transit avec intégration des transports collectifs sur l'autoroute, et l'autre étant basé sur une séparation de ces deux types de trafics, sans aménagement particulier pour les transports collectifs. Aux termes d'études préalables, l'analyse comparative de ces deux options d'aménagement a amené le maître d'ouvrage à retenir le scénario de gestion commune des trafics avec circulation facilitée des cars au regard des critères d'économie des trafics, sociaux et environnementaux, ce scénario présentant la meilleure réponse en termes de fiabilisation du temps de parcours, de connexions intermodales bus-trains-transport collectif en commun en site propre (TCSP) et d'amélioration du cadre de vie des riverains. Les résultats de cette analyse comparative ont été présentés dans les tableaux de synthèse figurant dans le résumé non technique, et à la page 303 de l'étude d'impact. Le projet élaboré sur la base du scénario retenu, présenté aux pages 27 et suivantes de l'étude d'impact, a prévu, pour faciliter la circulation des cars, l'intégration de la bande d'arrêt d'urgence comme voie réservée aux transports en commun sur certaines sections de l'A57 et, d'autre part, la création d'une station d'arrêt de bus sur autoroute dans les deux sens au niveau du quartier Sainte Musse, à proximité du franchissement du pont ferroviaire. Il est précisé dans l'étude d'impact que la localisation des arrêts de bus sur l'autoroute a été définie en vue de connecter le réseau de transports collectifs urbains à une plateforme multi modale commune à terme avec le TCSP projeté et la future halte ferroviaire, une précédente localisation envisagée au niveau de l'échangeur de Tombadou proposée lors des études préalables ayant été abandonnée en raison de sa faible connexion avec le réseau collectif urbain. Par suite, la requérante n'est pas fondée à soutenir que le projet retenu n'aurait pas été justifié au regard des partis envisagés.

S'agissant des insuffisances de l'étude d'impact relatives aux analyses des incidences du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction, et de compensation :

12. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact : « (...) . II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact : – ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ; – ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. (...) f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; g) Des technologies et des substances

*utilisées. La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ; 6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ; (...) 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ; 9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées (...).*

Sur l'insuffisance de l'étude d'impact quant aux analyses de l'incidence du projet sur la qualité de l'air :

13. La requérante soutient que les analyses de l'incidence du projet sur la qualité de l'air et sur les émissions de CO<sub>2</sub>, présentées dans l'étude d'impact, sont insuffisantes compte tenu de l'intensification du trafic des véhicules et notamment celui des bus sur l'autoroute. Toutefois, il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact a conclu, sur la base d'une projection du trafic à horizon 2033 et d'une modélisation des mesures de la qualité de l'air non contestées, à une diminution globale des émissions polluantes en dépit de l'augmentation prévisionnelle du trafic, liée à la fluidification du trafic et à l'évolution du parc routier. Par suite, la requérante n'est pas fondée à se prévaloir des effets négatifs du projet sur la qualité de l'air.

Sur l'insuffisance de l'étude d'impact quant à l'évaluation des effets de la halte autoroutière en termes de trafic, de bruit, de pollutions et de stationnement :

14. En premier lieu, la projection des déplacements à long terme montre qu'en l'absence d'aménagement, les conditions de circulation sur l'A57 ne vont cesser de se dégrader. Ainsi qu'il a été dit, les effets du projet sur les déplacements sont positifs en ce qu'il améliore la fluidification du trafic, améliore les temps de parcours pour tous les usagers, et en particulier ceux des transports collectifs routiers, en dépit de l'augmentation prévisionnelle du trafic.

15. En deuxième lieu, il ressort de l'étude de l'existant présentée à la page 26 du résumé non technique que l'intense circulation routière actuelle sur l'A57 et sur les axes connexes génère des nuisances sonores importantes, que les populations riveraines sont exposées à des niveaux sonores élevés et que certains bâtiments identifiés comme points noirs du bruit (PNB) sont en situation de surexposition. Le projet prévoit la réduction des nuisances sonores par l'amélioration des conditions de circulation automobile, la réalisation d'écrans acoustiques sur un linéaire d'environ 8,1 km, destinés à protéger les propriétés riveraines de l'autoroute et de manière indirecte les quartiers exposés au bruit ambiant, ainsi que la résorption des points noirs du bruit par le traitement acoustique individuel de chaque bâtiment qualifié de PNB. Plus précisément, l'arrêt de bus accolé à l'autoroute, situé à proximité de la copropriété de la requérante, est séparé du quartier de Sainte Musse, au droit duquel il est situé, par un écran de protection acoustique, et l'immeuble de la requérante, qui est identifié comme un PNB, doit faire l'objet d'une isolation de sa façade.

16. En troisième lieu, s'agissant du traitement des déchets, le dossier précise que les déchets seront collectés par les services d'exploitation de l'autoroute et acheminés vers des structures appropriées, et que, plus particulièrement, la collecte des déchets générés par les usagers de l'arrêt de bus sera assurée par les services de propreté de la commune de Toulon.

17. En quatrième lieu, s'agissant de l'incidence du projet sur le stationnement de la copropriété de la requérante, la mesure environnementale principale du projet a consisté à limiter au maximum son emprise foncière en réutilisant la plateforme autoroutière et les ouvrages existants. Les impacts fonciers ont été valorisés dans le cadre de l'évaluation des Domaines qui a intégré les effets indirects résiduels du projet dans le cadre d'indemnités de emploi dont le caractère insuffisant au vu du stade du projet n'est pas établi.

18. En cinquième lieu, s'agissant des risques de pollution des eaux souterraines et superficielles, il ressort de l'étude d'impact que pendant la phase des travaux, ce risque a été réduit à un niveau faible à très faible grâce à la mise en œuvre de mesures de gestion et de protection des eaux souterraines. En phase d'exploitation, le projet a prévu la mise en œuvre de mesures d'évitement de la pollution des eaux souterraines, consistant notamment dans l'apport de matériaux de remblais, dans l'étanchéité des ouvrages, et dans la mise en œuvre d'un réseau de collecte séparant la collecte des eaux pluviales et le traitement de la pollution chronique. Dans ces conditions, le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact quant à l'évaluation des effets de la halte autoroutière en termes de trafic, de bruit, de pollutions et de stationnement doit être écarté.

Sur l'insuffisance de l'étude d'impact quant à l'évaluation des effets de la halte autoroutière et des effets cumulés de la halte autoroutière avec la plateforme multimodale sur l'environnement :

19. En l'espèce, il n'est pas établi, au vu du tableau récapitulatif des effets cumulés du projet de transports collectifs avec les futurs projets intégrant le TCSP et les lignes ferroviaires, que l'évaluation des incidences environnementales de l'ensemble de cette plateforme multimodale serait insuffisante au regard des dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

En ce qui concerne l'utilité publique du projet :

20. Il appartient au juge, lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

S'agissant de l'intérêt général de l'opération :

21. La requérante soutient que le projet d'élargissement de l'autoroute avec création d'un arrêt de bus ne poursuit pas une finalité d'intérêt général en ce qu'il n'a pas pris en compte la sécurité et les nuisances qu'il crée.

22. D'une part, il ressort des pièces du dossier que le projet en litige a pour objet, ainsi qu'il a été dit, d'élargir à 2 fois trois voies dans les deux sens l'autoroute A 57 sur le tronçon urbain reliant Benoît Malon à Pierre Ronde. Ce projet d'élargissement de ce tronçon d'autoroute s'inscrit dans la continuité de la traversée souterraine de Toulon par les deux tunnels nord et sud. Eu égard aux intérêts attendus du projet d'élargissement tirés de la fluidification du trafic, de l'amélioration des temps de parcours et de l'augmentation de la sécurité des tunnels routiers par la régulation du trafic en amont et en aval de l'agglomération de Toulon, le projet d'élargissement de l'A57 poursuit un objectif d'utilité publique auquel ne sauraient faire obstacle, à ce stade du raisonnement, les intérêts particuliers des riverains de l'arrêt de bus du quartier Sainte Musse.

23. D'autre part, le projet, en tant qu'il comporte également l'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence sur l'autoroute en vue de la réserver aux transports en commun, avec aménagements des échangeurs et création d'une station d'arrêt de bus, concourt également pour cette part à l'intérêt général, dès lors qu'il permet l'amélioration des temps de parcours des bus et vise à assurer à terme la connexion des transports collectifs avec la plateforme multi modale ferroviaire et TCSP.

#### S'agissant du bilan :

24. Il ressort des pièces du dossier que la réalisation de l'arrêt de bus ne saurait conférer en tout état de cause à lui seul un caractère excessif au coût du projet, eu égard à sa nature et à son ampleur limitée, que les nuisances sonores ont été prises en compte par la mise en place de murs écrans anti bruit et par l'isolement des façades des immeubles riverains les plus exposés dont celui de la requérante, que le volet paysager a été traité, que l'atteinte à la copropriété des requérants est circonscrite à un ou deux garages. Par suite, la requérante n'est pas fondée à soutenir que les atteintes à la propriété privée et le coût financier de ce projet, y compris en ce qu'il a trait à la réalisation de l'arrêt de bus litigieux, seraient excessifs eu égard à l'intérêt général qu'il présente.

#### En ce qui concerne la déclaration d'urgence :

25. Eu égard à la nature du projet, destiné à remédier à la situation de saturation de l'autoroute A57 aux abords de Toulon et à ses répercussions sur les axes secondaires, ainsi qu'à réduire les taux d'accidentologie sur cet axe, l'arrêté a pu légalement déclarer urgents les travaux de réalisation de cet ouvrage, sans que s'y oppose la circonstance que dix années environ se seraient écoulées entre le lancement de la concertation et la déclaration d'utilité publique de cet aménagement.

26. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions de Mme XXX tendant à l'annulation de l'arrêté du 27 novembre 2018, par lequel le préfet du Var a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la mise à 2 fois 3 voies de l'autoroute A 57, doivent être rejetées. Il en va de même des conclusions dirigées contre la décision implicite de rejet de son recours gracieux reçu le 25 janvier 2019.

#### Sur les conclusions à fin d'annulation partielle de l'arrêté du 27 novembre 2018 présentées à titre subsidiaire :

27. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué en tant qu'il déclare d'utilité publique les travaux d'aménagement relatifs à la création d'un arrêt de bus sur l'autoroute doivent également être rejetées.

Sur les conclusions présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

28. Il y a lieu dans les circonstances de l'espèce de laisser à chaque partie la charge de ses frais d'instance.

29. Cette instance n'ayant pas généré de dépens, les conclusions de Mme XXX à ce titre ne peuvent qu'être rejetées.

D E C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : La requête de Mme XXX est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la société Escota présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié aux conseils de Mme XXX et de la société des autoroutes Estérel-Côte d'Azur-Provence-Alpes, ainsi qu'à la ministre de la transition écologique et solidaire.

Copie en sera adressée pour information au préfet du Var.

Délibéré après l'audience du 12 mars 2021, à laquelle siégeaient :

M. Sauton, président,  
Mme Bontoux, premier conseiller,  
Mme Schaegis, premier conseiller,

Jugement rendu public par mise à disposition au greffe le 30 mars 2021.

Le rapporteur,

signé

R. Bontoux

Le président,

signé

J.-F. Sauton

Le greffier,

signé

P. Bérenger

La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique et solidaire, en ce qui la concerne et à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,  
P/ la greffière en chef,  
Le greffier,