Estérel Côte d'Azur Agglomération
624 chemin Aurélien CS 50133
83707 Saint-Raphaël

MAITRE D' OUVRAGE

La Promenade des Bains : réaménagement du front de mer entre Port Fréjus et Port Santa-Lucia

Communes de Fréjus et Saint-Raphaël

AVIS DE LA MRAe DU 06/07/2023

TPF Ingénierie
Dpt Procédures Règlementaires et Foncières

INGENIERIE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

IGEDD
INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

MRAe
Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré

de la Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

sur le projet d'aménagement global de la Promenade des Bains, à Fréjus et Saint-Raphaël (83)

N° MRAe 2023APPACA43/3465 - 3466

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier d'aménagement global de la Promenade des Bains, à Fréjus et Saint-Raphaël (83). Le maître d'ouvrage du projet est Estérel Côte d'Azur Agglomération.

Le dossier comporte notamment :

- *une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;*
- *quatre dossiers de demande d'autorisation :*
  - *un permis de construire et un permis d'aménager sur la commune de Saint-Raphaël,*
  - *un permis de construire et un permis d'aménager sur la commune de Fréjus.*

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 15 avril 2021), cet avis a été adopté le 6 juillet 2023 en « collégialité électronique » par Sylvie Bassuel et Jean-Michel Palette, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 10 mai 2023. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- *par courriel du 10 mai 2023 et du 17 mai 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 25 mai 2023 ;*
- *par courriel du 10 mai 2023 et du 17 mai 2023, le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 13 juin 2023, 28 juin 2023 et 29 juin 2023*

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 CE fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe[1] serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

1 ae-avisp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

Le projet dit « Promenade des Bains », porté par l'EPCI Estérel Côte d'Azur Agglomération, concerne les communes de Fréjus et Saint-Raphaël dans le département du Var. Il consiste au réaménagement du front de mer sur les secteurs de Fréjus-plage et du bord de mer de Saint-Raphaël.

Les objectifs affichés par le projet sont d'améliorer la mobilité sur ce secteur de front de mer en limitant les conflits d'usage entre les différents modes de déplacement, de limiter les flux de véhicules en façade littorale et de procéder à une requalification paysagère de la façade littorale de la baie.

Au regard des objectifs du projet mentionnés ci-dessus, la MRAe recommande l'étude de variantes d'aménagement davantage incitatives à l'utilisation des modes actifs de déplacement ou des transports en commun afin de réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

Du fait de sa localisation, le site du projet est concerné par un risque de submersion marine, qui est susceptible d'être aggravé par le changement climatique. Le dossier ne justifie pas de la prise en compte ni des effets cumulatifs du risque d'inondation et de submersion marine dans le cadre de la construction du parking souterrain à Fréjus, ni du risque de submersion marine sur le secteur de la plage du Veillat.

L'analyse des impacts du projet sur le paysage apparaît trop succincte au regard des enjeux de requalification de l'espace public en front de mer ; elle ne démontre pas de façon suffisamment explicite et illustrée l'impact positif du projet sur le paysage.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE....2

SYNTHÈSE....4

AVIS....6

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact....6

1.1. Contexte et nature du projet....6

1.2. Description et périmètre du projet....7

1.3. Procédures....8

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale....8

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public....8

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe....8

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact....9

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées....9

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet....10

2.1. Vulnérabilité au changement climatique....10

2.1.1. Risques de submersion marine et d'inondation....10

2.1.2. Lutte contre les îlots de chaleur....11

2.2. Cadre de vie et santé humaine....11

2.2.1. Accessibilité et mobilité....12

2.2.2. Qualité de l'air et bruit....13

2.3. Paysage....14

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet dit « Promenade des Bains », porté par l'EPCI[2] Estérel Côte d'Azur agglomération, concerne les communes de Fréjus (superficie de 102,3 km², population de 54 458 habitants – INSEE 2019) et Saint-Raphaël (superficie de 89,59 km², population de 36 027 habitants – INSEE 2019) dans le département du Var. Il consiste au réaménagement du front de mer sur les secteurs de Fréjus-plage et du bord de mer de Saint-Raphaël.

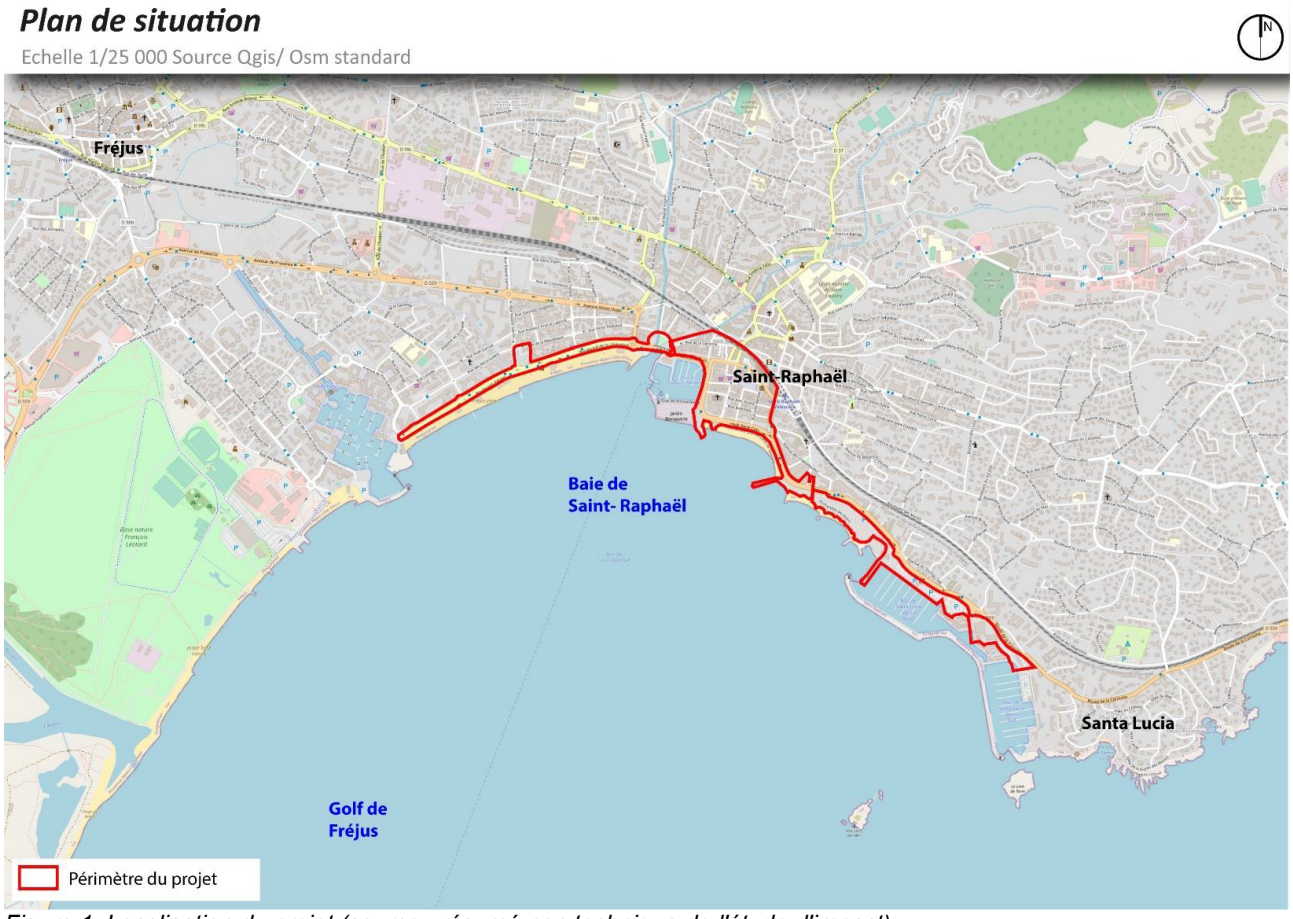

Figure 1: Localisation du projet (source : résumé non technique de l'étude d'impact)

Ces communes font partie de la communauté d'agglomération et entrent dans le périmètre du SCoT Estérel Côte d'Azur agglomération approuvé le 11 décembre 2017 (cf avis de la MRAe du 26 juin 2017). Elles sont soumises aux dispositions de la loi Littoral, des secteurs du projet étant situés dans les espaces proches du rivage. Une partie du projet, le secteur du Pont d'Arcole concerné par un permis d'aménager, est inscrit dans le périmètre de protection des monuments historiques.

2 Établissement public de coopération intercommunale

Les objectifs affichés par le projet sont d'améliorer la mobilité sur ce secteur de front de mer en limitant les conflits d'usage entre les différents modes de déplacement, de limiter les flux de véhicules en façade littorale et de procéder à une requalification paysagère de la façade littorale de la baie, sous la forme d'une « *coulée verte paysagère* » ou « *promenade côtière en balcon sur la méditerranée* ». Il est dénommé par le pétitionnaire « *le projet de parc littoral aux 1000 arbres* ».

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet de réaménagement s'étend sur une superficie de 18 ha et une longueur de 4 km le long du littoral entre Port-Fréjus et Port Santa-Lucia à Saint-Raphaël. Il concerne trois périmètres :

- un périmètre ouest qui répond à une ambiance balnéaire : secteur de Fréjus-plage de 50 000 m² ;
- un périmètre central qui se rattache au centre-ville de Saint-Raphaël ;
- un périmètre est qui correspond à un secteur résidentiel et portuaire, Beaurivage – Santa-Lucia à Saint-Raphaël, de 70 600 m² .

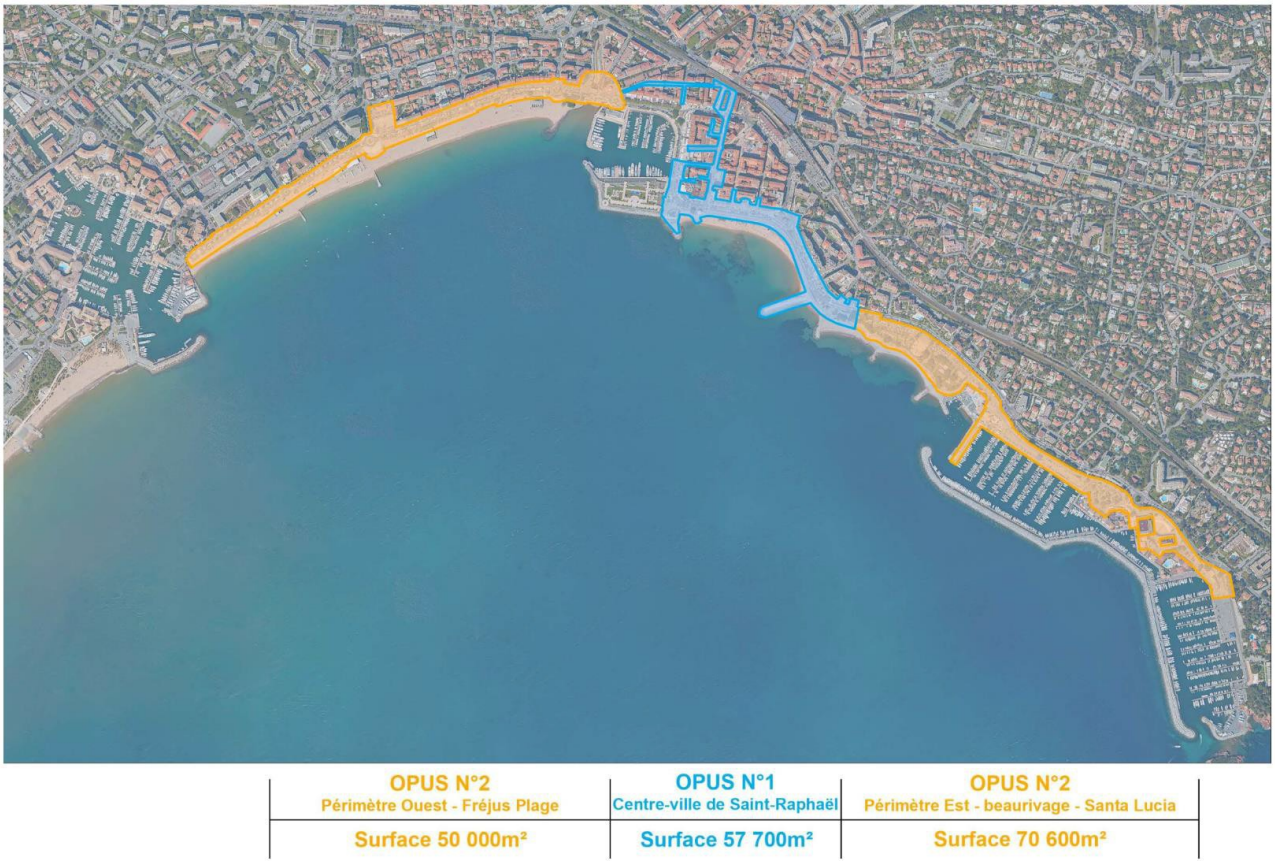

Figure 2: Périmètre du projet (source : étude d'impact)

Il prévoit la réalisation des aménagements suivants :

- la réorganisation des voies de circulation (création d'une voie dédiée aux cycles et à la circulation d'une navette électrique) et la suppression d'environ 700 places de stationnement en surface ;
- la création d'une promenade piétonne par l'élargissement de la voie existante ;

- la construction d'un parking silo souterrain (6,5 niveaux, répartition des stationnements par demi-niveau) de 409 places sous la place de la République à Fréjus qui fera l'objet d'une requalification (boulodromes et bâtiment de services publics) ;
- la requalification du pont d'Arcole, passant sur le cours d'eau le Pédégal et situé à cheval sur les deux communes ;
- la requalification de la plage du Veillat (destruction et reconstruction de la casquette du front de mer, construction de sept locaux totalisant une surface de plus de 1 000 ha) et de l'épi Diana ;
- la requalification du parvis du monument aux morts à Saint-Raphaël.

Le secteur du projet est principalement desservi par la route départementale D559, qui longe le littoral (excepté en amont du port de Fréjus qu'il contourne) et qui traverse les deux communes sur leur partie sud, d'est en ouest.

Il est à noter que le projet de requalification global de la promenade des Bains comprend des aménagements complémentaires non inclus dans le périmètre de projet pris en compte dans l'étude d'impact objet du présent avis telle l'opération de « *couverture partielle du Pédégal* » en continuité de la requalification du pont d'Arcole avec aménagement d'un amphithéâtre de verdure de 3 500 m² ou l'étude d'une voie de liaison Nord permettant de relier la rue Victor Raybaud et la rue de Provence très brièvement évoquée. La présente étude d'impact portant sur le projet global devra donc être actualisée conformément aux dispositions de larticle L122-1-1-III du code de l'environnement, pour évaluer les incidences de cette opération dans le cadre de la prochaine demande d'autorisation.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet d'aménagement global de la promenade des Bains, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 CE.

Déposé au titre des procédures de demande de permis d'aménager et de permis de construire, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre des rubriques 39 (travaux, constructions et opérations d'aménagements : opération dont le terrain d'assiette est supérieur à 10 ha ou dont la surface de plancher est supérieure à 40 000 m²) et 41 (aires de stationnement ouvertes au public de plus de 50 places) du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : permis de construire et permis d'aménager.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la vulnérabilité du projet au changement climatique (submersion marine, inondations, îlots de chaleur) ;
- l'accessibilité et la mobilité ;

- le cadre de vie (bruit et qualité de l'air) ;
- le paysage, la qualité et le confort de l'espace public.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Formellement l'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'une évaluation environnementale. Cependant, l'étude n'est pas proportionnée aux enjeux identifiés pour deux thématiques : vulnérabilité du projet au changement climatique et paysage.

Par ailleurs, les dossiers, qui comprennent de nombreuses pièces, souffrent d'un manque de lisibilité. La présentation du projet global, au début de l'étude d'impact, présente un caractère si général, qu'il nuit à sa compréhension.

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Le dossier explique le choix du projet au regard des enjeux de mobilité (part prépondérante de la voiture individuelle au détriment des modes de déplacements actifs) et de requalification paysagère, le but étant de végétaliser la promenade et de lutter ainsi contre le phénomène d'îlots de chaleur.

La MRAe souligne favorablement l'aménagement d'une voie dédiée aux vélos et à la circulation d'un transport en commun en site propre (navette électrique) ainsi que l'augmentation des espaces dédiés au végétal. Elle constate néanmoins que certains secteurs font l'objet d'une imperméabilisation (épi de Diana, cf § 2.3 relatif au paysage) et que les places de stationnement supprimées le long des voies de circulation sont compensées :

- à Fréjus, par la construction d'un parking silo de près de 400 places au cœur du projet, le dossier évoquant par ailleurs les possibilités d'agrandissement de deux parkings existants[3].
- sur le secteur de Saint-Raphaël centre, le dossier mentionnant le report possible vers quatre parkings existants à proximité, d'une capacité totale de 1500 places (non saturés en saison estivale), suite à la suppression prévue de 175 places.

Parallèlement, il ressort des études présentées dans l'étude d'impact que le projet d'aménagement global de la promenade des Bains aura peu d'influence sur le trafic automobile et les nuisances associées (bruit et qualité de l'air) dans la mesure où il conduira à un simple report en arrière de la façade littorale sans modifier la fréquentation globale du secteur.

La MRAe regrette que le pétitionnaire n'ait pas étudié des variantes d'aménagement plus incitatives à l'utilisation des modes actifs de déplacement ou des transports en commun, passant par une réduction du stationnement automobile à proximité immédiate du front de mer, afin de réduire l'utilisation de la voiture individuelle dans un objectif d'amélioration du cadre de vie et afin d'éviter des reports de trafic sur des voies parallèles.

La MRAe recommande l'étude de variantes d'aménagement davantage incitatives à l'utilisation des modes actifs de déplacement ou des transports en commun afin de réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

3 Ces agrandissements consistitueraient alors une modification du projet qu'il conviendrait de traiter conformément aux dispositions de l'article R122-2-II CE.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Vulnérabilité au changement climatique

2.1.1. Risques de submersion marine et d'inondation

Selon le porter à connaissance (PAC) du 13 décembre 2019 relatif au risque de submersion marine, la majeure partie de la zone d'étude est située en zone d'aléa faible (H^4 < 0,5 m), à l'exception de la place de la République, lieu du futur parking souterrain à Fréjus, soumise à un aléa faible à moyen (0,5 ≤ H < 1 m.). L'étude d'impact identifie un risque d'aggravation du risque de submersion marine lié à « *l'augmentation de l'intensité et de la récurrence des événements météorologiques extrêmes due au changement climatique* ».

Au titre de la prise en compte de ce risque, il est indiqué que « *le projet ne modifie pas la sensibilité de la zone d'étude au risque de submersion marine. Il induit cependant une augmentation des enjeux liés à ce risque de par la présence du parking en ouvrage. Les contraintes imposées par ce risque ont toutefois été anticipées* ».

S'agissant de la construction d'un parking souterrain à Fréjus, il est en effet prévu un accès depuis la rue Roland Garros, située hors zone de submersion marine ainsi que plusieurs aménagements : mise en place d'avaloirs au droit du pied de rampe de l'accès principal et réalisation d'un bassin de rétention avec pompes de relevage.

Par ailleurs, selon le dossier, qui se base sur les données issues du site Géorisques, le site du projet est situé dans une zone potentiellement sujette aux débordements de nappe (fiabilité moyenne), phénomène qui peut causer des inondations[5].

La MRAe constate que le projet s'implante également dans une zone correspondant aux enveloppes approchées des inondations potentielles par débordement de cours d'eau et submersion marine (source : site Géorisques). Il s'agit donc d'un secteur dans lequel il peut y avoir concomitance de deux phénomènes cumulatifs, qui peuvent être accrus avec le changement climatique (en raison d'épisodes de fortes pluies plus fréquents et plus intenses, ou de la hausse du niveau de la mer).

Or, l'étude d'impact ne justifie pas de la prise en compte de ce risque cumulatif dans le cadre de la construction du parking souterrain, indiquant uniquement que le projet n'aura pas d'impact sur le niveau de la nappe, sans préciser si l'occurrence d'évènements climatiques exceptionnels liés aux précipitations a été prise en compte dans les réflexions sur la conception du projet.

La MRAe recommande de justifier, dans le cadre de la construction du parking souterrain à Fréjus, de la prise en compte des effets cumulatifs des risques d'inondation et de submersion marine dans un contexte de changement climatique.

Concernant la plage du Veillat, sur laquelle plusieurs aménagements sont prévus parmi lesquels l'implantation d'un établissement recevant du public (ERP) de 300 m², il est indiqué que le projet respecte les dispositions du PAC qui autorise en zone de côtes sableuses « *tous types de*

4 Hauteur de submersion

5 On parle d'inondation par remontée de nappes lorsque l'inondation est provoquée par la montée du niveau de la nappe phréatique jusqu'à la surface du sol. Les nappes phréatiques sont alimentées (rechargées) par l'infiltration d'une partie de l'eau de pluie qui atteint le sol. Si des évènements pluvieux exceptionnels surviennent et engendrent une recharge exceptionnelle, le niveau de la nappe peut alors atteindre la surface du sol et provoquer une inondation "par remontée de nappe" (source : site internet géorisques)

constructions, ouvrages, aménagements, installations, sous réserve que la cote de plancher habitable ou aménageable soit située à un niveau au moins égal à 0,70 m au-dessus du terrain naturel ». L'étude d'impact renvoie à une étude de submersion marine réalisée dans le cadre de l'élaboration du projet, « *qui a défini des recommandations sur les efforts dimensionnant, qui ont été intégrés à la phase de conception des façades des bâtiments de haut de plage* ». Il est conclu à une absence d'impact vis-à-vis du risque de submersion marine pour l'ouvrage du Veillat (résistance à la pression des façades).

Pour la MRAe, la prise en compte de ce risque n'est pas démontrée dans l'étude d'impact, la référence à une note technique restant insuffisante à cette fin. Il manque une analyse réalisée sur la base de la caractérisation du risque et prenant en compte le contexte de changement climatique afin de justifier que les futurs aménagements n'auront pas pour effet d'aggraver la vulnérabilité des personnes et des biens.

La MRAe recommande de justifier la prise en compte du risque de submersion marine sur le secteur de la plage du Veillat, par une analyse basée sur la caractérisation du risque.

Par ailleurs, la commune de Fréjus est soumise aux dispositions du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) liés au Valescure et au Pédégal, approuvé le 6 mai 2022. La zone du projet correspondant à l'aménagement du pont d'Arcole est située hors des zones d'aléa identifiées par le PPRI.

Le dossier indique que « *le projet n'aura pas d'impact sur les écoulements du Pédégal* » dès lors qu'il réduit l'imperméabilisation du site, « *avec comme conséquence la réduction du risque inondation, notamment lié aux ruissellements urbains* ».

Pour la MRAe, l'étude d'impact doit néanmoins démontrer que les travaux d'aménagement ne conduisent pas à créer de nouveaux remblais sur les rives du cours d'eau et ne réduisent pas la section d'écoulement du Pédégal, notamment au niveau du pont d'Arcole situé à son embouchure et sur lequel s'effectue la circulation routière.

La MRAe recommande de démontrer l'absence d'impact des travaux d'aménagement prévus au niveau du pont d'Arcole sur le risque d'inondation.

2.1.2. Lutte contre les îlots de chaleur

Selon le dossier, le projet de requalification de la promenade des Bains permet de réduire l'imperméabilisation des sols, en particulier par la plantation de nombreux arbres dans le cadre d'un projet global de « *coulée verte littorale* ». Il est ainsi précisé que « *la partie réellement désimperméabilisée en surface verte va tripler, en passant à environ 30 000 m²* » et que le projet participe ainsi, par la végétalisation de la zone qu'il prévoit, à une réduction des îlots de chaleur et donc à une prise en compte des effets du changement climatique.

La MRAe considère que cette affirmation n'est pas objectivée dans la mesure où les secteurs de désimpérméabilisation ne sont pas caractérisés (localisation et chiffrage détaillé à préciser) dans l'étude d'impact. De plus, le projet, sur la partie située à Saint-Raphaël, prévoit des aménagements fortement « *bétonnés* », en particulier au niveau de l'épi de Diana et sur le secteur du port de Santa Lucia.

La MRAe recommande de justifier la réduction de l'imperméabilisation induite par le projet, dans le cadre de la lutte contre les îlots de chaleur.

2.2. Cadre de vie et santé humaine

2.2.1. Accessibilité et mobilité

Le secteur du projet est desservi par plusieurs voies longeant le littoral, à savoir les boulevards d'Alger et de la Libération à Fréjus, la promenade René Coty et le boulevard Raymond Poincaré à Saint-Raphaël. L'étude d'impact comprend une étude de trafic qui fait état d'un trafic globalement élevé au niveau des voies desservant le secteur et d'un point de saturation principal au droit du passage du pont d'Arcole (23 000 véh/jour en saison estivale). Concernant le stationnement, les études réalisées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact montrent une saturation quotidienne en saison estivale, en particulier sur le secteur de Fréjus-plage.

L'étude d'impact met en avant un des objectifs du projet qui est de « *de limiter au strict nécessaire les flux de véhicules en façade littorale, de contenir et organiser les stationnements en partie arrière du cordon littoral pour mieux dégager les emprises disponibles en balcon sur la mer* ».

Pour ce faire, outre les suppression et création de stationnements décrites plus haut, le projet prévoit la réduction du nombre de voies réservées aux voitures sur la commune de Fréjus (une seule chaussée bidirectionnelle, contre deux voies par sens de circulation actuellement) et l'aménagement d'une voie dédiée aux vélos et à la circulation d'une navette électrique qui empruntera la totalité de la future promenade, du port de Fréjus au port de Santa-Lucia à Saint-Raphaël.

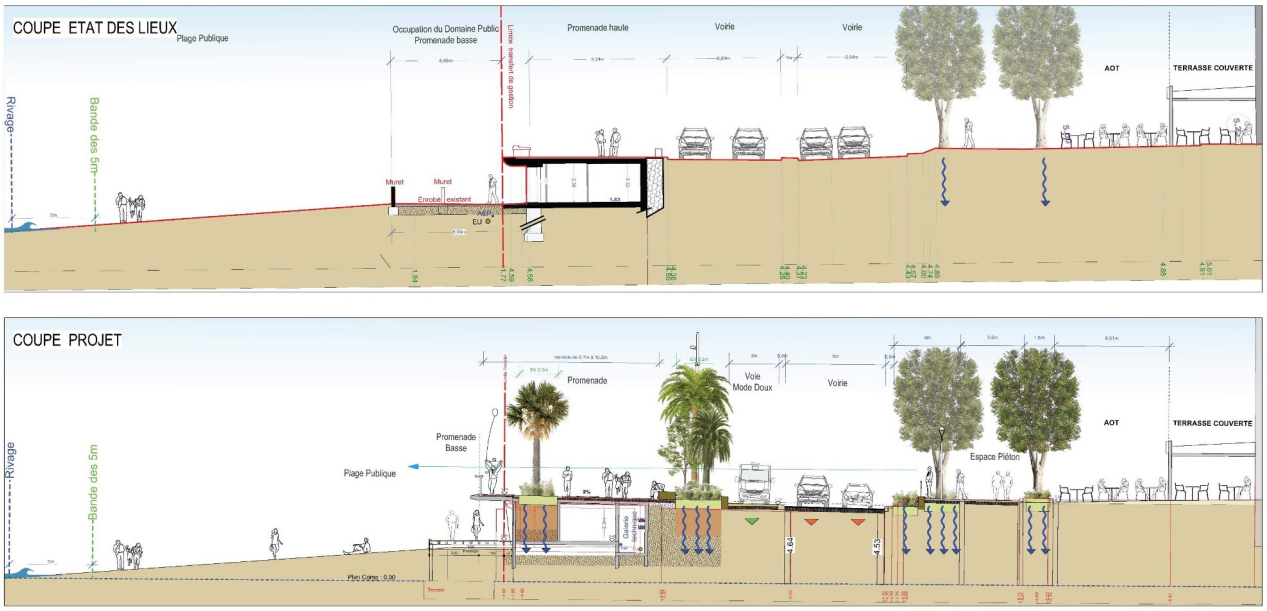

Figure 3: Comparaison état actuel et situation projetée (source : étude d'impact)

Selon l'étude d'impact, les aménagements décrits ci-dessus permettront de diminuer le trafic sur la bande littorale, avec un léger report prévisible vers les axes alentours. Celle-ci comprend une estimation des flux de trafic réalisée avec l'indicateur « véhicules-kilomètres[6] » (VK). Il ressort de cette estimation que le projet permet une légère diminution de l'indicateur VK (tous types de véhicules confondus) de 0,6 % entre la situation actuelle ou sans projet et la situation avec projet en 2025[7]. Ce même indicateur augmente pour les situations « fil de l'eau 2045 » (+10 %) et « projet 2045 » (+9,3 %).

6 Cet indice prend en considération le nombre de véhicules (trafic) et le trajet réalisé par ces mêmes véhicules.

7 Cinq scénarios ont été étudiés : horizon actuel (année 2022), horizon de mise en service (année 2025) – sans projet, horizon de mise en service (année 2025) – avec projet, horizon de mise en service + 20 ans (année 2045) – sans projet et horizon de mise en service + 20 ans (année 2045) – avec projet.

La MRAe observe que les augmentations de trafic induites par la réalisation des projets d'habitats collectifs prévus par le PLU à proximité (cf figure 4 ci-après : plusieurs opérations d'aménagement programmées) ne sont pas prises en compte dans l'étude de trafic. Les reports de trafics sur des axes parallèles ne sont pas précisément caractérisés, de même que l'évolution de la circulation sur le principal point de saturation actuel qu'est le pont d'Arcole sur lequel il est indiqué que la possibilité de réduction à 1 voie dans chaque sens « reste à étudier ». Ces incertitudes ne permettent pas de démontrer clairement les effets positifs du projet en termes de régulation ou de réaffectation du trafic. Le dossier n'inclut pas dans son analyse les parkings-relais existants ou en projet (fléchés dans le PDU[8] pour limiter le trafic automobile en centre-ville) et leur possible utilisation pour limiter le trafic automobile sur la bande littorale.

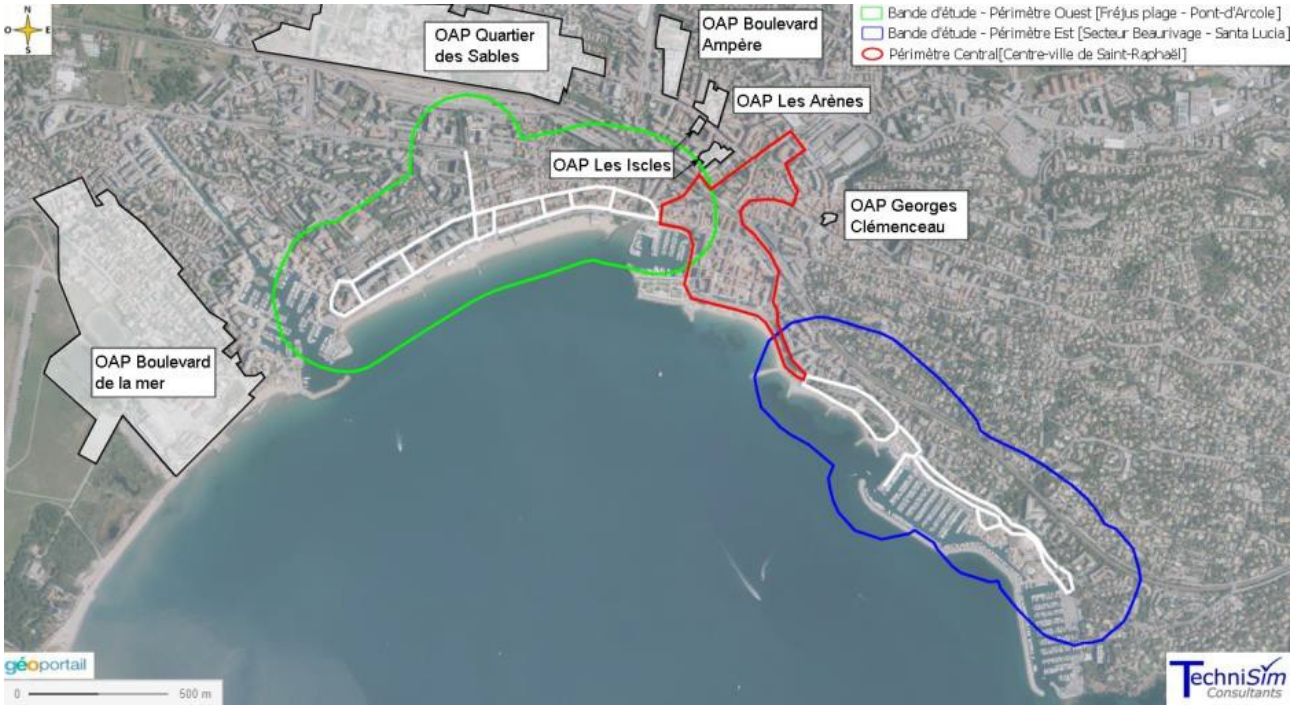

Figure 4: Opération d'aménagement et de programmation à proximité du projet sur les communes de Fréjus et Saint-Raphaël (source : étude d'impact)

La MRAe recommande de reprendre l'étude de trafic en incluant les augmentations de trafic induites par la réalisation des projets d'habitats collectifs prévus par le PLU à proximité.

2.2.2. Qualité de l'air et bruit

L'étude d'impact comprend une analyse complète de la qualité de l'air à l'état actuel, reposant sur les données et modélisations réalisées par ATMOSUD à l'échelle des communes de Fréjus et de Saint-Raphaël ainsi que sur une campagne de mesures réalisée en périodes estivale (30 juin au 28 juillet 2022) et hivernale (7 novembre au 5 décembre 2022).

Il ressort de ces mesures, selon le dossier, que la qualité de l'air peut être qualifiée de « *plutôt médiocre* » avec des concentrations journalières en particules fines (PM10 et PM2,5) et en dioxyde d'azote (estimation d'une moyenne annuelle) ne dépassant pas les valeurs réglementaires mais restant supérieures aux recommandations de l'OMS pour les PM2,5 (12 à 18 jours de dépassement[9]) et le dioxyde d'azote.

8 Plan de déplacement urbain de la Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée, approuvé le 12 décembre 2016

L'étude d'impact s'attache également à caractériser les enjeux sanitaires du secteur : la zone d'étude comprend plusieurs immeubles d'habitation et six ERP sensibles (1 crèche, 4 écoles, 1 hôpital).

L'étude caractérise également l'ambiance sonore à l'état actuel sur la base d'une étude acoustique réalisée du 18 au 22 juillet 2022 et d'une modélisation 3D. Elle est considérée, selon le dossier, comme étant en « *ambiance sonore préexistante modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières* ».

Pour apprécier les impacts du projet sur la qualité de l'air, il est procédé à une estimation des émissions de polluants sur la base de l'indicateur VK mentionné ci-avant en 2025 (année de mise en œuvre du projet) et 2045. Il ressort de la comparaison des résultats obtenus avec la situation actuelle que la mise en œuvre du projet n'a pas d'effet sur les émissions de polluants : l'évolution des émissions tous polluants confondus est d'environ – 19 % en 2025 (situation fil de l'eau et projet) et – 67 % en 2045 (situation fil de l'eau et projet). En termes de concentrations de polluants, les variations par rapport à la situation « fil de l'eau » sont faibles (environ + 0,7 % en moyenne sur les polluants réglementés, en 2025 et 2045). Sur ces bases, le dossier conclut à une absence d'impact du projet sur la qualité de l'air.

S'agissant du bruit, la conclusion est similaire : l'impact du projet sur l'ambiance sonore est qualifié de « *négligeable* », le projet n'ayant pas pour effet d'augmenter les nuisances sonores sur le secteur.

La MRAe recommande de consolider ces conclusions, voire le cas échéant de les modifier, sur la base d'une étude de trafic complétée, tel que demandé au paragraphe précédent (§ 2.2.1).

2.3. Paysage

L'étude d'impact divise le secteur du projet en trois entités paysagères : l'espace urbanisé et anthropisé, la promenade piétonne et le littoral. Il identifie les perceptions visuelles vers le secteur de projet depuis les voies de circulations, et depuis celui-ci vers le Massif de l'Estérel.

Au titre de l'évaluation des impacts, le dossier analyse les impacts potentiels du projet en termes de perceptions vers et depuis le secteur du projet. Il qualifie l'impact de « *positif fort* », le projet permettant d'améliorer les caractéristiques paysagères de la zone d'étude par la requalification des espaces publics et leurs végétalisations.

Les dossiers des permis de construire et des permis d'aménager comprennent des notices paysagères qui exposent les principes d'aménagement du projet pour chacun des sous-secteurs.

La MRAe constate que l'étude d'impact ne définit pas les enjeux paysagers à l'issue de l'état initial, seule la lecture de l'ensemble des nombreuses pièces des dossiers permettant de les appréhender. Il manque une définition des orientations d'aménagement qui en découlent et une présentation générale du projet paysager montrant comment elles sont prises en compte concrètement. Il serait également utile pour le public de présenter la logique des enchaînements entre les différents sous-secteurs.

En l'absence de ces éléments, l'analyse des impacts du projet sur le paysage apparaît très succincte et la qualification d'impact positif n'est pas démontrée.

La MRAe recommande de démontrer l'impact positif du projet sur le paysage, après définition des enjeux paysagers qui ont conduit à la définition du parti d'aménagement, et de présenter l'analyse de ses impacts.

9 L'OMS recommande de ne pas dépasser le seuil de 15µgPM2,5/m³ plus de 3 à 4 jours par an, la réglementation française n'impose pas de seuil journalier pour les PM2,5.