

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES
Métropole Nice Côte d'Azur
Commune de Saint-Blaise

Voie nouvelle entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier

Route du Col de l'Olivier

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet avec enquête parcellaire conjointe

Consultation publique
Du 8 novembre au 11 décembre 2023

Conclusions et avis

1. Rappel de l'objet de l'enquête publique et de son déroulement

La présente enquête publique est préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de réalisation d'une voie nouvelle entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier sur la commune de Saint Blaise (06). La réalisation de ce projet nécessite l'acquisition par voie d'expropriation des emprises foncières pour la réalisation de ce projet notamment la création de la voirie routière et d'un bassin de rétention des eaux pluviales. Cette enquête conjointe comporte deux démarches. La première est préalable à la DUP du projet et la seconde, une enquête parcellaire conjointe vise à déterminer exactement les emprises à acquérir pour la réalisation de ce projet. Cette enquête s'est déroulée, sur la commune de la Saint-Blaise, sans incident, du 8 novembre au 11 décembre 2023.

2. Conclusions sur les résultats de l'enquête

A l'issue de l'enquête publique, je constate que ce projet constitue une réelle importance pour la commune de Saint Blaise.

Le dossier d'enquête est particulièrement complet sur tous ces aspects - technique, administratif, et foncier - détaillant bien pour le public les éléments de l'enquête publique, les objectifs de ce projet ainsi que les démarches actuelles et avenir engagées, l'étude d'impact, et l'évaluation du cout de l'opération.

L'ensemble de la procédure y est parfaitement décrit et les différentes dispositions ou données retenues sont détaillées. La visite sur place, avec les représentants de la Commune et de la Métropole Nice Côte d'Azur, détenant la compétence Voirie, maître d'ouvrage (MO) , m'a permis de bien apprécier la localisation de ce projet, son environnement, les objectifs poursuivies par les deux collectivités territoriales, son historique en particulier son inscription dans le Plan Local d'Urbanisme de la Métropole (PLUM) et l'examen minutieux des incidences environnementales et les mesures prévues par les minimiser ou les compenser.

Lors de cette enquête publique, les moyens réguliers de publicité - parution dans la presse et affichage de l'avis d'enquête - ont bien, été accomplis. Les notifications aux propriétaires fonciers des différents emprises à acquérir pour la réalisation cette opération ont bien été réalisées.

Cette enquête, a fait l'objet d'une large participation du public tant en matière de rencontres avec le commissaire enquêteur lors des quatre permanences, qu'en ce qui concerne le nombre d'avis ou d'observations déposées – au total 68 - soit manuscrites sur les deux registres, par courriers déposés et par courriels grâce à l'adresse électronique indiquée dans l'avis d'enquête. Ces dernières pouvant être consultées par le public dans un tableau consultable sur le site internet de l'enquête.

A une très grande majorité, le public s'est prononcé favorablement pour le projet. Compte tenu de l'ampleur relative de l'opération, il est légitime que ce soit exprimé des interrogations. Elles ont fait l'objet d'un examen attentif et de réponses de la part du MO pour lequel j'ai formulé un avis dans le rapport.

Après analyse de tous les avis formulés, les sept thèmes suivants ont été identifiés dans les propos du public. Ces thèmes ainsi que mon analyse sont les suivants :

- Les avis Favorable au projet (F)

Sur l'ensemble des avis, on décompte 42 personnes – institutionnels non compris - formulant un avis favorable - soit 66 % des avis. Les avis favorables au projet constituent ainsi une très forte majorité des avis exprimés. Les personnes ont argumenté leurs avis positifs et de manière globale ces personnes, indiquent souvent que cette route est très attendue, et sont rassurées par l'enclenchement de l'enquête publique.

- Les interrogations à propos de l'Intérêt général de la création de la voie et la prise en charge de son cout par la collectivité (incidence financière) (I)

Compte tenu de son ampleur relative, il est normal que des interrogations voient le jour sur les justifications du projet. Mais après analyse du dossier, examen sur place, échange avec les riverains, et étude des réponses de la Métropole, ce projet s'avère nécessaire et d'intérêt général. Ce projet a déjà fait l'objet d'une concertation dans le cadre de l'élaboration du PLUM dans lequel la future voie est inscrite en emplacement réservé, dans ce sens ce projet est connu du public. Il est nécessaire car il permettra de reconnecter deux pôles excentrés de la commune. Il sera le support pour assurer dans de meilleures conditions de circulation et de sécurité, les liaisons entre les divers points de la commune en transport en commun. En réutilisant une ancienne piste DFCL, en minimant les expropriations et en limitant ou compensant les incidences sur l'environnement, ce projet s'avère pertinent.

- Les préoccupations relatives à l'environnement (E)

Une analyse très complète en matière d'incidences sur l'environnement a été menée pour ce projet en particulier par une étude d'impact très fournie, balayant l'ensemble des aspects en la matière. Pour donner suite à l'avis de la MRAe, qui a jugé l'étude d'impact globalement proportionnée aux enjeux identifiées mais nécessitant une consolidation, le MO (Rappel : l'avis de la MRAe et la réponse du MO figurent au dossier d'enquête) a complété de nombreux points sur le sujet. Notamment l'étude comparative de variantes (requalification des voies existantes RM14 et RM 114), des précisions en matière de lien écologiques avec la zone de protections spéciale (ZPS) de la Basse vallée du Var (Natura 2000), la gestion des eaux pluviales du chantier, des précisions en matière d'hypothèses de prévision de trafic, en matière d'étude comparative d'émission en polluants, de contribution sonore, ou de consommation d'énergie du projet. Cette réponse à l'avis de la MRAe fournit également la totalité de l'étude hydraulique et de dimensionnement du bassin de rétention. A noter que cette dernière note répond aux observations de quelques personnes s'interrogeant sur le dimensionnement et l'efficacité de cet ouvrage. L'ensemble de ces éléments montre toute l'attention particulière que le MO a apporté dans la mise au point du projet visant en particulier à minimiser ou compenser toutes les incidences négatives du projet en matière de faune et de flore

- Les propositions de modification ponctuelles du projet notamment solution alternative au débouché sud du projet de nouvelle voie (S)

Les propositions d'améliorations du projet portent essentiellement sur deux points. Le premier concerne la création d'un trottoir sur la partie supérieur urbanisé de la voie. Sur cette proposition le MO répond favorablement à la création d'un

cheminement piétons et fourni une première esquisse du plan correspondant. Pour la seconde, s'agissant d'une solution alternative au débouché de la nouvelle voie évitant la traversée de la zone urbaine de la Saoga, le MO répond défavorablement. Je souscris à l'avis du MO car l'objectif de desserte du cœur du domaine de Saoga notamment pour les transports scolaires ou les transports publics ne serait plus correctement assurée. En revanche, les dispositions visant à maintenir des conditions de circulation apaisées (dispositif de limitations de vitesse notamment) seront mis en œuvre.

- Les demandes d'échange avec le maître d'ouvrage lors des différentes phases de réalisation et d'exploitation du projet Interrogations sur l'évolution du projet et le déroulement des travaux en particulier les demandes d'échange permanent avec le maître d'ouvrage (amélioration du projet, phase chantier et en exploitation, etc.) (T)

Répondant à la demande du public, l'ensemble des dispositions retenues en matière de dialogue entre les riverains et le MO, tant au niveau de la mise au point du projet, du déroulement des travaux que du suivi à l'issue de la mise en service de la voie sont de nature à rassurer les riverains.

- Les questions relatives aux expropriations et Parcelaire (P)

Dans la mesure où la procédure par voie amiable n'ont pu aboutir ou que l'état de propriété n'est pas précisément défini (absence de titre de propriété, successions, etc...) la réalisation du projet nécessite l'acquisition par voie d'expropriation d'une emprise totale de 18132 m². Les surfaces expropriées sont en général de taille modeste (de moins de 100m² à 500m²) sauf quelques-unes notamment celle pour le bassin de rétention qui représente une surface 1998 m². Dans le cas des emprises au niveau du lotissement Frigola, il s'agit de régularisation de cession du foncier liés à la réalisation de la voie de desserte du lotissement lors de sa création. Il y a eu peu d'observations sur ce sujet et Je ne constate pas d'opposition à propos de ces expropriations mais une demande de juste indemnisation ce qui relève d'une phase ultérieure du juge des expropriations. Après échanges avec le public lors des permanences, visite sur place et examen du dossier je constate que le périmètre des emprises à acquérir correspond bien au périmètre du projet soumis à la déclaration d'utilité publique et en sont strictement nécessaires pour la réalisation de l'infrastructure routière et le bassin de rétention notamment.

- Les préoccupations en matière d'impacts sur la circulation, les nuisances phoniques et la pollution (C)

Dans sa réponse aux préoccupations en matière d'impacts sur la circulation, de nuisances sonores et de pollution, le MO rappelle l'ensemble des mesures prévues dans le dossier d'enquête et indique toutes les améliorations envisagées au dispositif initial. Par exemple en matière de nuisances phonique la mise e place d'un revêtement routier spécial ou l'isolation des façades. Toutes ces mesures concourent à mon sens à une circulation apaisée, des incidences acceptables vis à vis des bénéfiques attendus et ainsi à rassurer en particulier les riverains de la nouvelle voie.

L'ensemble des observations ainsi regroupées par thème a donc fait l'objet d'un avis du MO et d'une analyse du commissaire enquêteur.

Au procès-verbal de synthèse, j'ai émis plusieurs questions qui en partie recourent ou élargissent celles du public. Toutes les questions ont fait l'objet d'une réponse du MO et de mon analyse :

Solution alternative au débouché de la nouvelle voie avec la Saoga

La solution alternative au débouché de la nouvelle voie évitant le lotissement de la Saoga n'est pas réalisable sur le plan technique ni réglementaire. Sur le plan fonctionnel elle présente également un inconvénient de ne plus assurer une desserte (TC et VP) correcte du cœur de la zone concerné. Des mesures spécifiques visant à maintenir une bonne sécurité des usagers circulant ou cheminant sur les voies du domaine de la Saoga sont prévues. Dans le cadre de l'engagement de la Métropole pour instaurer un dialogue avec les riverains, le MO doit réaliser un suivi après la mise en service de la future voie. Je souscris à l'avis du MO et aux propositions formulées.

Instance de dialogue avec les riverains

Compte tenu des demandes réitérées du public, j'ai demandé un engagement à la Métropole pour mettre en place un dialogue permanent à tous les stades de réalisation et de gestion de l'opération. La réponse favorable de la Métropole répond parfaitement aux préoccupations exprimées par le public. Les éléments de réponse et les procédures envisagées sont de nature à rassurer les riverains notamment ceux directement concernés par les travaux.

Projections de trafic sur la nouvelle voie

L'estimation du trafic projetés de 500 Veh/j , sur la future voie est confirmée. Compte tenu des trafics récemment relevés sur la RM114 dont une partie se reportera sur la future voie, cette estimation apparait correcte. Pour revenir sur une observation formulée, à propos de l'intérêt de la création de la voie nouvelle, les études montrent que le gain de temps aller-retour avec la nouvelle voie est de l'ordre du quart d'heure. Ainsi, compte tenu du trafic attendu bénéficiant de ce gain de temps, il s'agit d'un très grand volume d'heures à l'année gagné et ainsi de pollution réduite

Evolution du transport scolaire

La lecture des éléments fournis par le MO rappelle toutes les difficultés observées aujourd'hui pour assurer le transport des enfants. La nouvelle voie va non seulement permettre de pallier les problèmes subis tant en matière de temps et de sécurité de déplacement mais va également permettre une meilleure exploitation des bus. Concernant les transports en commun, il convient de signaler qu'à la suite de mes observations lors de la préparation de l'enquête publique, la Métropole s'est engagée à une étude d'une ligne de TC reliant le village de Saint Blaise et le domaine de la Saoga. Cette ligne assurera la correspondance avec la ligne 59 qui relie Nice à la Plaine du Var et avec la ligne des chemins de fer de Provence au niveau de la halte de Castagniers-les Moulins.

Traitement des impacts en phase travaux

L'étude d'impact fait apparaitre logiquement que la phase de chantier sera la plus contraignante en matière d'impact sur l'environnement. La Métropole a précisé les mesures de protection qu'elle envisage de mettre en œuvre lors des travaux ainsi que les mesures compensatoires qui seront prises notamment à la suite de l'abattage d'arbres (pins). Les mesures présentées confortent les mesures visant à pallier ou compenser les incidences environnementales du projet. Elles viennent compléter celles figurant déjà dans le dossier d'enquête.

Mise en œuvre des mesures souhaitées par la Commune

Le MO répond favorablement aux mesures souhaitées par la Commune en matière de réglementation et de gestion de la circulation. L'ensemble de mesures qui seront mis en place lors de l'ouverture de la voie permettront de répondre aux préoccupations de riverains et de satisfaire les conditions de sécurité.

Analyse du bilan de l'opération

L'examen du dossier et des éléments complémentaires transmis, fait apparaître que tant en matière d'expropriations que de cout de l'opération, la démarche engagée démontre une volonté de minimiser leurs ampleurs. Les inconvénients liés aux incidences du projet en matière environnementale sont limités. Le maitre ouvrage détaille les mesures minimisant ou compensant leurs impacts. L'examen comparatif entre les autres variantes étudiées est sans appel en particulier le retraitement de la RM114 serait notamment très impactant en matière foncière et beaucoup plus élevé en cout des travaux. Ainsi, compte tenu des bénéfices attendus de l'opération sur la sécurité et la facilité des déplacements notamment en matière de transport en commun et plus particulièrement de transports scolaires, de reconnexion des pôles urbanisés consolidant ainsi l'unité communale, Le bilan avantages-inconvénient de ce projet s'avère positif

S'agissant d'une déclaration d'utilité publique, l'examen de la démarche montre que les avantages retirés en l'occurrence la création d'un véritable lien entre les deux parties excentré de la commune à savoir Saint Blaise la Plaine et saint Blaise Village, l'emporte bien sur les inconvénients liés d'une part aux expropriations de biens fonciers - d'autant plus qu'une partie de ces acquisitions sont des régularisations liés à des constructions sur la partie haute de la voie - et d'autre part aux incidences en matière environnementale ou de nuisances qui ont fait l'objet d'une attention particulière par le maitre d'ouvrage dans une démarche de minimisation et de compensation afin qu'elles restaient acceptables vis-à-vis des bénéfices apportés par le projet.

En répondant aux besoins de la population, en matière sociale, éducative, culturelle et économique, cette opération revêt bien un caractère d'intérêt général motivant la déclaration d'utilité publique.

L'examen de l'emprise des ouvrages projetés, après analyse des éléments du dossier et visite sur place, montrent que le projet s'inscrit bien dans le périmètre de la DUP et que les expropriations envisagées concernent les parcelles de ce périmètre. Ces acquisitions sont nécessaires pour réaliser l'infrastructure routière projeté et ses annexes notamment un bassin de rétention, décrits dans le dossier.

3. Avis du commissaire enquêteur

3.1 Avis sur la déclaration d'utilité publique du projet

Le dossier mis à la disposition du public était conforme aux textes législatifs et réglementaires en vigueur.

L'ensemble des dispositions réglementaires a bien été respecté et en particulier la publicité de l'enquête et l'affichage de l'avis d'enquête publique ont bien été effectués ainsi que les parutions dans la presse.

L'enquête publique conjointe s'est déroulée régulièrement, sans incident, et le public a eu toute latitude de s'informer et de formuler un avis sur le projet de déclaration d'utilité publique du projet.

Après analyse du dossier d'enquête, échange et visite sur place avec les différents intervenants du projet, et analyse des observations du public, je constate que ce projet est aujourd'hui abouti, bien défini dans son ampleur et des principales caractéristiques de l'infrastructure à réaliser. Quelques observations, bien compréhensibles, ont été formulées sur les questions de sécurité routière, de pollution de nuisances sonores, ou d'impacts environnementaux. Cependant, en répondant à une attente de la population, cette opération revêt indiscutablement un caractère d'intérêt public. En assurant une liaison plus directe et sûre entre les deux parties du village à ce jour excentré, favorisant ainsi un lien social dans la commune, cette opération revêt bien un caractère d'intérêt général motivant la déclaration d'utilité publique. L'ensemble des observations du public a été examiné. Les propositions et solutions formulées ont été analysé par le Maitre d'ouvrage et fait l'objet d'un avis du commissaire enquêteur.

Ainsi,

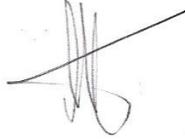
- Compte tenu des mesures prises par la Métropole pour minimiser ou compenser les incidences environnementales et autres nuisances tel que les nuisances phoniques ou la pollution accompagnant la réalisation de l'opération,
- Compte tenu des améliorations apportées par le maitre d'ouvrage à l'issue de l'enquête publique notamment la création d'un cheminement piétons sécurisé au niveau du col de l'Olivier, la prise en charge du déplacement de oliviers au niveau de l'emprise pour le bassin de rétention, la mise en place d'un revêtement acoustique routier, le renforcement des équipements de surveillance des quartiers, notamment les caméras, pour lutter contre les incivilités et l'insécurité, etc...
- Compte tenu d'un bilan avantages-inconvénients favorable au projet,
- Compte tenu de l'engagement de la Métropole de mettre en place des mesures permanentes de dialogue avec les riverains du projet,
- Compte tenu de l'adhésion de la population au projet,
- Considérant mon analyse, figurant au rapport d'enquête,
- Considérant mes conclusions et avis sur l'enquête publique, formulés ci-avant,

Pour l'ensemble de ces raisons, j'émet, au titre de commissaire enquêteur, ayant conduit la présente enquête publique en toute indépendance, un

AVIS FAVORABLE

À la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de réalisation d'une voie nouvelle entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier sur la commune de Saint Blaise (06).

Rédigé à Nice, le 6 janvier 2024

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Georges MARTINEZ
Commissaire enquêteur

3.2 Avis sur l'emprise des ouvrages projetés

L'emprise du projet est bien limitée aux besoins définis pour l'opération à réaliser. Le périmètre des biens à exproprier pour la réalisation du projet de réalisation d'une voie de circulation entre la ZAC de Saoga et le Hameau de la Croix de Fer est bien conforme à l'emprise de ce projet objet de la DUP.

Dans sa conception même du projet, je constate que le maître d'ouvrage s'est attaché à limiter l'emprise foncière avec pour objectifs de :

- Limiter les terrains privés à acquérir,
- Eviter et réduire des impacts sur la biodiversité et les habitats naturels,
- Limiter les mouvements de terres.

Ainsi, la voie a été calibrée à la largeur minimale requise et prévoit des écluses localement pour éviter certains élargissements. Des murs de soutènement et de contre-rive ont été privilégiés à la réalisation de merlons en remblais, qui ont une emprise supérieure. Aucun aménagement modes doux n'est prévu le long de la voie car le bilan coût / avantages entre l'usage de cet itinéraire et les emprises foncières nécessaires n'y était pas favorable.

L'ensemble des dispositions réglementaires a bien été respecté et en particulier la publicité de l'enquête publique conjointe parcellaire et l'affichage de l'avis d'enquête publique ont bien été effectuées ainsi que les parutions dans la presse. Les notifications individuelles du dépôt de dossier d'enquête parcellaire aux propriétaires concernées par les expropriations comprenant une fiche d'identification à remplir, ont bien été réalisés.

L'examen de l'emprise des ouvrages projetés, après analyse des éléments du dossier et visite sur place, montrent que le projet s'inscrit bien dans le périmètre de la DUP et que les expropriations envisagées concernent bien les parcelles de ce périmètre. Ces acquisitions sont nécessaires pour permettre la réalisation des infrastructures voirie et bassin de rétention notamment, décrits dans le dossier.

Les observations relatives aux acquisitions des emprises nécessaires aux travaux et, aux expropriations, sont uniquement au nombre de trois. Si pour les questions des montants des indemnités on ne peut que renvoyer à la phase ultérieure après la désignation d'un juge aux expropriations, une seule observation nécessite une attention particulière. Il s'agit de celle concernant l'expropriation nécessaire à la création du bassin de rétention. Pour cette dernière la Métropole apporte des réponses sur le déplacement des oliviers présents sur la partie à exproprier. Ainsi le MO indique que dans un souci de sauvegarde de ces plantations, la Métropole s'engage à mettre en œuvre un protocole de transplantation avec une entreprise spécialisée. Concernant la nouvelle délimitation de la propriété, le MO indique que la pose de clôtures à l'identique est prévue au projet.

Ainsi,

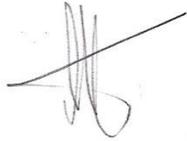
- Considérant mon analyse, figurant au rapport d'enquête,
- Considérant mes conclusions et avis sur l'enquête publique, formulés ci-avant,

Pour l'ensemble de ces raisons, au titre de commissaire enquêteur, ayant conduit la présente enquête publique en toute indépendance, je constate que la liste de biens à exproprier est bien conforme au projet envisagé. J'émetts donc un

AVIS FAVORABLE

Sur les emprises projetées du projet de création d'une voie entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier sur la commune de Saint Blaise.

Rédigé à Nice, le 6 janvier 2024



Georges MARTINEZ
Commissaire enquêteur