

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

**CONSEIL DEPARTEMENTAL**  
DES  
**ALPES MARITIMES**

**ENQUETE PUBLIQUE**

PREALABLE A

**DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

EMPORTANT LA

**MISE EN COMPATIBILITE DES PLU**

DES COMMUNES DE GRASSE ET MOUANS SARTOUX  
ET

**PARCELLAIRE**

CONCERNANT LA CREATION D'UNE

**LIAISON ROUTIERE**

ENTRE

**LA RD6185 ET LE GIRATOIRE DE LA PAOUTE**  
A GRASSE.

**RAPPORT D'ENQUETE**

DU

**COMMISSAIRE ENQUETEUR**

# Sommaire

Le présent rapport d'enquête comporte deux parties :

## Première partie Rapport d'enquête du Commissaire enquêteur

<b>Chapitre 1</b>	<b>Généralités</b>	4
1.1	Objet de l'enquête	4
1.2	Présentation de l'ensemble du dossier d'enquête	4
1.3	Cadre juridique	5
1.4	Nature et caractéristiques du projet	5
1.5	Composition du dossier	5
A	Nomination du Commissaire enquêteur par le Tribunal administratif	5
B	Dossier présenté au public :	6
C	Publicité et information du public relatifs à l'enquête	7
D	Pièces intervenues en cours d'enquête	8
<b>Chapitre 2</b>	<b>Organisation et déroulement de l'enquête publique</b>	8
2.1	Désignation du Commissaire enquêteur	8
2.2	Modalités de l'enquête	8
2.3	Incidents relevés au cours de l'enquête	9
2.4	Climat de l'enquête	9
2.5	Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres	9
2.6	Relation comptable des observations du public	10
<b>Chapitre 3</b>	<b>Analyse des observations</b>	10
3.1	Notification du Procès verbal des observations d'enquête	10
3.2	Notification du Mémoire en réponse	11
3.3	Analyse des observations du public	11
-	3.3.1 Commentaires non développés	14
	3.3.1.2 Commentaires traités dans les différents thèmes	
	3.3.1.3 Commentaire inexploitable	
-	3.3.2 Avis du public	14
	3.3.2.1 Avis favorables au projet	
	3.3.2.2 Avis neutre ou réservé	
	3.3.2.3 Avis défavorable	
	3.3.2.4 Résultats	
-	3.3.3 Importance de la circulation routière	15
	3.3.3.1 Généralités	
	3.3.3.2 Le trafic sera plus fluide	
	3.3.3.3 Les nuisances conséquence du trafic important	
	3.3.3.4 Adaptation du projet, conditions actuelles et à terme	
	3.3.3.5 Suivi de l'évolution du trafic	
-	3.3.4 Intégration au paysage	17
	3.3.4.1 Généralités	
	3.3.4.2 Sites particulièrement impactés	
	3.3.4.3 Murs de soutènement et talus	
	3.3.4.4 Variantes passage supérieur ou passage inférieur	
	3.3.4.5 Les raisons du choix pour le passage supérieur	
-	3.3.5 Pollution de l'air	25
	3.3.5.1 Généralités	
	3.3.5.2 Suivi dans le temps	
-	3.3.6 Nuisances sonores, le bruit	27
	3.3.6.1 Généralités	
	3.3.6.2 Pour quelques sites en particulier	

-	<b>3.3.7 Sécurité</b>	29
	3.3.7.1 <i>Des personnes</i>	
	3.3.7.2 <i>Des biens</i>	
	3.3.7.3 <i>En phase travaux</i>	
-	<b>3.3.8 Equipements publics extérieurs au projet</b>	33
-	<b>3.3.9 Ecologie</b>	34
	3.3.9.1 <i>La faune et la flore</i>	
	3.3.9.2 <i>Les activités humaines</i>	
-	<b>3.3.10 Etudes</b>	37
	3.3.10.1 <i>Echéancier et délais</i>	
	3.3.10.2 <i>Précision des études</i>	
	3.3.10.3 <i>Technique</i>	
	3.3.10.4 <i>Enclavement</i>	
-	<b>3.3.11 Coût des travaux, dépenses publiques</b>	39
-	<b>3.3.12 Respect de la réglementation</b>	40
	3.3.12.1 <i>Concertation avec le public</i>	
	3.3.12.2 <i>Code de l'Environnement</i>	
	3.3.12.3 <i>DTA</i>	
	3.3.12.4 <i>Divers</i>	
-	<b>3.3.13 Parcellaire</b>	43
	3.3.13.1 <i>Négociations liées à l'éventuelle expropriation</i>	
	3.3.13.2 <i>Transmission d'informations</i>	
	3.3.13.3 <i>Expropriation à étendre sur l'ensemble de la parcelle</i>	
	<b>3.4 Analyse des observations des Personnes Publiques Associées, PPA</b>	45
	<b>3.5 Analyse des observations du Département des Alpes Maritimes</b>	46
	<b>3.6 Analyse des observations du commissaire enquêteur- Les enquêtes</b>	46
	<b>Chapitre 4 Conclusion</b>	49

A cette première partie s'ajoutent

Les pièces jointes du rapport

Comporte 1 liste Générale avec 23 pièces jointes  
1 liste spécifique au parcellaire avec 22 pièces jointes

Dont le

PJ B 2 Procès verbal de synthèse de 8 pages,  
1 liste et 27 pièces jointes du PV,  
1 liste et 8 annexes du PV

Les annexes du rapport

Comporte 1 liste et 38 annexes

## **Deuxième partie Conclusions motivées du Commissaire enquêteur**

Constituée des documents séparés pour chacune des enquêtes conjointes:

Livre 1 **Déclaration d'Utilité Publique**

Comporte 10 pages

Et dans l'éventualité où l'Utilité Publique était déclarée

Livre 2 **Mise en Compatibilité du PLU de Grasse.**

Comporte 6 pages

Livre 3 **Mise en Compatibilité du PLU de Mouans Sartoux**

Comporte 6 pages

Livre 4 **Enquête Parcellaire pour les acquisitions de terrains sur Grasse et de Mouans Sartoux**

Comporte 6 pages

# RAPPORT D'ENQUETE

## PREMIERE PARTIE

### RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

## **Chapitre 1 Généralités**

### **1.1 Objet de l'enquête**

Le Département des Alpes Maritimes envisage la création d'une liaison routière entre la RD6185, souvent appelée " *pénétrante Cannes Grasse* ", et le carrefour giratoire de la Paoute situé au plan de Grasse

Ce projet comporte la réalisation de :

- L'agrandissement du carrefour giratoire existant à la Paoute avec création d'un accès supplémentaire vers,
- Une route, dénommée à plusieurs reprises dans le dossier " *barreau* ", vers la pénétrante;
- Un carrefour giratoire Est raccordant ce barreau à
  - Une bretelle de sortie de la pénétrante en venant de Cannes,
  - Une bretelle d'entrée dans la pénétrante en direction de Grasse, et l'accès vers
- Un pont en passage supérieur sur la pénétrante vers
- Un giratoire Ouest se raccordant à
  - Une bretelle de sortie de la pénétrante en venant de Grasse,
  - Une bretelle d'entrée dans la pénétrante en direction de Cannes.

Ce projet s'accompagne de tous les travaux nécessaires, terrassements, ouvrages d'art, voiries, bassins de rétention des hydrocarbures et eaux pluviales, réseaux, éclairage, aménagements paysagers, reconstitution de la carrière hippique.

Certains ouvrages doivent être réalisés sur des terrains nécessitant des acquisitions foncières.

A la demande du Département, le Préfet des Alpes Maritimes a organisé la consultation du public par enquête :

*" Enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des PLU des communes de Grasse et de Mouans Sartoux, et parcellaire conjointe concerne la création d'une liaison routière entre la RD6185 et le giratoire de la Paoute à Grasse "*.

Ce projet demande que soient procédés à la diligence du Préfet des Alpes Maritimes à :

- Une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant
  - La mise en Compatibilité (MEC) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Grasse et
  - La Mise en Compatibilité (MEC) du PLU de Mouans Sartoux.
- Une enquête Parcellaire conjointe pour les éventuelles acquisitions de terrains sur les communes de Grasse et de Mouans Sartoux

### **1.2 Présentation de l'ensemble du dossier d'enquête**

La réalisation d'un tel équipement est soumis aux règles de l'environnement, de l'urbanisme, de l'expropriation.

La procédure présente une phase d'information du public par enquête avec nomination d'un Commissaire Enquêteur.

A l'issue de l'enquête le Commissaire Enquêteur doit formuler son avis personnel sur la globalité du projet soumis à l'enquête ainsi que pour chacun des volets ci dessus.

A cette fin, le Commissaire Enquêteur prend connaissance du dossier établi par les services du Conseil Départemental des Alpes Maritimes, de leurs commentaires, visite les lieux, écoute le public lors de l'enquête, étudie et analyse les dires, émet son avis personnel justifié.

### 1.3 Cadre juridique

Comme le spécifie notamment l'arrêté portant son ouverture, cette enquête est soumise aux :

- Code de l'environnement, pour la procédure en particulier soumise à évaluation environnementale,
- Code de l'urbanisme pour les conséquences entraînées par une déclaration d'utilité publique,
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Auxquels s'ajoutent les textes et règlements en vigueur et s'appuie sur l'ensemble des documents mentionnés dans l'arrêté d'ouverture d'enquête faisant partie du dossier d'enquête soumis au public et dont la composition est notée ci après.

### 1.4 Nature et caractéristiques du projet

Le projet comme stipulé précédemment concerne la réalisation d'une liaison routière entre la Route Départementale RD6185, la pénétrante Cannes Grasse et le giratoire de la Paoute situé au sud de Plan de Grasse.

Ce projet comporte la réalisation de :

- L'agrandissement du carrefour giratoire existant à la Paoute avec création d'un accès supplémentaire vers,
- Une route, dénommée à plusieurs reprises dans le dossier par " *barreau* ", vers la pénétrante;
- Un carrefour giratoire Est raccordant ce barreau à
  - Une bretelle de sortie de la pénétrante en venant de Cannes,
  - Une bretelle d'entrée dans la pénétrante en direction de Grasse, et l'accès vers
- Un pont en passage supérieur sur la pénétrante vers
- Un giratoire Ouest se raccordant à
  - Une bretelle de sortie de la pénétrante en venant de Grasse,
  - Une bretelle d'entrée dans la pénétrante en direction de Cannes.

Ce projet s'accompagne de tous les travaux nécessaires, terrassements, ouvrages d'art, voiries, bassins de rétention des hydrocarbures et eaux pluviales, réseaux, éclairage, aménagements paysagers, reconstitution de la carrière hippique.

Certains ouvrages doivent être réalisés sur des terrains nécessitant des acquisitions foncières.

### 1.5 Composition du dossier

Le dossier d'enquête comporte :

#### **A Nomination du Commissaire enquêteur par le Tribunal administratif**

Demande par la Préfecture des Alpes Maritimes au Tribunal Administratif de désigner un Commissaire enquêteur du 10 Avril 2018

Pièce jointe PJ A1

Décision du 16 Avril 2018 n° E18000018 /06, Désignation du Commissaire enquêteur par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nice

Pièce jointe PJ A2

Déclaration sur l'honneur du Commissaire en enquêteur en date du 23 Avril 2018

Pièce jointe PJ A3

## B Dossier présenté au public :

1 – Dossier principal constitué de :

### VOLUME 1 :

- PIECE A : PLAN DE SITUATION
- PIECE B : OBJET DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES
- PIECE C : BILAN DE LA CONCERTATION
- PIECE D : NOTICE EXPLICATIVE
- PIECE E : CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS
- PIECE F : PLAN GENERAL DES TRAVAUX
- PIECE G : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES
- PIECE H : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
- PIECE I : AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET ADDENDUM AUX OBSERVATIONS

### VOLUME 2 :

- PIECE A : MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GRASSE
- PIECE B : MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE MOUANS-SARTOUX

### VOLUME 3 :

- DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE

### ANNEXES comportant :

- Décision n° CU-2017-93-06-13 de la ,Mission Régionale d'Autorité environnementale après examen au cas par cas sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Grasse et de Mouans Sartoux (06) liées à une déclaration d'utilité publique,
- Sous Préfecture de Grasse, compte rendu de la réunion du 17 Avril 2018 ayant pour objet le projet de liaison routière de la Paoute à Grasse, l'examen conjoint des Personnes Publiques Associées pour mise en compatibilité des PLU de Grasse et Mouans Sartoux,
- L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 6 Juin 2017,
- L'avis du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer en date du 22 Juin 2017,
- L'avis du Directeur Départemental des Territoires et de la Mer en date du 22 Juin 2017, en complément du précédent,
- La note avis de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement de Provence Alpes Côte d'Azur du 13 Octobre 2017,
- L'accusé de réception de la Direction régionale des affaires culturelles n° 3702 du 7 Août 2017
- L'arrêté portant prescription de diagnostic archéologique n° 3710 de la Direction Régionale des Affaires Culturelles du 7 Août 2017,
- L'avis de la Direction régionale des affaires culturelles n° 3712 du 7 Août 2017,
- Le courrier du Préfet des Alpes Maritimes au Président du Conseil Départemental relatif à la préservation du patrimoine archéologique du 25 Août 2017,
- La délibération n° 21 du 27 Avril 2017 de la commission permanente Opérations foncières et immobilières du Département,
- La délibération n° 9 du 8 Février 2019 de la commission permanente Opérations foncières et immobilières du Département,

- La délibération n° 89 du 22 Octobre 2007 de la commission permanente Liaison RD 6815 (Pénétrante Cannes Grasse) RD 304 sur la commune de Grasse, lancement et modalités de la concertation préalable,
- Le compte rendu n° 111207 de la Direction générale des services départementaux, création d'une liaison entre la RD 6185 et la RD 304, réunion publique du 18 Décembre 2007,
- La délibération n° 59 du 10 Juillet 2008 de la commission permanente Liaison RD

Le dossier original en double exemplaire remis avec le présent rapport au Préfet des Alpes Maritimes ne sera pas reproduit ici, il convient de s'y reporter.

## 2 - Pièces administratives

2.1 Arrêté du 27 Février 2019 portant ouverture d'une enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des PLU des communes de Grasse et Mouans Sartoux

*Pièce jointe PJ B1*

Ces éléments sont joints au présent rapport et font l'objet de l'article 2.6 Relation comptable des observations ci après et dans le Chapitre 3 Analyse des observations.

## C Publicité et information du public relatifs à l'enquête

- 1 - Certificat d'affichage en Mairie de Grasse de début à fin *Pièce jointe PJ C1*
- 2 - Certificats d'affichage en Mairie de Mouans Sartoux de début à fin *Pièce jointe PJ C2*
- 3 – Affiche jaune et/ou Avis d'enquête *Pièce jointe PJ C3*
- 4 - Parutions dans la presse
  - Parution Nice Matin du 18 Mars 2019 *Pièce jointe PJ C4*
  - Parution L'avenir du 15 Mars 2019 *Pièce jointe PJ C5*
  - Parution Nice Matin du 8 Avril 2019 *Pièce jointe PJ C6*
  - Parution L'Avenir du 12 Avril 2019 *Pièce jointe PJ C7*
- 5 - Parutions dématérialisées
  - La préfecture des Alpes Maritimes a mis en ligne le projet sur son site Internet avec toutes les pièces du dossier en téléchargement y compris les courriers électroniques.
    - *Pièce jointe PJ C8*
  - Le Département a mis en ligne Internet le projet avec les liens permettant de consulter le dossier et rédiger des commentaires par messagerie Internet sur le site de la Préfecture.
    - *Pièce jointe PJ C9*
  - La Mairie de Grasse a mis en ligne Internet le projet avec les liens permettant de consulter le dossier et rédiger des commentaires par messagerie Internet sur le site de la Préfecture et en a établi l'attestation.
    - *Pièces jointes C1 et C10*
  - La Mairie de Mouans Sartoux a mis en ligne Internet le projet avec les liens permettant de consulter le dossier et rédiger des commentaires par messagerie Internet sur le site de la Préfecture et en a établi l'attestation.
    - *Pièce jointe PJ C11 a et b*

## 6 - Constats

### *Constats du Commissaire enquêteur*

- Affiche visible à l'entrée de locaux, les jours de permanence
- Parution des avis d'enquête dans les journaux,
- Mise en ligne du dossier d'enquête publique sur les sites Internet de la Préfecture, du Département bien que non mentionné dans l'arrêté, de la Ville de Grasse et de celle de Mouans Sartoux, voir les captures d'écran en pièces jointes C8, C9, C10b et C11b,
- Vérification du bon fonctionnement de la messagerie mise à disposition destinée à recevoir les observations du public effectuée.

### *Constat d'huissier*

A la demande du Département, Maître Christophe VERCELONE a procédé au constat d'affichage de l'avis d'enquête, affiche jaune au giratoire de la Paoute, à l'arrêt de bus " *Bois fleuri* ", à l'entrée du Club hippique, en traversée sous la pénétrante, à l'entrée de la piste des Canebiers et près de l'entrée du golf arrêt de bus " *les bastides du Golf* ", tous visibles depuis des lieux accessibles au public au début de l'enquête le 21 Mars et à la fin le 24 Avril 2019.

- *Pièce jointe PJ C12a Début et b Fin*

## 7 - Panneaux

Afin que le public appréhende mieux le projet, trois panneaux de très grand format ont été apposés sur les murs des salles où se tenaient les permanences, leur image réduite est jointe ici.

- *Pièce jointe PJ C13 a, b et c*

## **D Pièces intervenues en cours d'enquête**

Les pièces intervenues en cours d'enquête constituent les registres et les courriers reçus dans les mairies de Grasse et de Mouans Sartoux et mis à la disposition du public pendant toute la durée avec le dossier.

Les courriers électroniques de la même façon ont été mis en ligne sur le site de la Préfecture des Alpes Maritimes.

Toutes ces pièces jointes sont produites à la fin du présent document.

## **Chapitre 2 Organisation et déroulement de l'enquête publique**

### **2.1 Désignation du Commissaire enquêteur**

Par sa Décision du 16 Avril 2018 n° E18000018 /06, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nice a désigné Monsieur Willy FIARD en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête objet des présentes.

Le 23 Avril 2018 Monsieur Willy FIARD a déclaré sur l'honneur de ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou à quelque titre que ce soit.

### **2.2 Modalités de l'enquête**

#### *Réunion préparatoire*

Avant de procéder à l'enquête publique, le Commissaire enquêteur s'est rendu sur le site et a parcouru à pied le chemin et la zone de remblais existants situés pratiquement le long du projet de barreau entre la pénétrante Cannes Grasse et l'échangeur de la Paoute.



#### En Préfecture des Alpes Maritimes

Le 16 Janvier 2019 une réunion s'est tenue au cours de laquelle étaient présents des représentants de la Préfecture et du Département.

La réunion a permis de déterminer les modalités administratives de l'enquête, de mise à disposition au public du dossier de demande sur les sites Internet de la Préfecture, du Département, de la ville de Grasse et de Mouans Sartoux.

Les différentes dates de l'Enquête publique ont été définies et modifiées le 23 Janvier 2019 pour des raisons d'organisation afin de finaliser l'affichage :

- Début d'enquête le 8 Avril 2019,
- Fin d'enquête le 24 Avril 2019,

L'accueil est prévu aux heures d'ouverture au public,

- En Mairie annexe du Plan de Grasse, 6 Avenue Louis Cauvin, Mas du Collet, 06130 GRASSE, du lundi au vendredi de 8h 00 à 12h 00 et de 13h 30 à 16h 30,
- En Mairie de Mouans Sartoux, centre technique municipal, 327 Avenue de Grasse, 06370 MOUANS SARTOUX, du lundi au vendredi de 8h 30 à 12h 30 et de 13h 30 à 16h 30,

Les permanences assurées par le Commissaire enquêteur, Monsieur Willy FIARD, désigné par le Tribunal Administratif de Nice ont eu lieu :

- Le lundi 8 Avril 2019 de 8h 00 à 12h 00 et de 13h 30 à 16h 30, en Mairie annexe de Grasse,
- Le 24 Avril 2019 de 8h 30 à 12h 30 et de 13h 30 à 16h 30, en Mairie de Mouans Sartoux,
- Le vendredi 10 Mai 2019 de 8h 00 à 12h 00 et de 13h 30 à 16h 30, en Mairie annexe de Grasse,

Aux adresses ci-dessus.

### **2.3 Incidents relevés au cours de l'enquête**

Aucun incident n'est venu troubler le bon déroulement de l'enquête.

### **2.4 Climat de l'enquête**

L'enquête s'est déroulée dans un climat extrêmement serein.

### **2.5 Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres**

L'enquête s'est terminée par la clôture des registres le 10 Mai 2019 à 18h 30, en Mairie annexe de Grasse avec visa du Commissaire enquêteur porté sur les registres relatifs à la DUP et la MEC de chaque commune.

Les registres de Mouans Sartoux ont été remis au commissaire enquêteur à la Mairie annexe de Grasse après clôture pour lui permettre de les signer et en prendre possession.

Les registres de l'enquête parcellaire de Grasse et de Mouans Sartoux ont été clôturés par chaque Maire et remis au commissaire enquêteur lors de la clôture.

Le Commissaire enquêteur dès la fin de la clôture a pris possession de l'ensemble des dossiers d'enquête publique, des registres complétés par les courriers reçus en Mairie et par les courriels reçus sur la messagerie de la Préfecture des Alpes Maritimes prévue à cet effet.

## 2.6 Relation comptable des observations du public

L'enquête a fortement mobilisé le public avec de nombreuses visites et courriers. Le site Internet mis en ligne en Préfecture a également reçu nombre de messages.

Pour l'enquête sur le site de Grasse :

- Le registre A, DUP et MEC du registre de Grasse a donné lieu à 83 commentaires manuscrits  
*Pièce jointe PJ RA G 1*
  - A ce registre A, 6 courriers ont été reçus et annexés  
*Pièces jointes PJ RA G 2 à 7*
- Le registre B, Parcellaire du registre de Grasse a donné lieu à 7 commentaires manuscrits  
*Pièce jointe PJ RB G 1*
  - A ce registre B, 3 courriers ont été reçus et annexés  
*Pièces jointes PJ RB G 2 à 4*

Pour l'enquête sur le site de Mouans Sartoux :

- Le registre A, DUP et MEC du registre de Mouans Sartoux a donné lieu à 5 commentaires manuscrits  
*Pièce jointe PJ RA MS 1*
  - A ce registre A, 1 courrier a été reçu et annexé  
*Pièce jointe PJ RA MS 2*
- Le registre B, Parcellaire du registre de Mouans Sartoux a donné lieu à 1 commentaire manuscrit  
*Pièce jointe PJ RB MS 1*
  - A ce registre B, 1 courrier a été reçu et annexé  
*Pièce jointe PJ RB MS 2*

Pour l'enquête mise en ligne en Préfecture des Ales Maritimes :

- La messagerie a reçu 12 courriels et courriers  
*Pièces jointes PJ I 1 à 12*

Ces pièces sont jointes au procès verbal de synthèse de l'enquête ci après.

## Chapitre 3 Analyse des observations

Dans les délais impartis, le Commissaire enquêteur a établi le Procès verbal de synthèse des observations formulées par le public. Ce document, ses pièces jointes et annexes se trouvent à la fin du présent rapport.

### 3.1 Notification du Procès verbal des observations d'enquête

Le Procès verbal des observations d'enquête, établi par le Commissaire enquêteur a été remis une semaine après clôture du registre, le 17 Mai 2019,

Un exemplaire papier et un par courriel à la personne en charge du dossier au Département des Alpes Maritimes

*Pièce jointe PJ B 2*

Avec accusé de réception.

*Pièce jointe PJ B 3*

### **3.2 Notification du Mémoire en réponse**

Le Commissaire enquêteur a formulé différentes questions lors de la remise du rapport de synthèse et au cours de la rédaction du rapport d'enquête, concernant essentiellement :

- La procédure de concertation ayant précédé l'enquête,
- La topographie du terrain pour quelques riverains ayant formulé des remarques,
- Les études de variantes non retenues,
- Les actions en cours avec certains organismes dont la DREAL,

La réponse lui a été faite très rapidement ce qui a permis d'en tenir compte dans son rapport.

Le Département dans le délai imparti de moins de 15 jours après remise du PV a donc remis les renseignements demandés valant mémoire en réponse, le commissaire enquêteur en fait notification.

### **3.3 Analyse des observations du public**

Les observations du public ont souvent été portées dans un registre ne correspondant pas à l'enquête concernée.

S'agissant d'une enquête commune et conjointe, l'analyse est globale et seules les conclusions seront différenciées, DUP, MEC et Parcellaire.

Dans ce contexte, les observations du public sont analysées dans le Procès verbal des observations d'enquête pour en faire la synthèse sous forme de thèmes.

#### *Préliminaires.*

Les commentaires du public inscrits dans les nombreux registres, courriers et courriels sont nombreux et variés.

Chacun de ces commentaires portent sur différentes problématiques elles même variées.

Pour permettre une analyse, ils ont été résumés et listés.

Après classement, cette liste fait apparaître les thèmes et " *sous thèmes* " objet de neuf Tableaux annexés au Procès Verbal de synthèse, numérotés de A PV T0 à 7.

Chacun de ces tableaux comporte pour chacun des thèmes et sous thèmes la référence du document dans lequel ils sont mentionnés dans le commentaire.

A cette fin, la copie des pièces sur lesquels sont portés les commentaires initiaux du public, registres, courriers et courriels ont été annotés avec cette même référence pour les retrouver rapidement.

Cette référence se résume ainsi :

- PJ pour pièce jointe,
- RA pour registre A relatif à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et Mise En Compatibilité (MEC) des plans d'urbanisme et documents y annexés,
- RB pour registre B relatif au parcellaire et documents y annexés,
- G pour Grasse,
- MS pour Mouans Sartoux
- I pour les courriels Internet et
- suivis d'un numéro d'ordre de la pièce concernée ensuite dans la pièce elle même.

Le PV de synthèse des observations du public et le présent rapport utilisent cette numérotation.

Le lecteur pourra donc retrouver aisément le commentaire original par simple utilisation des tableaux.

*Pour information*

*Les pièces jointes sont les documents qui constituent le dossier d'enquête publique et tout ce qui a contribué à le constituer.*

Le rapport du commissaire enquêteur porte sur quatre enquêtes conjointes,

- Déclaration d'Utilité Publique
- Mise en Compatibilité du PLU de Grasse.
- Mise en Compatibilité du PLU de Mouans Sartoux
- Enquête Parcelaire pour les acquisitions de terrains sur Grasse et de Mouans Sartoux

Pour cela les tableaux cochent également la nature de l'enquête concernée, DUP, MEC ou parcellaire.

La première partie du rapport constitue le tronc commun à toutes les enquêtes conjointes et la seconde partie, les conclusions motivées du commissaire enquêteur sont différenciées pour chacune des enquêtes.

La coche est utilisée pour différencier les conclusions.

Les annexes sont des documents ou leurs extraits qui justifient et/ou étayent l'analyse du commissaire enquêteur.

**Tableau A PV T0**

Tableau général de tous les commentaires, thèmes et sous thèmes

Après classement, les thèmes et sous thèmes sont les suivants :

**Tableau A PV T1**

Commentaires non développés

- *Simple signature du registre sans commentaire*
- *Commentaires traités dans les différents thèmes*
- *Commentaire inexploitable*

**Tableau A PV T2**

Avis du public

- *Avis favorables au projet*
- *Avis neutre ou réservé*
- *Avis défavorable*

**Tableau A PV T3**

Importance de la circulation routière

- *Généralités*
- *Le trafic sera plus fluide*
- *Les nuisances conséquence du trafic important*
- *Adaptation du projet, conditions actuelles et à terme*
- *Suivi de l'évolution du trafic*

**Tableau A PV T4**

Intégration au paysage

- *Généralités*

- *Sites particulièrement impactés*
- *Murs de soutènement et talus*
- *Variante passage supérieur ou passage inférieur*
- *Les raisons du choix pour le passage supérieur*

**Tableau A PV T5**

Pollution de l'air

- *Généralités*
- *Suivi dans le temps*

Nuisances sonores, le bruit

- *Généralités*
- *Pour quelques sites en particulier*

**Tableau A PV T6**

Sécurité

- *Des personnes*
- *Des biens*
- *En phase travaux*

Equipements publics extérieurs au projet

**Tableau A PV T7**

Ecologie

- *La faune et la flore*
- *Les activités humaines*

Etudes

- *Echéancier et délais*
- *Précision des études*
- *Technique*
- *Enclavement*

Coût des travaux, dépenses publiques

Respect de la réglementation

- *Concertation avec le public*
- *Code de l'Environnement*
- *DTA*
- *Divers*

**Tableau A PV T8**

Parcellaire

- *Négociations liées à l'éventuelle expropriation*
- *Transmission d'informations*
- *Expropriation à étendre sur l'ensemble de la parcelle*

Ces thèmes constituent le sommaire de l'analyse des observations du public faite à la lumière du dossier, d'une recherche de documentation et des règlements en vigueur.

Dans la suite du présent document il sera fait essentiellement référence aux abréviations.

## Tableau du PV de synthèse PJ A PV T 1

### - 3.3.1 Commentaires non développés

Quelques commentaires portés sur le registre faisant l'objet du tableau A PV T1 seront traités sans suite pour les raisons suivantes :

#### 3.3.1.1 Simple signature du registre sans commentaire

Les commentaires en question se limitent à une simple signature du registre sans aucune mention portant sur le projet

#### 3.3.1.2 Commentaires traités dans les différents thèmes

Tous les commentaires ont été répertoriés aussi lorsqu'il est simplement fait mention qu'un courrier a été remis, il ne s'agit pas d'un commentaire mais d'un accusé de réception.

Le document déposé est analysé en tant que courrier.

Les courriers déposés deux fois ne sont analysés qu'une fois.

#### 3.3.1.3 Commentaire inexploitable

L'un des commentaires exprime le choix de son auteur " option 1 ".

Le dossier ne comporte que des solutions et pour plusieurs tracés tous sous l'appellation " variantes " dont certaines ont le même numéro.

Dans l'impossibilité de rapprocher ces appellations, ce commentaire est inexploitable

**Les commentaires en double ne seront analysés qu'une seule fois et ceux n'exprimant rien ne sont pas pris en compte.**

## Tableau du PV de synthèse PJ A PV T 2

### - 3.3.2 Avis du public

Le public a exprimé son avis sur le projet ( Tableau A PV T2), il est très majoritairement favorable, en voici le décompte :

#### 3.3.2.1 Avis favorables au projet

Retenu lorsqu'ils sont très clairement exprimés et totalisent 79 avis favorables

#### 3.3.2.2 Avis neutre ou réservé

Dès qu'un avis laisse exprimer un doute, même favorable, il est classé neutre ou réservé. Ils totalisent 3 avis

#### 3.3.2.3 Avis défavorable

Dès qu'un avis laisse exprimer une tendance négative, il est classé défavorable avec évidemment ceux clairement exprimés. Ils totalisent 7 avis

#### 3.3.2.4 Résultats

Nombre d'avis total	89	
Avis favorables	79	soit 88,7 %
Avis neutre ou réservé	3	soit 3,4 %
Avis défavorable	7	soit 7,9 %

**Le public a exprimé son avis sur le projet, il est très majoritairement favorable.**

### - 3.3.3 Importance de la circulation routière

#### 3.3.3.1 Généralités

Un très grand nombre de commentaires (Tableau A PV T 3 ), plus de 47, expriment clairement une circulation actuelle de véhicules très importante tant en sortie de pénétrante à Grasse aux quatre chemins qu'en traversée de Mouans Sartoux.

Ce constat ramène à la justification de ce projet clairement exprimé dans le dossier d'enquête, *volume 1 pièce D Notice explicative* dès le début en *1 Contexte et objectifs de l'opération* :

- ✓ Désengorger le trafic des Quatre Chemins,
- ✓ Améliorer l'accessibilité aux quartiers Est et Sud-est de Grasse
- ✓ Diminuer le trafic en traversée de Mouans-Sartoux,

#### 3.3.3.2 Le trafic sera plus fluide

Quelques commentaires complètent le désengorgement du réseau routier actuel par sa conséquence directe, fluidifier le trafic.

#### 3.3.3.3 Les nuisances conséquence du trafic important

Parmi les nuisances évoquées relatives au trafic, le bruit, la pollution de l'air, le danger (d'accident) sont représentés mais ceci n'est que le constat d'une situation générale que le projet serait susceptible de réduire mais pas supprimer.

***Le public constate l'importance de la circulation routière et son corollaire de nuisances, bruit, dangers liés à une circulation intense et voit dans le projet la possibilité d'une amélioration. C'est l'objet même du projet tel qu'il est développé dans le dossier d'enquête.***

#### 3.3.3.4 Adaptation du projet, conditions actuelles et à terme

Alors que les commentaires du public repris ci dessus ne portent que sur la situation actuelle, quelques uns prennent en considération ce qui sera susceptible de se produire après l'éventuelle réalisation du projet.

Un seul commentaire considère le projet comme adapté au trafic en particulier celui des véhicules poids lourds qui pour se rendre dans la zone la plus active, le Plan de Grasse n'auront plus à traverser la ville.

D'autres émettent des doutes quant à l'efficacité du projet sur la circulation à Grasse et Mouans Sartoux.

A court terme :

Le dossier d'enquête, volume 1 pièce H Etude d'impact sur l'environnement, article 15 2 Etude de trafic, présente des modélisations à l'horizon des années 2020 et montre effectivement une amélioration immédiate des flux en particulier en redistribuant le trafic vers le Plan de Grasse soulageant ainsi le carrefour des quatre chemins et la traversée de Mouans Sartoux.

Ces modélisations qui prennent en compte l'ensemble des axes routiers des deux communes avec ou sans projet, montrent comme le mentionne la pièce D Notice explicative, " *l'impact positif sur une grande partie de la commune de Grasse grâce à l'amélioration du " point noir " du carrefour des 4 chemins* " tant en heure de pointe du matin que du soir et précise également que " *des saturations peuvent persister sur l'Avenue Pompidou, ainsi que sur les secteurs Sud de Grasse* ".

A noter que ces simulations 2020 prennent en compte les flux issus de quelques projets supplémentaires tels l'agrandissement d'un centre commercial, de création de bureaux et d'artisanat (page 350 Etude d'impact).

#### A long terme

Cette même pièce du dossier présente également des simulations de trafic aux horizons 2040 prenant en compte l'évolution du flux de véhicules le portant au maximum à 43 000, page 362 de l'étude d'impact et page 49 de la notice explicative.

Ces simulations ont pris également en compte le prolongement de la RD 6185 Pénétrante Cannes Grasse et ont montré une amélioration semblable, amélioration conforme à la vocation du projet " *assurer une meilleure diffusion du trafic local* " ..

A noter que ces simulations répondent à l'observation formulée par l'Association sportive du Golf de Saint Donat ( PJ I 12 ) relative aux poids lourds venant du var pour rejoindre l'autoroute, à terme le prolongement de la pénétrante Cannes Grasse est inclus dans les projections horizon 2040.

L'étude d'impact tient compte de la circulation actuelle, horizon 2020 et à long terme horizon 2040 sur l'ensemble du réseau routier actuel et celui projeté sans oublier la densification du trafic. Les conclusions de cette étude sont rappelées en annexe.

*Extraits de la pièce H Etude d'impact 15.2 Etude de trafic Annexe A 1*

***Les études mentionnées dans l'étude d'impact prennent en compte l'évolution du trafic routier tant à court terme, horizon 2020, qu'à long terme, 2040 et montrent une amélioration par une meilleure diffusion du trafic local.***

#### Urbanisation

D'autres commentaires précisent qu'au delà des aménagements routiers nécessaires à la diffusion des véhicules en nombre toujours croissant, il serait préférable d'agir sur l'urbanisation, réduire son développement.

Effectivement c'est un levier qui est traité par ailleurs, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), dans les Projets d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), et autres documents précisant les orientations issus les lois mais qui ne sont pas l'objet de la présente enquête.

A noter que l'étude d'impact précise page 310 que " *Le projet n'a pas vocation à permettre l'urbanisation du secteur dans lequel il s'insère* ", il vise simplement à améliorer la desserte locale

***Les actions visant à agir sur les orientations d'urbanisme sont hors sujet***

#### Aménagements routiers autres

D'autres commentaires souhaitent voir aménager d'autres voies locales pour améliorer le trafic, la sécurité par des feux de signalisation, des passages piétons, une réorganisation.

L'enquête concerne un projet structurant la liaison entre la RD 6185 et le rond point de la Paoute, et non un réseau urbain ces observations sont hors sujet bien que le dossier en tienne compte dans le cadre des effets induits, en particulier dans l'étude d'impact et dans la notice explicative, pour les modélisations et simulations.

Bien que les améliorations du réseau routier extérieur au projet soit du ressort des communes, le Département nous a affirmé prendre note de ces observations pour les transmettre aux services compétents.

***Les actions visant à améliorer les voies urbaines sont hors sujet bien que le projet en tienne compte en termes d'impact sur les effets induits.***



### 3.3.3.5 Suivi de l'évolution du trafic

Deux commentaires proposent de mesurer les trafics routiers alentour et suivre leur évolution afin de cibler les améliorations à réaliser sur l'ensemble du réseau routier alentour pour parfaire les résultats dans l'éventualité où le projet était réalisé.

Cette sujétion est pertinente bien qu'elle touche par ses conséquences plusieurs gestionnaires du réseau routier, le département et les communes susceptibles de se coordonner en l'occurrence.

Cette disposition permettrait de confirmer la validité des hypothèses prises pour les modélisations de trafic par rapport à la réalité.

Le Maître d'Ouvrage, le Département des Alpes Maritimes lors du questionnement a confirmé cette pratique de suivi qu'elle accompagne de la transmission des informations aux services concernés comme dit plus haut.

***Des mesures de trafic effectuées sur le réseau routier en périphérie du projet sont une disposition judicieuse pour voir l'évolution du trafic et les communiquer aux services compétents pour apporter les ajustements nécessaires conformes à l'objectif principal " assurer une meilleure diffusion du trafic local " .***

## **Tableau du PV de synthèse PJ A PV T 4**

### - 3.3.4 Intégration au paysage

#### 3.3.4.1 Généralités

Deux aspects contradictoires ( Tableau A PV T 4 ) se dégagent des dires, certains apprécient les efforts paysagers, d'autres le contraire affirmant une insuffisance dans les études, une défiguration du paysage.

L'étude d'impact a été modifiée et complétée suite aux avis de l'Architecte des Bâtiments de France et des recommandations de l'autorité environnementale, la MRAe, modifications apparaissant dans la pièce I " *Avis de l'autorité environnementale - Addendum aux observations* " mais non mentionnées dans la pièce D " *Notice explicative antérieure* " .

Comme le précisent nombre d'observations, les coupes paysagères, de principe, montrent des arbres très importants, ils ne pourraient être que de vieux sujets tels qu'ils pourront être dans de nombreuses années mais pas dès la fin des travaux bien que le projet prenne en compte des tailles d'arbres " suffisamment importantes " .

L'addendum montre une intention forte de ne pas sous estimer l'aspect immédiat de la végétalisation en précisant que les murs en gabions permettent la réalisation d'un replat en pied permettant la plantation d'arbres et buissons qui dans la mesure où il s'agit de sujets " suffisamment importants " pourront les cacher.

En effet, l'analyse des coupes en travers du projet montrent une hauteur de mur maximum de l'ordre de 8 m qu'une végétation arbres, arbustes, plantes grimpantes et retombantes judicieusement disposés pourront masquer très rapidement.

Pour assurer, en outre, une meilleure continuité dans le développement des végétaux, des semences d'arbres pourront être ajoutées pour réaliser rapidement un couvert de dimensions et d'âges variés.

Un troisième niveau a été ajouté dans l'addendum et précise l'adaptation et le maintien du couloir écologique.

*Extraits de la pièce I Addendum étude d'impact 2.11 Avis de l'ABF Annexe A 2*

Cette intégration paysagère devra être étudiée avant la réalisation des travaux si le projet se réalise

**La meilleure intégration paysagère possible à court, moyen et long terme se doit d'être étudiée avant travaux dans l'éventualité où le projet se réalise.**

#### 3.3.4.2 Sites particulièrement impactés

Parmi les commentaires, trois affirment subir un impact négatif très important :

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Madame BONIFACIO par son courrier d'avocat "Greencode" ( PJ RA G 5) mentionne essentiellement des considérations très générales sans entrer dans le détail, sans démontrer la gêne directe.

L'étude d'impact présente des coupes transversales situées à l'Est de la pénétrante, D12, C40 et G1. Ces coupes montrent l'absence d'impact visuel puisque les véhicules représentés sont bien en dessous de la ligne de pente moyenne du terrain naturel situé au dessus et encore moins de la cime des arbres de la forêt qui l'occupe.

En effet la partie Est de la pénétrante est considérée en zone EBC, Espaces Boisés Classés, au PLU de la ville de Grasse afin de la conserver.

L'adresse et les parcelles citées dans le commentaire après recherche correspondent au " Clos des Canebiers ", chambres d'hôtes, à Grasse situé au 87 chemin des Canebiers.

Sa publicité Internet présente une photographie prise en direction du golf de Saint Donat sur laquelle deux pylônes apparaissent.

La photographie ne montre que la partie supérieure des pylônes soit quelques mètres.

*Photographie depuis parcelle EH 358 vers le golf Saint Donat Annexe A 3*

Sur le site officiel Internet " Géoportail " il est possible de localiser cette prise de vue.

*Extrait du plan Géoportail Annexe A 4*

Le Département, à la demande du Commissaire enquêteur a remis une coupe de la ligne très haute tension (THT), longeant la RD 6185 sur laquelle figurent les altitudes des ouvrages, pylônes et lignes électriques.

*Coupe de la ligne très haute tension Annexe A 5*

Le pylône n° 23 situé juste à côté du rond point Est du projet comporte la hauteur libre de plus de 13 mètres entre le haut du pylône et la voie du projet.

La photographie confirme que tout ce qui est situé en dessous du sommet du pylône et à plus de quelques mètres ne sera pas vu.

La coupe de la ligne électrique positionne la route à plus 13 mètres au dessous du sommet du pylône, elle ne sera donc pas vue, ce sera également le cas pour tous les véhicules qui l'emprunteront, y compris les camions.

A partir des éléments du dossier, communiqués par le Département et Géoportail il est aisé d'établir le profil du terrain naturel dans la direction du pylône n° 23 depuis le haut de la propriété portant les ouvrages à réaliser.

La hauteur totale du pylône n° 23 est de 24 mètres, la photographie ne montre que la partie haute du pylône.

Une ligne de vue depuis le haut de la propriété, à 2 mètres du sol vers un point du pylône à 6 mètres environ au sous de son sommet, montre qu'elle percute une forêt de 10 mètres de hauteur au plus.

Cette ligne tracée avec deux hypothèses défavorables est portée sur la coupe transversale en annexe et confirme le constat fait à partir de la photographie.

*Coupe transversale Annexe A 6*

Concernant l'insertion paysagère, l'étude d'impact présente un caractère général et présente une solution globale. Le cas particulier des habitations situées à l'Ouest, sont éloignées et protégées de la vue du projet puisque situées en contre haut d'ouvrages majoritairement enterrés et de plus séparés par une forêt classée de hauteur importante.

C'est en particulier le cas de la propriété BONIFACIO représentée par Greencode, éloignement et protection visuelle justifient leur exclusion de l'aire d'étude .

***Les habitations situées à l'Ouest de la pénétrante dont la propriété BONIFACIO, en contre haut et protégées par la forêt importante ne sont pas impactées par la vue sur le projet de liaison.***

Concernant l'impact sur les sites historiques, le dossier comporte en annexe L'arrêté portant prescription de diagnostic archéologique n° 3710 de la Direction Régionale des Affaires Culturelles du 7 Août 2017.

***Le dossier a pris en compte les obligations de la DRAC qui demande avant d'éventuels travaux l'élaboration d'un diagnostic archéologique.***

Commentaire SCI du Domaine de Saint Donat, DAUMAS

La SCI du Domaine de Saint Donat, Madame DAUMAS avec la note de Monsieur Hugues Lambert (PJ RA G 6) affirme que le projet paysagé ne pourra pas lever la réserve de l'Architecte des Bâtiments de France, ABF, et laissera un impact très important sur le Domaine de Saint Donat.

Le commentaire affirme des anomalies sérieuses constatées sur le dossier et pour cela adresse un courrier à l'ABF les signalant afin de lui " faire corriger les inexactitudes du dossier et protéger le domaine ".

L' ABF et l'autorité environnementale ont largement anticipé ce courrier puisque leur avis a fait l'objet

- D'une réunion le 6 Juin 2018 de présentation de l'insertion paysagère de l'ouvrage suivie par

*Compte rendu réunion du 6 Juin 2018 DRAC -ABF Annexe A 7*

- L'addendum à l'étude d'impact qui modifie et complète l'étude initiale dans le texte mais pas dans les coupes ce qui est regrettable.

***L' Architecte des Bâtiments de France et l'Autorité Environnementale ont formulé leur avis, le dossier en tient compte.***

Commentaire du Golf Saint Donat, BENEDETTI

Le commentaire du Golf Saint Donat, Monsieur BENEDETTI mentionne à plusieurs reprises l'absence de prise en compte du Golf. Une rapide vérification permet de constater qu'il est bien pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact dans l'article 5.1 Définition de l'aire d'étude. page 80.

La lecture de l'ensemble des pièces confirme ce point puisque le golf est mentionné à de très nombreuses reprises.

Une connotation écologique est même exprimée puisque qu'il est présenté comme un " *obstacle aux déplacements des espèces qui ont besoin d'un couvert végétal* " page 12 de l'addendum.

***Le dossier d'enquête publique a bien pris en compte la présence du Golf de Saint Donat pour en étudier les impacts.***

### 3.3.4.3 Murs de soutènement et talus

Le projet comporte des murs en gabions et des talus en fonction de son implantation sur le terrain existant et surtout des options techniques prises, leur importance et le traitement paysagé qui en est fait a été noté par le public. La perception qu'en fait le public est susceptible de faire évoluer les options, les choix futurs :

#### Commentaire SCI du Domaine de Saint Donat, DAUMAS

Tout d'abord le commentaire, plus particulièrement la note paysagère de Monsieur Hugues LAMBERT (PJ RA G 6) qui l'accompagne mentionne :

- Une altitude des giratoires de 165 m, le bas des talus à 155 m environ,
- La hauteur des murs de soutènement en gabions de plus de 10 m sur une longueur de 140 mètres,
- Ce n'est pas une strate arbustive qui risque de cacher des murs aussi hauts,

Sur la base des documents remis par le Département au commissaire enquêteur et antérieurement au Golf de Saint Donat et à son conseil SAGE, les giratoires sont à une altitude de 138 NGF, les bas de talus tout au plus à 132 NGF.

Les murs de gabions ont une hauteur maximum variable, nulle au niveau du sol à chaque extrémité et de 6 à 7 m de haut dans la partie la plus importante. Lorsque ponctuellement la hauteur à monter nécessaire est plus grande, un second mur complète le dispositif, mur également de hauteur variable avec un maximum de l'ordre de 7m, les deux présentant un dénivelé maximum total de l'ordre de 12 m.

Entre les deux murs se trouve un replat, une risberme de 4 m de large.

Le second mur n'est présent que sur deux tronçons dont le plus long mesure 70 m environ.

Ces précisions étant apportées le dossier montre effectivement des murs importants qu'il sera difficile de végétaliser surtout à court terme si l'on ne tient pas compte de la réponse faite à l'avis de l'ABF et à l'autorité environnementale dans l'addendum.

Le texte initial a été modifié et complété dans la première page de l'addendum, en particulier par adjonction d'un traitement des pieds de gabions, de gabions en pied de talus, de replats en talus, etc.. plus faciles à végétaliser à court terme et surtout mieux assurer la protection du patrimoine végétal existant.

*Extraits de la pièce I Addendum étude d'impact Annexe A 2*

Les plans du dossier sont datés du 4 Octobre 2017, l'Avis de l'Architecte des Bâtiments de France du 6 Juin 2017. Une réunion s'est tenue le 6 Juin 2018 avec les services de la Direction Régionale des Affaires Culturelles, DRAC, où les solutions paysagères ont été mises au point :

- Les textes ont été mis à jour,
- Les plans ne l'ont pas été en totalité malheureusement.

*Compte rendu réunion du 6 Juin 2018 DRAC -ABF Annexe A 7*

Ces dispositions, les risbermes n'apparaissent malheureusement pas sur les coupes paysagères proposées dans le dossier alors que les documents remis tant au commissaire enquêteur qu'à SAGE en tiennent compte.

Ce profil a été surchargé par le commissaire enquêteur afin de faire apparaître lors d'un traitement paysagé la facilité pour ajouter des risbermes supplémentaires lors d'études d'exécution.

A noter l'intention du Département visant à respecter les recommandations qui lui sont faites.

*Extrait du profil annoté E 22 remis par le Département Annexe A 8*

Ces points sont repris par

#### Commentaire du Golf Saint Donat, BENEDETTI

Le commentaire ( PJ RA G 7 ) du Golf Saint Donat, Monsieur BENEDETTI accompagné d'une étude faite par le bureau SAGE ajoute un détail : la hauteur des arbres représentés sur les coupes sont de 40 mètres. Effectivement de tels sujets sont rares et au travers du dossier seuls des pins d'une vingtaine de mètres de haut ont été notés ( ligne électrique THT ).

Le commissaire enquêteur réitère son regret de ne pas avoir vu dans l'addendum de nouvelles coupes de principe d'intégration paysagère mais s'agissant de principes ce sera à l'exécution d'être pragmatique si le projet se réalise.

Dans sa note le BET SAGE présente une photographie prise depuis le Golf vers la bretelle de sortie venant de Cannes surchargée d'un mur en gabions qualifié d'une hauteur de 7 m. En comparant la hauteur du camion de la photo à la hauteur du mur ce dernier en compte deux c'est à dire 8 à 9 m si l'on suppose un camion de 4 à 4,50 m de haut. Le mérite de ce montage exagéré donne la perception de l'importance visuelle du mur.

*Aspect du mur gabions longeant le Golf Saint Donat Annexe A 9*

Ce commentaire oublie l'addendum à l'étude d'impact qui précise " *De plus, et bien que le volume végétal existant, maintenu grâce à la création de ces gabions, morcelle la perception de l'ouvrage, une masse végétale arbustive sera créée au pied avec sur ces derniers, la plantation de lierre vert* ".

*Extraits de la pièce I Addendum étude d'impact Annexe A 2*

*Extrait du profil annoté E 22 remis par le Département Annexe A 8*

L'étude pluridisciplinaire mentionnée ci dessus prend tout son sens pour optimiser l'intégration paysagère du projet.

A cela s'ajoute la création d'un couloir écologique le long de la pénétrante et le barreau côté Golf dont le boisement sera étoffé, géré et protégé administrativement et intégré dans le PLU de Grasse dans la zone Nco.

*Extraits de la pièce I Addendum étude d'impact Annexe A 10*

Le projet a été amélioré suite à l'avis de l'Architecte des bâtiments de France et de l'Autorité environnementale mais reste imprécis en particulier dans les coupes paysagères présentées.

Une étude globale d'aménagement des voies pour l'exécution devra être menée combinant terrassements, remblais, murs en gabions, risbermes, replats en pied de talus et végétalisation haute, basse, montante, retombante.. afin de ne pas dénaturer le paysage dans l'éventualité où le projet était réalisé.

***L'intégration paysagère devra être particulièrement soignée par une étude pluridisciplinaire, terrassements, talus, murs en gabions, végétalisation dans l'emprise du projet s'il se réalise conformément aux mises au point faites avec l'Architecte des Bâtiments de France et la MRAe et la DRAC.***

#### Commentaire BOVIS

Ce commentaire (PJ RA G 1) s'oppose fermement à la réalisation de talus de plus de 8 m de hauteur dans la partie basse de leur propriété se trouvant ainsi encaissée.

Effectivement une partie se trouvera encaissée mais pas en totalité, bien au contraire :

Les annexes établies à partir du dossier complétées de plans remis par le Département montrent côté Nord du barreau :

- Parcelle EH 129, le barreau se trouve décaissé par rapport au terrain naturel,
- Parcelle EH 130, la moitié de la voie est en décaissé. L'autre moitié en remblai d'assez faible hauteur, de l'ordre de deux mètres mais de l'autre côté de la voie pratiquement à niveau du terrain naturel. Visuellement peu d'impact sinon la pente de talus.
- Parcelle EH142 Nord, la hauteur va crescendo pour atteindre environ 8 m à son extrémité Ouest.
- Ensuite au delà de la propriété, le long de la parcelle 269 la hauteur du talus se stabilise à environ 3,50 m pour disparaître avec la jonction à la bretelle d'entrée vers Grasse.

Dans ce secteur de la parcelle 142, le triangle constitué par la RD 6185, le barreau et la piste équestre est boisé :

Les vues aériennes du dossier montrent un terrain avec un couvert végétal très important.

La coupe longitudinale le long de la ligne électrique THT qui traverse ce secteur le confirme puisqu'elle mentionne des arbres allant jusqu'à 19 mètres de hauteur et des taillis de 6 mètres.

Cette partie est en zone N, naturelle au PLU de Grasse et comporte un Espace Boisé Classé, EBC.

*Extrait du parcellaire BOVIS Annexe A 11*

Les lignes de vue vers le pylône n° 23 prises à 2 mètres au dessus du sol depuis le pylône supérieur n° 24, derrière la maison parcelle 121, confirment cet écran végétal vers le barreau.

*Extraits du profil de la ligne THT Annexe A 12*

Le traitement paysagé des nouveaux talus correctement étudié permettra de compléter le rideau végétal si des vides subsistent.

Quant à l'encaissement du terrain, il ne concerne que l'extrémité Ouest de la propriété, 40 mètres environ.

Les restanques cultivées sont dans la parcelle EH 131 dont la partie basse est à 126 mètres d'altitude selon Géoportail alors que la voie du projet au devant se trouve à la cote 128, deux mètres plus haut seulement donc entièrement cachée par la végétation existante.

Près de la RD le bassin numéro 2 dans le talus réduira encore plus l'effet de dénivelé, l'ensemble étant noyé dans la végétation à reconstituer sur les berges.

Le profil de la ligne THT pratiquement remis à la même échelle en abscisse et ordonnée le confirme.

*Extraits du profil de la ligne THT Annexe A 12*

***La partie de terrain découvert et cultivable, parcelle EH 131, bordant le barreau au Nord se trouverait pratiquement à niveau de la route dissimulée par la végétation, si le projet était réalisé. Seule la partie très boisée se trouverait légèrement encaissée avec une atténuation importante par la présence de la piste cavalière et le futur bassin de rétention masqués par la végétation existante et à venir.***

Commentaire du Golf Saint Donat, BENEDETTI

Le commentaire ( PJ RA G 7) du Golf Saint Donat, Monsieur BENEDETTI évoque dans un premier temps les efforts d'aménagements qu'il a réalisés pour la création du Golf :

- Mourachonne, rivière remise dans son lit avec enrochements et busage ce qui d'ailleurs concentre les eaux de pluie, augmente leur vitesse, réduit la percolation de l'eau dans le sol et réduit la régulation du débit par expansion du lit lors de phénomènes pluvieux exceptionnels mais n'empêche pas dans ce cas les débordements sur le golf,
- Merlon pour occulter la pénétrante,
- Importants mouvements de terre pour modeler le terrain.

Pour améliorer le projet et ne pas vouloir perdre l'attractivité du golf par l'altération du paysage il propose en cas de réalisation des murs un choix de couleur pour le remplissage des gabions, avec des pierres grises au lieu de beiges.

Les études d'exécution d'intégration au paysage en cas de réalisation sans oublier l'avis de l'ABF devront confirmer le choix de couleur des pierres de remplissage des gabions.

***L'intégration paysagère ne devra pas oublier la couleur des ouvrages dont le remplissage en pierre des gabions dans l'éventualité ou le projet se réalise.***

#### *3.3.4.4 Variantes passage supérieur ou passage inférieur*

Commentaire du Golf Saint Donat, BENEDETTI

Ce commentaire ( PJ RA G 7) insiste sur un meilleur choix qu'il propose, un franchissement de la RD 6185 en passage inférieur.

Ce dire est étayé par le bureau d'études SAGE qui propose quelques coupes issues du dossier.

La lecture de ces coupes surchargées d'un tracé en vert permet de constater une différence de niveau entre le projet du Département et la contre proposition SAGE de 6,25 m environ.

Effectivement cette hauteur permet la réalisation d'un tablier de pont et laisser dessous un tirant d'air suffisant pour le passage des véhicules poids lourds.

Mais que se passe t-il au croisement entre la RD 6185 et la voie telle que proposée, elles sont au même niveau, ce n'est pas recevable.

Une telle solution ne peut être envisagée que dans deux cas :

- Un giratoire plan pour l'ensemble de toutes les directions, solution inadaptée au trafic, point rappelé page 11 de la notice explicative, pages 50 et 291 de l'étude d'impact.  
*Extrait notice explicative Variantes page 11 A 13*
- L'abaissement de l'ensemble de la RD 6185 avec un point bas sous la traversée qui resterait supérieure.

Le projet ne présente pas cette solution qui présente nombre d'inconvénients, dévoyer deux fois deux voies à fort trafic pendant les travaux, décaisser et soutenir les berges de la RD 6185 sur une très grande longueur avec des terrassements énormes, reconstituer les chaussées deux fois deux voies sans oublier les travaux pour les bretelles, l'ouvrage d'art et le barreau pour ne citer que cela.

Pour réaliser un passage inférieur il faut passer sous la RD et pour cela il faut baisser d'au moins du double la chaussée, 12,50 mètres et ajouter les pentes pour évacuation des eaux pluviales. Cette solution n'a pas été retenue pour les raisons mentionnées dans la notice explicative et l'étude d'impact dans les pages qui suivent celles mentionnées ci dessus.

Le croquis en annexe schématise les trois possibilités, passage supérieur, à niveau et inférieur.

*Coupe transversale Annexe A 6*

***La proposition en passage inférieur de l'étude SAGE n'est pas recevable telle que présentée en l'état, elle concernerait un giratoire à niveau.***

Commentaire de l'Association sportive du Golf de Saint Donat

Les commentaires de l'association sportive ( PJ I 12) sont semblables à ceux de la SCI et Golf de Saint Donat, il convient de s'y reporter.

D'autres commentaires affirmant qu'une route plus basse aurait moins d'impact sur le paysage sont vrais mais la faisabilité a conditionné le choix. Les études des différentes variantes présentées dans le dossier et leur contraintes ont entraîné la solution de l'enquête publique.

*Extrait notice explicative page 17 Annexe A 14*

**Effectivement abaisser le niveau du barreau aurait réduit l'impact sur le paysage mais l'étude multicritères des différentes variantes a retenu la solution en passage supérieur proposée dans le projet.**

#### *3.3.4.5 Les raisons du choix pour le passage supérieur*

A plusieurs reprises le public a évoqué les résultats de la concertation de 2007 dont les préférences se sont portées sur une solution de traversée de la RD 6185 en passage inférieur.

Pour cela et à la demande du commissaire enquêteur, le Département a précisé l'une des raisons imposant alors techniquement ce passage inférieur :

Dans le cadre du PEDMA des Alpes Maritimes, Plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés, un la construction d'un CVE d'OMr, Centre de Valorisation Energétique des Ordures Ménagères résiduelles à haut pouvoir calorifique pour produire de l'électricité était projeté.

En d'autres termes il s'agissait d'une usine d'incinération d'ordures ménagères à haut pouvoir calorifique de 50 000 tonnes par an, après avoir trié les matières organiques compostables.

La construction de cette usine était envisagée sur une partie des parcelles EH 170 et EH 235 sur la commune de Grasse.

Pour la desserte poids lourds le passage inférieur était imposé.

*Extrait notice de présentation SIVADES Annexe A 15*

Le 16 Juillet 2010, le principe en était retenu par le SIVADES, syndicat intercommunal de traitement des déchets du secteur Cannes-Grasse et le 21 Décembre 2010, le choix des terrains était voté à une large majorité.

Ce projet abandonné depuis a rendu possible l'étude en passage supérieur.

Le 3 Octobre 2015, des événements pluvieux exceptionnels ont entraîné des inondations d'un nombre important de passages inférieurs sur les axes routiers du département avec de très graves conséquences. N'oublions pas la famille de trois personnes décédées dans un tunnel à Vallauris Golfe Juan ce jour là.

Le tableau de la notice d'impact pour la variante 0 de par sa présentation minimise l'impact des eaux pluviales dans les passages routiers inférieurs mais le choix final le prend en compte.

*Extrait notice explicative page 17 Annexe A 14*

Commentaire du Golf Saint Donat et son association sportive

Les commentaires du Golf (PJ RA G 7) et de l'Association sportive ( PJ I 12) qualifient d'inexactitude la possibilité d'inondation d'une solution en passage inférieur en prétextant que ceux inondés en Octobre 2015 étaient en siphon.

Cette affirmation doit probablement avoir comme origine l'erreur commise par le bureau SAGE de ne baisser la voie que de 6,25 mètres.

Baisser du double imposé par un passage inférieur réel amènerait, tout au moins dans le cas des études antérieures faites par le Département, à un point bas sous la RD 6185 générateur d'un risque d'inondation.



**Le " risque d'inondation " pour le passage inférieur de la variante 0 non retenue présentée dans le projet reste un argument pertinent pour le choix final.**

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Ce commentaire ( PJ RA G 5 ) mentionne le projet de modification de la STEP pris en compte sur l'évaluation des effets cumulés permet de rebondir sur l'historique du projet :

Les raisons d'une solution en passage inférieur tenaient compte alors d'un projet d'usine d'incinération d'ordures ménagères à construire sur des parcelles attenantes à leur propriété.

Ce projet obligatoirement desservi par la pénétrante a été abandonné et les contraintes qu'il imposait l'ont été également, voir ci dessus.

Le commentaire mentionne la construction d'un pont de 14 mètres de haut alors que 6 mètres environ sont prévus dans le projet et suffisent pour laisser passer des poids lourds de 4,50 m de haut sous un tablier de pont de 1 m d'épaisseur. Le commentaire se fonde sur une valeur erronée anormalement exagérée de la hauteur du pont.

*Coupe transversale Annexe A 6*

**L'impact visuel pris en compte par le commentaire Greencode est basé sur une hauteur exagérée du pont enjambant la RD 6185.**

## **Tableau du PV de synthèse PJ A PV T 5**

### **- 3.3.5 Pollution de l'air**

#### **3.3.5.1 Généralités**

Pour appréhender le thème de la pollution (Tableau A PV T 5 ), il convient de ne pas oublier que la création de cette liaison a pour but de distribuer différemment la circulation dans cette zone, la fluidifier et non d'augmenter la quantité totale des véhicules présents.

Dans ce contexte il est probable que très globalement la quantité de pollution reste la même mais distribuée différemment selon les secteurs voire réduite de par la fluidification du trafic.

Les études d'ailleurs le montrent, page 281 de l'étude d'impact, " indice de pollution population " montre bien :

- Une amélioration de deux zones, les quatre chemins à Grasse et la traversée de Mouans Sartoux et
- Une réduction globale des concentrations

*Extraits étude d'impact Evolution pollution Annexe A 16*

A noter que Greencode ( PJ RA G 5 ) mentionne que selon avis de la DREAL " le dossier ne conclut pas sur l'évolution globale des concentrations (de polluants), pas de lien avec la densité de population, etc."

Ce commentaire oublie l'addendum à l'étude d'impact, pièce I du dossier qui précise la réponse faite dans les pages 26 à 30, *Qualité de l'air, Emissions de Gaz à effet de serre*, réponse qui renvoie également à l'étude d'impact.

Ce commentaire présente deux figures dont la simple vue trompe le lecteur, il s'agit pour le premier des concentrations de polluants mesurées en 2011 en microgrammes par m<sup>3</sup> et pour le second l'impact, c'est à dire l'augmentation en pourcentage des concentrations. La somme des deux est celle de la figure de droite de l'annexe 9 qui montre d'ailleurs des valeurs stables à moins de 0,1 IPP (Indice pollution population) avec ou sans la réalisation du barreau.

**La propriété BONIFACIO, en contre haut et protégée par la forêt n'apparaît pas impactée par la pollution conséquence du projet comme le montrent les simulations présentées dans l'étude d'impact.**

L'un des commentaires (PJ RA MS 1) invite à protéger le manège des particules issues de véhicules. Il permet d'apporter une précision sur " la protection acoustique du manège à chevaux "

Cette barrière constituée notamment d'arbres au dossier est en fait un écran essentiellement visuel pour ne pas effrayer les chevaux et a une action contre les particules, les poussières (précisé dans l'étude d'impact page 261) et peu contre le bruit ( confirmé dans l'étude d'impact page 251 ).

Commentaire de l'Association sportive du Golf de Saint Donat

Les commentaires de l'association sportive ( PJ I 12) soulignent l'apport de nuisances olfactives sur les joueurs, le tableau ci-dessus présente les mêmes résultats, un faible impact sur les pollutions de l'air.

Comme le montre la figure 152 page 260 de l'étude d'impact, la pollution au benzène longe essentiellement la RD 6185 sur une faible largeur , inférieurs du tiers du seuil admissible, beaucoup plus faible le long de la liaison, 20 % du seuil et moins de 15 % dès que l'on s'éloigne un peu des voies.

Avec l'étude des effets cumulés il est noté que les installations de séchage des boues issues de la station d'épuration de la Paoute auraient leur capacité augmentée.

Actuellement cette installation de séchage apporte des odeurs nauséabondes selon la direction du vent.

Selon une information communiquée au cours des permanences et confirmée à la date des présentes, cette installation après formalités administratives doit être démantelée au printemps 2020.

C'est une bonne nouvelle pour les golfeurs d'autant plus qu'elle se cumule avec l'abandon du projet d'usine d'incinération d'ordures ménagères évoqué à l'article 3.3.4.5 ci dessus.

Sur le plan technique, cette information permettra d'optimiser le tracé du barreau pour réduire le plus possible son impact sur le manège du Club hippique.

**Le projet apporte peu d'impact sur les pollutions de l'air dans le golf, excepté à proximité le long de la RD 6185 et peu le long du barreau tout en restant dans tous les cas largement inférieur aux valeurs maximales admises.**

**L'arrêt de l'installation de séchage des boues de la STEP réduira les odeurs nauséabondes dans le golf, que le projet se fasse ou non.**

**Envisager l'optimisation du tracé du barreau pour tenir compte du démantèlement prochain des installations de séchage des boues de la station d'épuration de la Paoute afin de réduire son impact sur le manège du Club Hippique.**

Commentaire du Commissaire enquêteur

Bien qu'aucun commentaire n'ait évoqué les conséquences d'une exposition au benzène, l'étude d'impact les présente pages 277 à 288 vers lesquelles l'on pourra se reporter.

Le Golf de Saint Donat, classé site sensible ainsi que d'autres dont les écoles, sont étudiés.

La probabilité de survenue de cancer est dénommée ERI, Excès de Risque Individuel exprime les effets obéissant à des relations dose / réponse sans seuil.

L'étude très majorante puisqu'elle prend en compte une durée d'exposition de 70 ans et un taux d'exposition de 100% c'est à dire 24 heures sur 24 et tous les jours de l'année montre pour l'ensemble des sites étudiés :

- " Excès de Risque Individuel de cancer lies a l'exposition au benzène par voie respiratoire est très légèrement supérieure au seuil d'acceptabilité " en 2011,
- ERI en projection 2036 est légèrement inférieur à celui de 2011 et
- " Le projet lui-même n'entraîne pas de variation des ERI ".

***Le projet n'entraîne pas de majoration quant à la probabilité de survenue de cancer suite à l'exposition au benzène, cancérigène avéré pour l'homme et considéré prioritaire au titre du Plan National Santé Environnement.***

### 3.3.5.2 Suivi dans le temps

Deux commentaires ( PJ RA G1 et PJ RA G4 ) souhaitent voir la mise en place d'un suivi de la pollution de l'air en effectuant des mesures avant et après travaux à des périodes régulières. Le fait qu'actuellement les problèmes respiratoires prennent une importance de plus en plus grande en termes de santé publique constitue le principal argumentaire.

Les mesures en amont ont été faites, elles ont servi pour les simulations présentées dans l'étude d'impact et effectivement leur suivi serait judicieux aux mêmes emplacements afin de vérifier l'évolution de la qualité de l'air..

Ces mesures permettraient comme l'évoque l'étude d'impact page 261 de réduire les émissions polluantes à la source, contrôle des vitesses, restrictions de circulation etc..

Elles permettraient la comparaison entre les prévisions et la réalité pour vérifier la véracité des modèles de calcul utilisés.

***Le suivi par des mesures de pollution aux mêmes emplacements que ceux effectués pour l'étude d'impact serait opportune pour vérifier la qualité de l'air et prendre les mesures de réduction des émissions à la source en conséquence.***

***Le suivi par des mesures de pollution permettrait également de comparer les prévisions avec la réalité et en tirer les conséquences quant aux modèles de simulation.***

Lors de la remise du procès verbal de synthèse, le Département a confirmé au commissaire enquêteur :

- La compétence des communautés d'agglomération en la matière dans le cadre de la mise en œuvre obligatoire d'un Plan Climat Air Energie Territorial, PCAET. Ce plan pour l'Ouest du département a été lancé le 8 Février 2019 pour Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.
- Une campagne de mesures de la qualité de l'air sera réalisée avant et après la mise en service du barreau

## - 3.3.6 Nuisances sonores, le bruit

### 3.3.6.1 Généralités

Comme pour la pollution, les activités humaines apportent leur lot de nuisances, le bruit en particulier à proximité des axes de circulation. Dans le cas de la liaison pénétrante Cannes Grasse et sa liaison avec l'échangeur de la Paoute, il s'agit surtout d'une modification du contexte actuel.

Commentaires BOVIS et toutes celles liées au Golf de Saint Donat

Quelques commentaires ( PJ RA G 1, PJ RA G 6et 7, PJ I 9 et 12 ), demandent la réalisation d'un mur antibruit et pour certains une analogie avec celui mentionné pour le haras.

Il s'agit là d'un écran contre la vue des véhicules et des particules fines en suspension dans l'air, l'acoustique n'étant pas la priorité.

La page 55 de l'étude d'impact mentionne : " *le maître d'ouvrage pourra réaliser ce mur de clôture sans viser les contraintes acoustiques (isolement, absorption) des écrans acoustiques traditionnels* ".

Avant de réaliser un mur antibruit il convient vérifier l'importance de la gêne supplémentaire occasionnée. La campagne de mesures réalisées sur place en 2016 et une modélisation acoustique a permis de comparer les niveaux de bruit en projection 2040 avec ceux de 2016 pour la voie nouvelle, la liaison et pour la voie transformée, la RD.

Les conclusions pour l'étude menée en période diurne sont les suivantes :  
" *Les conclusions présentées ici se basent sur une campagne de mesures acoustiques réalisées in situ, sur une modélisation acoustique du projet, et sur les données de trafic prévisibles à long terme relatives à ce projet (horizon 2040). On retiendra que ce projet modifiera l'ambiance sonore sur le bâti riverain situé à proximité du projet, notamment sur les sections de voies nouvelles mais sans dépasser les seuils admissibles réglementairement* ".

*Extraits étude d'impact Bruit Annexe A 17*

Commentaire de l'Association sportive du Golf de Saint Donat

L'association sportive ( PJ I 12) souligne les nuisances sonores que devront supporter les joueurs.

La comparaison de la situation actuelle et celle projet compris montre un impact très faible sur la presque totalité du golf et même une réduction du bruit à deux emplacements au centre les ramenant à 45 / 50 dB(A) , calme / assez calme.

*Extraits étude d'impact Bruit avec et sans projet Annexe A 18*

***Le projet modifiera l'ambiance sonore alentour mais sans dépasser les seuils admissibles réglementaires n'imposant pas la réalisation de protections acoustiques.***

### 3.3.6.2 Pour quelques sites en particulier

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Ce commentaire ( PJ RA G 5 ) affirme un impact significatif en termes de nuisances sonores sur les habitations situées à l'Est du projet.

La présentation de l'argument là encore est tendancieux car tronquée : La figure montrée sur le commentaire représente la campagne de mesures effectuée en 2016. Elle doit être comparée à la simulation avec projet, le barreau.

*Extraits étude d'impact Bruit avec et sans projet Annexe A 18*

La comparaison montre qu'avec ou sans projet la situation reste dans la même plage de bruit pour la villa BONIFACIO, celle ci reste au plus dans un niveau de bruit jour de 55 / 60 dB(A), d'assez calme à peu bruyant voire moins puisque la figure montre à proximité une zone dont le niveau de bruit jour est de 50 / 55 dB(A) celui d'une ambiance assez calme.

***Les maisons situées à l'Ouest du projet ont fait l'objet de l'étude d'impact bruit qui n'a pas montré de dépassement des seuils admissibles réglementairement, c'est en particulier le cas pour la villa BONIFACIO***

Commentaire du Golf Saint Donat, BENEDETTI

Ce commentaire ( PJ RA G 7) mentionne que l'impact acoustique provoqué par le trafic n'est pas mentionné. La simple lecture des annexes ci dessus confirme bien la prise en compte des nuisances sonores largement développés dans l'étude d'impact.

#### Commentaire du commissaire enquêteur

Bien que les études d'impact montrent que les seuils réglementaires sont respectés, il convient de constater que le niveau de pression acoustique diurne pour la voie nouvelle est proche de 50 / 55 dB(A) et 65 / 70 pour la voie transformée.

Ce bruit est celui d'une ambiance assez calme pour le premier et entre peu bruyant et ambiance animée pour le second. Une faible variation du bruit en particulier pour le second entraînerait une situation plus délicate, un bruit susceptible de devenir bruyant, en exagérant, avec risques de conséquences sur la santé.

Les études acoustiques bien que difficiles à comprendre pour un non initié sont particulièrement exactes car très mathématiques mais les hypothèses le sont moins.

Des mesures, dans l'éventualité où le projet se réalise, devraient être menées aux emplacements où le bruit constaté aujourd'hui est le plus important, voire chez d'éventuels plaignants afin de vérifier si les incidences sont toujours acceptables et réglementaires.

Des travaux visant à réduire l'impact acoustique pourraient alors être éventuellement envisagés au cas par cas à la charge du Département afin de respecter la réglementation.

***Dans le cas où le projet s'avère, des mesures de niveau de bruit devront être menées afin de vérifier si les seuils réglementaires ne sont pas dépassés et apporter des solutions.***

Pour mémoire, les procédés constructifs pour l'ensemble des ouvrages devront viser à réduire l'impact sonore autour du projet, choix des revêtements, écrans, parois aux formes absorbantes, non réfléchissantes et si réfléchissantes les orienter pour éviter de concentrer le bruit vers un lieu sensible etc...

Les murs de soutènement des bretelles de sortie bien qu'obstacles au bruit émis par la RD 6185 sont aussi susceptibles de le réfléchir partiellement tant à l'Est qu'à l'Ouest.

***Veiller aux procédés constructifs et à leur mise en œuvre pour minimiser l'impact sonore autour du projet s'il se réalise en particulier pour les murs de soutènement des voies de dégagement susceptibles de renvoyer des bruits tant à l'Est qu'à l'Ouest.***

#### Tableau du PV de synthèse                      PJ A PV T 6

#### - 3.3.7 Sécurité

##### 3.3.7.1 Des personnes

Plusieurs commentaires demandent des mesures sécuritaires tant pour les risques causés que subis :

Contre la chute de personnes

Certains talus importants présentent un risque de chute d'enfants notamment, c'est le cas en particulier pour la maison BOVIS. Il semblerait d'ailleurs que ceci a fait l'objet de demandes antérieures ( PJ RA G1 ) laissées sans suite.

Cela concernerait également la stabilité des talus présentant le même risque.

Les travaux s'il étaient réalisés modifieraient encore le talus existant, parcelles EH 278 et 280 et il serait bon alors de faire le nécessaire tant pour la stabilité de la tête de talus que pour la protection contre les chutes des personnes.

Cette obligation concerne d'ailleurs l'ensemble du projet.

**La protection contre la chute des personnes doit être prévue au projet dans les zones où le risque est avéré, à proximité des maisons en particulier que le projet soit réalisé ou non.**

#### Chute véhicules

La presque totalité des coupes présentées dans les études mentionne le dessin de glissières de sécurité dont le but est justement d'éviter la chute des véhicules.

L'un des commentaires ( PJ RA MS 1 ) demande la protection du manège en contrebas contre la chute de véhicules. Cette disposition commentée en 3.3.6.1 Généralités pour les nuisances sonores, le bruit, est mentionnée tant dans le texte que dans les coupes. Celle n° A8 dessine une protection par glissière en béton armé surmontée d'un écran incliné.

*Extraits Notice Glissières de sécurité Annexe A 19*

**Le projet a prévu les protections nécessaires pour éviter la chute des véhicules, glissières de sécurité métalliques ou béton.**

#### Passages piétons

Les passages piétons ( PJ G RA G1 ) font partie de la signalisation routière installée lors de la création ou modifications routières.

Bien que le dossier ne précise pas ce détail, la réglementation l'imposera autour du rond point de la Paoute mais évidemment pas le long du barreau ni de la RD 6185 tous deux interdits aux piétons.

Actuellement ce rond point dispose tout autour de bandes blanches en traversée de voies pour passages piétons sans passerelles alentour.

L'observation en 3.3.3.5 *Suivi de l'évolution du trafic* demandée par les commentaires permettra d'en juger à l'usage par les autorités compétentes.

Toutefois il convient de vérifier si le trafic estimé des véhicules empruntant le barreau est compatible avec la réalisation de passages piétons et dans la négative envisager la création d'une passerelle qui l'enjamberait à proximité du rond point ou toute autre solution sécuritaire.

**A vérifier si le nombre de véhicules estimé empruntant le barreau est compatible avec la réalisation de passages piétons le traversant, dans la négative des dispositions devront être prises si le projet se réalise.**

**Le suivi de l'évolution des trafics dans l'éventualité où le projet est réalisé devra également être analysée en termes de sécurité des piétons.**

#### Traversée d'animaux ( PJ RA G1 )

Aucune barrière, aucun grillage longe la pénétrante Cannes Grasse et le projet n'en mentionne aucune, seuls des panneaux de signalisation " Passage d'animaux " indiquent parfois ce risque.

La création du couloir écologique vise à protéger la nature, faune et flore, la mise en place d'une protection contre le franchissement d'animaux, entre le couloir et les voies serait la continuité de l'engagement à respecter tout au moins dans ce secteur la faune. Celle-ci au travers du recensement se limite à des insectes, des volatiles et pour les plus grands des écureuils roux et hérissons d'Europe.

L'agilité des écureuils leur permet de franchir tous les obstacles et le hérisson d'Europe n'est présent que près des habitations. Ces observations montrent l'inutilité de réaliser des clôtures pour éviter la traversée des voies.

**La faune susceptible d'être présente sur le site ne nécessite pas la réalisation de clôtures contre le franchissement des animaux le long des voies du projet.**

## Eclairage public

Le projet dans la notice explicative présente les travaux qui seront réalisés dans le cadre du projet et le réseau d'éclairage public est mentionné page 47, "*Actuellement l'ensemble des voies autour du carrefour de la Paoute sont équipé d'éclairage public.*

*Ce réseau devra être rétabli et le nouveau carrefour devra également être équipé "*. Le budget en est mentionné dans la pièce G appréciation sommaire des travaux

*Extraits Notice explicative Réseaux Annexe A 20*

***L'éclairage public est prévu dans le projet de barreau en sortie pour le rond point.***

### 3.3.7.2 Des biens

#### Commentaires BOVIS

La création du barreau semble faciliter l'accès à la propriété BOVIS, ( PJ RA G1 ) parcelles EH 129 depuis le giratoire de la Paoute et pour accéder à la propriété l'une des possibilités est de remonter le barreau.

A droite se trouve le manège du centre hippique et à gauche la station d'épuration toutes deux difficiles à longer autrement que par la chaussée surtout si les bermes sont fermées.

Pour y accéder, il faudrait remonter la chaussée, interdite aux piétons, prendre garde à la circulation, parcourir 160 mètres jusqu'à la fin du manège et encore 140, au total 300 mètres, pour arriver à l'angle de la première parcelle EH 129, à près de 100 mètres de la maison après avoir traversé la piste équestre et ensuite les restanques cultivées.

La piste équestre non clôturée donne un accès à la propriété beaucoup plus facile, pratiquement libre en traversant le centre équestre ouvert au public et accessible aux véhicules qui occasionnellement viennent déposer des gravois à proximité du pylône n° 23 comme le montre la page 341 de l'étude d'impact. La réalisation d'une telle clôture ne correspond pas à un réel enjeu de protection des biens.

A noter que le long de la pénétrante Cannes Grasse la propriété n'est pas clôturée alors que le risque est pratiquement le même.

*Capture d'écran clôture le long RD 6185 Accès véhicules Annexe A 21*

Par contre dans l'éventualité où certaines clôtures venaient à être démolies pour raison de travaux, leur remplacement serait obligatoire, en particulier le long de la piste équestre.

La réalisation d'une telle clôture le long du barreau contre la propriété BOVIS ne peut être envisagée que dans le cadre d'une négociation liée à l'expropriation nécessaire à la réalisation du projet mais peu judicieuse. Une clôture le long de la piste cavalière apporterait une meilleure sécurité.

***La réalisation d'une clôture le long du barreau et de la propriété BOVIS est un élément de négociation lors de l'expropriation nécessaire à la réalisation du projet. Seules les clôtures démolies pour cause de travaux seront à reconstruire***

### 3.3.7.3 En phase travaux

#### Commentaire BONIFACIO - Greencode

Le commentaire Greencode ( PJ RA G 5 ) présenté par BONIFACIO liste à dessein nombre de risques mentionnés dans le projet, dans l'étude d'impact et les sort de leur contexte.

Ces risques sont énumérés dans l'étude exhaustivement pour en évaluer le niveau et permettre ensuite d'adopter les mesures correspondantes, par exemple si le risque sismique existe à un certain niveau le projet sera construit selon les règles parasismiques du niveau identifié.

Pour ce faire, la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi BARNIER a instauré les Plans de Prévention des Risques naturels (PPR).

Ces plans couvrent aujourd'hui également les conséquences de toutes les activités humaines et constituent l'un des instruments essentiels de l'action de l'État en matière de prévention des risques. Les catastrophes naturelles, chimiques, minières... ont montré l'importance de renforcer la politique de prévention des risques et d'accélérer l'élaboration des PPR dans les domaines sensibles et prendre des mesures afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens.

Seuls quelques extraits seront annexés ici car cette loi a modifié une multitude de codes et règlements.

*Extraits Plans Prévention Risques et Codes      Annexe A 22*

L'état est en charge de l'élaboration de ces plans et les met à la disposition du public lorsqu'ils sont approuvés, en tant que servitudes d'utilité publique, ils sont opposables à tous.

Le projet est soumis aux règles du Code de l'Environnement en particulier l'Article L 122 -1 et réfère à l'annexe qui impose l'étude d'impact.

L'étude d'impact se réfère aux critères des PPR car elle a obligation d'analyser l'état initial du site et ses alentours conformément au Code de l'Environnement en particulier l'Article R122-5 Contenu de l'étude d'impact et d'en tirer les conséquences réglementaires pour la réalisation du projet.

***L'énumération des risques faite dans le commentaire de Greencode ne fait que reprendre l'analyse de l'étude d'impact dont les conclusions font l'aval de l'Autorité Environnementale chargée de formuler son avis.***

***Les risques mis en évidence dans les commentaires Greencode ne sont pas pertinents, ils ne font qu'énumérer hors de leur contexte la prise en compte réglementaire des PPR. Ces risques après avoir été identifiés dans l'étude d'impact sont mesurés et les solutions apportées.***

Avec le Grenelle de l'environnement les grandes orientations pour l'aménagement du territoire ont été instaurées en charge de l'Etat et inscrites dans les différents codes en particulier celui de l'environnement : Directive Territoriale d'Aménagement, DTA, Schéma de Cohérence Territoriale, SCOT, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, SDAGE, Plan de Déplacements Urbains, PDU et bien d'autres.

Le commentaire de Greencode outre les énumérations relatives aux PPR a également repris d'autres textes opposables, ceux d'orientation, en particulier la Directive Territoriale d'Aménagement, DTA. Ce point sera abordé dans la suite du rapport.

Commentaire du Golf Saint Donat, BENEDETTI

Ce commentaire ( PJ RA G 7) mentionne

Le risque lié à la présence de la ligne électrique de très haute tension est mesuré, la coupe longitudinale qui en a été faite, copie communiquée par le Maître d'Ouvrage le confirme.

A noter que les entreprises susceptibles de réaliser les travaux devront élaborer un Plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé, PPSPS, pour le chantier destiné à informer les personnels et prendre les mesures qui



s'imposent. Cette obligation résulte notamment de l'Article R4121-1 du Code du travail.

***Le danger d'exécution de travaux sous la ligne électrique a été pris en compte par le Maître d'Ouvrage, il fera l'objet de mesures réglementaires pour en informer tous les intervenants et prendre les mesures nécessaires.***

Commentaire Espace du Riou

Ce commentaire ( PJ RA G 3), imprécis semble indiquer une prise en compte insuffisante des problèmes liés aux modifications du carrefour de la Paoute dans leur propriété parcelle EH 54 et 56, accès camions, poste de distribution publique, réseaux d'eau etc...

La Notice explicative page 47 concernant les concessionnaires " *Les réseaux affectés par le projet feront l'objet d'un dévoiement. Une étude en partenariat avec les concessionnaires sera menée afin de déterminer quels sont les choix les plus adaptés à chacun des réseaux* ".

*Extraits Notice explicative Réseaux Annexe A 20*

Cette prise en compte est même chiffrée dans la pièce G Appréciation des dépenses.

***Les contraintes occasionnées par le déplacement des réseaux autour du rond point de la Paoute, plus particulièrement sur les parcelles EH 54 et 56 ont bien été prises en compte dans le projet.***

### **- 3.3.8 Equipements publics extérieurs au projet**

Nombre de commentaires ( PJ RA G1 et G4, PJ I3 et 4) souhaitent la réalisation d'équipements publics connexes, des équipements et des services de transport.

Equipements

Ces équipements sont essentiellement liés au fonctionnement de la pénétrante Cannes Grasse, il s'agit de parkings voitures, de covoiturage, pour poids lourds équipés pour les routiers, d'aire d'apprentissage pour la conduite autos motos, d'un point d'information tourisme...

Ces équipements bien que judicieux ne sont pas l'objet du projet, ils seront considérés sans objet.

Le Département lors de la remise du procès verbal de synthèse a informé le commissaire enquêteur qu'un schéma d'aires de covoiturage était en élaboration et qu'il tiendrait en compte ces demandes.

***Les équipements de stationnement ne sont pas l'objet du projet, sans objet pour la présente enquête.***

Services de transport en commun

Deux commentaires émettent le souhait de voir se développer le transport en commun, de mobilité douce voire de navettes gratuites entre les parkings le centre ville et la gare SNCF.

Là encore ce n'est pas l'objet du projet mais celui-ci aborde cette question page 50 de la notice descriptive et 248 de l'étude d'impact dont le sujet est celui des transports collectifs et modes doux.

Il est mentionné que différents plans de transport sont en cours d'élaboration et devraient aboutir en 2019.

La réalisation du barreau redonnera de la capacité circulatoire au réseau secondaire entre Mouans Sartoux et Grasse, notamment au profit des transports collectifs et modes doux comme indiqué page 50 de la notice

d'explicative, c'est l'un des arguments visant à justifier de l'utilité publique de l'opération.

*Extraits Notice explicative Transports Annexe A 23*

**Le projet aura pour conséquence le désengorgement du réseau secondaire entre Mouans Sartoux et le Plan de Grasse au profit des transports collectifs et modes doux**

**Tableau du PV de synthèse PJ A PV T 7**

**- 3.3.9 Ecologie**

*3.3.9.1 La faune et la flore*

Quelques remarques du public ( PJ RA G1 ) apprécient l'approche écologique présentée dans les études.

Le courrier de GRASSE ENVIRONNEMENT ( PJ RA G4) souhaiterait voir la réalisation d'un passage écologique supplémentaire sous le projet.

Au vu du plan du projet l'intérêt d'un passage supplémentaire serait de réduire la distance à parcourir c'est à dire entre les passages prévus et au milieu.

Cet emplacement se situe dans la partie dont l'emprise es la plus grande, les deux échangeurs et la traversée de la RD 6185.

Le projet ne prévoit pas d'ouvrage en tranchée au travers de la RD, rien à ce sujet dans l'étude d'impact et confirmé par le Département.

En conséquence pour éviter d'immobiliser les voies de la RD extrêmement empruntées, seuls des fonçages horizontaux ou des travaux en taupe seraient envisageables, difficiles, longs en durée et très couteux dans un sol rocheux.

Compte tenu de l'enjeu puisque seuls concernés seraient d'éventuels animaux de petite taille, les hérissons ( 3.3.7.1 ) recensés seulement autour des maisons, la réalisation d'un passage supplémentaire n'est pas compatible.

***Un couloir écologique supplémentaire n'est pas rationnel face à l'enjeu identifié, les petits animaux recensés vivant autour des maisons.***

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Ce commentaire ( PJ RA G 5 ) exprime deux aspects sur le dossier " l'insuffisance dans les études environnementales " et " des doutes sur l'application des mesures "

**- *Insuffisances dans les études environnementales***

Effectivement le projet se situe en partie dans une ZNIEFF ( Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique ), il est également proche d'un site Natura 2000 ( Réseau écologique européen ).

Ces arguments tels que présentés sont sortis de leur contexte, dans l'étude d'impact ils sont mentionnés dans le cadre de l'inventaire des zones à étudier aux fins de mesures à prendre.

L'étude d'impact, modalités et contenu, doivent respecter le Code de l'Urbanisme, en particulier la "Sous-section 3, Contenu de l'étude d'impact, Article R122-5 " en vigueur avant la parution du Décret 2016 1110.

*Extrait Code environnement Contenu étude d'impact Annexe A 24*

Cette description et analyse est pluridisciplinaire et aborde tous les sujets susceptibles de générer un impact et de décrire les mesures prises pour éviter et ou compenser les conséquences.

Cette étude est ensuite soumise à l'Autorité environnementale qui formule son avis.

L'avis sur le dossier d'enquête publique a été donné et se trouve mentionné puisque les recommandations le complète en particulier avec l'ajout de l'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 et la pièce G l'addendum.

Les commentaires Greencode, comme noté précédemment, sont pratiquement tous sortis de leur contexte pour être présentés sous une forme particulière qui en accentue la dangerosité :

- Retenir seulement l'analyse de l'état initial et énumérer les différents impacts pour les mettre en valeur et
- Ne mentionner ni la mesure faite, ni les dispositions qui en découlent pour y remédier.

L'Article R 122-5 cité plus haut a été depuis modifié et un point est significatif.

Précédemment l'étude d'impact ne prévoyait que la mention des noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation.

Maintenant le nouveau texte précise :

" VII. – Afin de veiller à l'exhaustivité et à la qualité de l'étude d'impact :

- a) Le maître d'ouvrage s'assure que celle-ci est préparée par des experts compétents ;
- b) L'autorité compétente veille à disposer d'une expertise suffisante pour examiner l'étude d'impact ou recourt si besoin à une telle expertise ;
- c) Si nécessaire, l'autorité compétente demande au maître d'ouvrage des informations supplémentaires à celles fournies dans l'étude d'impact, mentionnées au II et directement utiles à l'élaboration et à la motivation de sa décision sur les incidences notables du projet sur l'environnement prévue au I de l'article L.122-1-1."

Que ce soit pour le Maître d'Ouvrage ou l'Autorité environnementale, la MRAe, Mission Régionale d'Autorité Environnementale, les avis doivent émaner d'auteurs compétents.

Les commentaires Greencode n'apportent aucune expertise précise et ne peuvent pas se substituer à ceux de l'Autorité administrative dont l'avis et les recommandations sont portées dans le dossier.

Les affirmations sans fondement de Greencode ne portent sur aucun point précis ou pertinent, ce ne sont que des généralités présentées très partiellement et hors contexte.

A noter que l'Avis de la MRAe du 27 Février 2018 a qualifié l'étude d'impact page 9 " globalement de qualité, complète et bien structurée..."

Extrait Avis MRAe 27 Février 2018      Annexe 25

***Les arguments présentés par Greencode relatifs à la destruction de la ZNIEFF, à l'absence de prise en compte d'un site Natura 2000 sont sortis de leur contexte et sont sans fondement.***

***Les arguments Greencode quant à la qualité de l'étude d'impact en contradiction avec l'avis de la MRAe, ne s'appuient sur aucune expertise, ils ne sont pas pertinents.***

- *Doutes dans l'application des mesures*

Le commentaire dit " *L'étude d'impact, certes, assorties de recommandation en termes de mesures de limitation des impacts sur les milieux naturels, mais sans que l'on ne sache si le Maître d'Ouvrage entend les appliquer ...*".

Il s'agit là d'un procès d'intention. En tout état de cause, nul n'est censé ignorer la loi, alors en cas de non respect des mesures édictées par l'Autorité Environnementale, le Maître d'Ouvrage s'expose aux dispositions pénales prévues au Code de l'Environnement Article L 415-3.

*Extraits Code de l'Environnement L 415-3 Annexe A 26*

Par ailleurs le lecteur pourra noter que le Maître d'Ouvrage a respecté l'avis de l'Autorité Environnementale ainsi que celle des PPA, Personnes Publiques Associées pour les avoir inclus dans le dossier d'enquête publique, dans les documents de Mise en Compatibilité des PLU de Grasse et Mouans Sartoux.

Le projet contrairement à ce dire montre une réelle intention à respecter les engagements pris.

***Mettre en doute le non respect par le Maître d'Ouvrage des mesures édictées par l'Autorité Environnementale est une insinuation sans aucun fondement et irrecevable pour le projet.***

### 3.3.9.2 Les activités humaines

Culture florale et classement au patrimoine mondial immatériel de l'humanité

Contrairement aux affirmations du commentaire BOVIS (PJ RA G 1) le projet ne peut nuire ni à la culture florale sur un terrain proche du projet, ni au caractère spécifique du Pays de Grasse classé au patrimoine immatériel de l'humanité :

- Les terrains cultivables sont situés à proximité de la RD 6185 existante et seront si le projet se réalise également proches de la liaison. L'objectif du projet vise non pas à augmenter la circulation totale de la RD 6185, mais à la répartir et du même coup la diluer ce que confirme l'étude d'impact en comparant la situation actuelle et la simulation horizon 2036 avec projet.

*Extraits étude d'impact Evolution pollution Annexe A 16*

- Les cultures florales existaient près de voies de circulation et la présence de la RD 6185 n'a pas porté préjudice lors du classement au patrimoine immatériel de l'humanité du Pays de Grasse, les liaisons terrestres sont l'un des vecteurs pour la transmission de ce patrimoine.
- Le transport indispensable des matières premières, des produits finis, des hommes a permis de construire ce savoir faire, de le faire connaître pour enfin le classer.

Le terrain concerné par le projet représente 5 000 m<sup>2</sup> négligeables devant le Pays de Grasse de près de 500 km<sup>2</sup>. Le savoir faire est classé "immatériel", il ne concerne donc pas ou peu ce qui est matériel.

***Le projet n'impacte pas les terrains proches de la liaison en matière de pollution et n'a aucune conséquence sur le savoir faire des Pays de Grasse inscrit au patrimoine de l'humanité.***

Activités commerciales

Le projet est destiné à fluidifier la circulation et drainer le trafic directement vers le Plan de Grasse, zone où se trouvent de très nombreuses activités commerciales et industrielles.

Contrairement aux commentaires, c'est bien le but, le projet apportera un confort aux utilisateurs, une meilleure accessibilité, un enjeu favorable en particulier pour les commerçants.

Amélioration sans avoir à subir une dégradation notable de leur environnement, faible impact sur le bruit, la pollution, voire amélioration à terme, visuel puisque les recommandations de l'ABF et la MRAe sont prises en compte comme noté ci dessus.

Effectivement une gêne pourra être ressentie pendant les travaux, mais une concertation efficace entre les parties prenantes en réduira l'impact.

Les travaux sont un passage obligé pour espérer les améliorations pressenties.

***Le projet aura un impact favorable destiné à améliorer les conditions de circulation au Plan de Grasse, en traversée de Mouans Sartoux et de Grasse au profit de toutes les activités de ce secteur, en particulier celles économiques.***

***Pendant les travaux si le projet se réalise, la concertation entre tous les participants, riverains et entrepreneurs réduira les nuisances qu'il occasionne.***

#### Craintes CASSERT

Le commentaire CASSERT ( PJ RA MS 2 ) évoque les craintes d'un impact sur son activité de chambres d'hôte, le Domaine des Cigales.

Les vues aériennes extraites de plans Internet en trois dimensions plus ou moins rapprochés Nord Sud ou Sud Nord passant par le pylône n° 23 montrent la présence de nombreux arbres constituant un rideau important.

Ceci est d'autant plus vrai que l'intégration paysagère a été entièrement améliorée suite aux recommandations de l'ABF et la MRAe comme cela a été vu ci dessus.

La RD 6185 est plus proche du Domaine des Cigales, 250 m, que du barreau, 850 m, et de fait les nuisances sonores et pollution ne seront pas plus importantes, comme les études d'impact le confirment comme ci dessus (Distances source Géoportail)

*Captures d'écran Domaine Cigales Annexe A 27*

***Le projet s'il se réalise n'impactera pas l'activité de chambres d'hôtes du Domaine des Cigales.***

#### Craintes du Golf Saint Donat

Le commissaire enquêteur est conscient de l'importance qu'avaient le Golf et tous les riverains du projet. La visite du Golf proposée ne ferait que confirmer l'avis de tous pour un site inscrit dans sous servitude.

Les modifications demandées par l'ABF et la MRAe apportent une amélioration certaine au projet. Les études à venir devront le confirmer, la DRAC ABF ayant demandé de respecter scrupuleusement ses recommandations.

*Compte rendu réunion du 6 Juin 2018 DRAC -ABF Annexe A 7*

***Le Golf de Saint Donat constitue un site inscrit dans un paysage remarquable que le projet sous servitude au PLU ne doit pas dénaturer, sa visite n'apporterait pas un nouvel éclairage.***

### - 3.3.10 Etudes

#### 3.3.10.1 Echéancier et délais

Le dossier mentionne un échéancier tant dans la notice explicative page 47 et dans l'étude d'impact page 78 une " durée des travaux de 24 mois " avec une recommandation " de ne pas entamer les travaux (y compris défrichage) pendant la période courant de début Mars à fin juillet ".

*Extraits Notice explicative Réseaux Annexe A 20*

Un planning précis ne peut pas être indiqué car tributaire de la procédure en cours dont l'objet est de confirmer l'utilité publique du projet et dans l'éventualité où elle s'avère la prononcer, mettre ensuite en compatibilité les plans locaux d'urbanisme de Grasse et Mouans Sartoux puis confirmer le parcellaire.

Les tâches administratives étant terminées il faudra avant de commencer les travaux avoir acquis les terrains sur l'emprise du projet, avoir établi les études d'exécution et avoir retenu les entreprises susceptibles de réaliser les travaux pour ne citer que ceux là.

Pour répondre au commentaire ( PJ RA G1), un certain temps sera nécessaire pour réaliser toutes ces tâches pour pouvoir commencer les travaux seulement et seulement si la Déclaration d'Utilité Publique est prononcée.

**La Déclaration d'Utilité Publique liée à la présente enquête n'étant pas prononcée à ce jour , aucun échéancier précis n'aura pu être écrit dans le dossier. Seule une indication de durée des travaux assortie d'une recommandation selon un calendrier écologique a pu être spécifiée.**

### 3.3.10.2 Précision des études

Excepté pour ce qui traite de l'écologie, les études n'ont pas la même précision que celles qui seront menées pour exécution dans l'éventualité où le projet se réalise.

Actuellement les études techniques du projet sont en phase " *préliminaire* ", niveau Avant Projet Sommaire, APS, en vue d'établir le dossier de consultation du public.

Elles permettent essentiellement de cerner les conséquences sur le milieu, de les décrire et d'en déterminer les mesures à prendre.

C'est le but de l'étude d'impact présentée au public après avoir reçu l'avis de l'Autorité Environnementale conformément au Code de l'Environnement, ce n'est pas une étude d'exécution

*Extrait Code environnement Contenu étude d'impact Annexe A 24*

Le commentaire à ce sujet ( PJ RA G3 ) concernant le centre commercial situé dans l'emprise du rond point de la Paoute affirme que le projet n'a pas été suffisamment travaillé, ce après avoir énuméré un ensemble de doutes, emprise du projet, accès au centre commercial, présence des alimentations eau, électricité, incendie, etc..

Les études montrent que ces points s'ils ne sont pas détaillés, sont bien pris en compte puisque le plan parcellaire montre l'impact du projet sur la propriété concernée EH 54 et 56, la notice explicative page 47 et l'étude d'impact page 78 précisent bien que " *les réseaux affectés par le projet feront l'objet d'un dévoiement* " avec pour précision de la présence du transformateur de distribution publique en façade du centre commercial et surtout que leur dévoiement fera l'objet d'une " *étude en partenariat avec les concessionnaires sera menée afin de déterminer les choix les plus adaptés* ".

*Extraits Notice explicative Réseaux Annexe A 20*

Pour ce qui concerne la faisabilité technique, le dossier apporte bien la connaissance des impacts induits sans entrer dans le détail qu'aurait apporté une étude d'exécution.

**L'affirmation d'un projet insuffisamment travaillé n'est pas recevable car la connaissance des impacts induits apparaît bien en phase d'études sommaires.**

" *La hauteur des murs, très hauts, susceptibles de céder avec les pluies sont une erreur architecturale* " formulé dans un commentaire ( PJ I 9 ) ne tient pas compte d'une réalité technique, ce type de mur en gabions fait l'objet de règles de construction et d'entretien, l'Eurocode 7 et ses normes d'application en particulier la Norme NF P 94-281 et d'entretien émanant du SETRA (Service d'Etudes Technique des Routes et Autoroutes).

*Extraits Gabions AFNOR NF P 94-281 et SETRA Annexe A 28*

Le dimensionnement de ces ouvrages devra respecter la réglementation en vigueur tant pour leur dimensionnement que leur surveillance après construction dans l'éventualité où le projet se réalise.

**Les murs en gabions ne sont pas une erreur sur le plan architectural ou technique, ils ne sont que le parti retenu dans le projet, ce sont des ouvrages normalisés.**

### 3.3.10.3 Technique

Commentaire Grassenvironnement

Ce commentaire( PJ RA G 4 ) analyse différents éléments extraits du projet :

- Dimensionnement des réseaux hydrauliques, hypothèses de débit d'eaux pluviales, valeurs anciennes ou prenant en compte les événements de 2015, nombre, dimensions des bassins de rétention, prise en compte des bassins versants,
- Devenir des terres excédentaires provenant des terrassements.

Les études présentées dans le dossier concernent la faisabilité du projet. S'il se réalise, des études complémentaires seront menées dans le détail pour l'exécution et devront respecter la réglementation en vigueur.

Dans tous les cas elles devront recevoir l'aval des autorités concernées en particulier les services de l'Etat dans le département, la Direction Départementale des territoires et de la Mer.

***Les remarques relatives aux hypothèses présentées dans le dossier feront l'objet d'études précises en vue de la réalisation des travaux si le projet aboutit, études soumises à l'accord des services de l'état.***

Pour ce qui est de l'utilisation des terres excédentaires issues des terrassements, la phase d'études actuelle, après questionnement auprès du Maître d'Ouvrage, ne permet pas de connaître avec exactitude leur devenir et dépendra d'éventuelles opportunités.

***Le devenir des terres excédentaires ne peut pas être connu à ce jour compte tenu de l'état d'avancement des études.***

### 3.3.10.4 Enclavement

Deux commentaires ( PJ RA G 2 et PJ RB G 2 ) font remarquer le risque de voir leur propriété enclavée dans l'éventualité où le projet se réalise. Le Code Civil, dans ses articles 682 et suivants, rappelle que tout propriétaire est en droit d'obtenir un passage suffisant pour assurer la desserte complète de ses fonds.

*Extrait Code Civil Enclavement*

*Annexe A 29*

***La réalisation du projet ne devra pas entraîner l'enclavement de propriétés.***

#### - 3.3.11 Coût des travaux, dépenses publiques

Les différents commentaires ( PJ RA G1, PJ I 8 et 9 ) montrent une perception subjective du coût du projet. Certains considèrent qu'il s'agit de :

- Une bonne utilisation de l'argent, d'autres le contraire
- Un coût exorbitant pour le contribuable ou nuancé
- Un impact raisonnable sur les impôts locaux ou
- Une dépense trop importante pour un faible résultat au détriment de la végétation.

L'appréciation sommaire des dépenses, pièce G du dossier, est de l'ordre de 21,5 Millions d'Euros pour une durée prévisionnelle des travaux de 24 mois, deux ans.

*Extrait pièce G appréciation sommaire des dépenses*

*Annexe A 30*

Annuellement les chiffres du budget prévisionnel 2019 du Conseil Général des Alpes Maritimes sont :

- Investissements	220 M€
- Investissements par allouée aux routes	47,7 M€
- Budget prévisionnel 2019	1 384 M€

*Capture d'écran Département 06 Budget primitif 2019      Annexe A 31*

Le projet représente donc

- 0,78 % du budget annuel,
- 4,9 % des investissements et
- 22,5 % des investissements routiers

En d'autres termes le projet est une très faible part du budget prévisionnel 2019 du Département, une faible part de tous les investissements et une part assez importante des investissements routiers au profit du Pays de Grasse.

En corollaire, l'incidence sur les recettes donc sur les impôts tout au moins la part du Département est très faible alors que les communes du Pays de Grasse en sont fortement bénéficiaires.

De plus une subvention de l'Etat et de la Région est allouée à ce projet ce qui diminuera encore la part financée directement par le Département comme confirmé lors de la remise du procès verbal de synthèse.

***Les dépenses occasionnées par les travaux ne représentent qu'une très faible part du budget du Département des Alpes Maritimes et en corollaire des impôts, la part du Département, alors que le projet s'il se réalise bénéficie essentiellement au Pays de Grasse.***

Quant à cet investissement supposé avoir un faible résultat sur une végétation réorganisée voire améliorée comme l'ont demandé l'ABF et la MRAe, ne semble pas correspondre à l'avis du public qui manifestement a plébiscité le projet.

Cette notion s'appuie sur la réflexion de son auteur sur la circulation dans la zone du rond point de la Paoute, encombrements, feux rouges, éclatement du trafic vers Grasse au Nord et Mouans Sartoux au Sud.

Cette réflexion oublie l'objectif global du Projet :

Améliorer la sortie de la voie rapide aux quatre chemins à Grasse et fluidifier la circulation en traversée de Mouans Sartoux non pas vers le Sud mais également vers le Nord.

Pour la végétation elle sera reconstituée et entretenue et pour le corridor suivie par un écologue sur 30 ans, engagement du Département sous contrôle par les services de l'Etat (Réponse du Département au PV de synthèse).

***Trop d'argent, trop de végétation enlevée pour un résultat qui ne sera pas à la hauteur, observation fondée sur une analyse incomplète du dossier et de l'avis des Personnes Publiques Associées n'est donc pas recevable.***

### **- 3.3.12 Respect de la réglementation**

#### *3.3.12.1 Concertation avec le public*

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Le commentaire Greencode ( PJ RA G 5 ) demande pour être conforme à la législation , ordonnance du 3 Août 2016 ( articles L121-15 et suivants ) de relancer la concertation du public de 2007 dont le dossier d'enquête fait mention.

Bien que Greencode cite un article de loi sans préciser le Code auquel il se réfère, il s'agit de l'Environnement, avec qui seuls les codes de la



Consommation et de l'Assurance partagent ce numéro.

L'Avis de l'Autorité Environnementale du 27 Février 2018 n° 1753 mentionne " la concertation préalable du public prévue à l'article R 103 - 1 du Code de l'Urbanisme est joint au dossier..." et ne cite aucun article du Code de l'Environnement.

A noter que la Notice explicative page 11 fait référence à ce même texte.

A noter également que le Code de l'Environnement section relative aux " Modalités de la concertation préalable " et tout particulièrement Article L121-16 précise les durées de la concertation préalable mais sans aucune contrainte temporelle entre la concertation et la mise en œuvre du projet.

La concertation a bien été mise à la connaissance du public, Notice explicative, étude d'impact et annexes et Greencode le confirme dans son commentaire.

La concertation respecte son cadre légal.

*Extrait Avis MRAe 27 Février 2018*

*Annexe A 25*

**La concertation avec le public a bien été effectuée et les résultats sont bien mentionnés dans le dossier soumis à l'enquête publique, le projet respecte ses obligations en matière légale de concertation.**

### 3.3.12.2 Code de l'Environnement

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Ce commentaire évoque le "saucissonnage " pour détourner le Code de l'environnement et éviter les effets cumulés.

Le projet a fait l'objet entre le Maître d'Ouvrage et l'Autorité Environnementale, la DREAL, d'une réunion de recadrage afin de préciser le cadre exact dans lequel le dossier, l'étude d'impact devait être menés.

Cette réunion a apporté l'éclaircissement administratif entre le projet et la notion de programme : Le projet est individualisable, il ne fait pas partie d'un programme, il est le programme.

L'étude d'Impact, page 56 détaille ce sujet et si la mention avait été inexacte, l'Avis de la MRAe l'aurait signalé dans son avis paragraphe 2.3 Concertation, gouvernance, cadrage préalable.

*Extrait étude d'impact Projet est programme*

*Annexe A 32*

*Extrait Avis MRAe 27 Février 2018*

*Annexe A 25*

Dans tous les cas, l'étude d'impact prend bien en compte les effets cumulés avec consultation des avis de l'Autorité Environnementale et d'autres.

*Extrait étude d'impact Effets cumulés*

*Annexe A 33*

L'étude d'impact au contraire de Greencode ne fait pas l'amalgame entre

- Le cadre juridique dans lequel le projet est instruit, le Code de l'Urbanisme et
- L'environnement dans lequel l'étude d'impact étudie les effets du projet, le code de l'environnement.

**Le projet est un tout, un programme à part entière et intègre les effets cumulés dans son environnement conformément à son cadre règlementaire.**

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Le commentaire Greencode ( PJ RA G 5 ) signale l'absence d'accord du Conseil National de Protection de la Nature, CNPN, sur la demande de dérogation aux interdictions relatives aux espèces protégées. Après renseignements et consultation de la DREAL chargée d'instruire le dossier,

- Le CNPN a formulé un avis favorable sous conditions le 8 Janvier 2018,

- Le projet d'Arrêté Préfectoral a été vérifié et est en instance de signature par le Préfet des Alpes Maritimes.

Le commissaire enquêteur a pu lire un exemplaire original non signé de l' "Arrêté portant dérogation de destruction et de perturbation d'espèces animales et végétales protégées dans le cadre d'un projet de création d'une liaison entre la RD185 et le giratoire de la Paoute à Grasse(06) ".

*Avis favorable sous conditions du CNPN*

*Annexe A 34*

**Le CNPN a formulé sur le projet son avis favorable sous conditions et le Préfet des Alpes Maritimes est en instance d'en signer le décret.**

### 3.3.12.3 DTA

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Le commentaire Greencode ( PJ RA G 5 ) énumère les grandes orientations prises dans la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes pour conclure " *ce projet ne respecte pas les objectifs d'orientation...*" et précise la page à laquelle il se réfère, la page 59.

Voici ce que comporte cette page de la DTA approuvée obtenue sur le site Internet de la Préfecture des Alpes Maritimes :

" *Le réseau principal sera également complété par l'amélioration de la desserte de l'entrée ouest de Nice par l'autoroute A8 et par l'achèvement de la RN 7 à Antibes-Vallauris et de la **pénétrante Cannes-Grasse au sud de Grasse**. De même, plusieurs axes départementaux s'intègrent dans cette armature routière : notamment l'achèvement de la **pénétrante du Paillon** et les voies de dessertes liées aux extensions du parc d'activités de Sophia-Antipolis* ".

*Extrait DTA Alpes Maritimes page 59*

*Annexe A 35*

Sauf erreur de lecture le projet se situe bien au Sud de Grasse et concerne bien la pénétrante Cannes Grasse.

Au dossier, dans les annexes, l'avis du 22 Juin 2017 de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer écrit " **Le projet de création d'une voie respecte le principe de la DTA** ". Cet avis est incontestable.

*Extrait Avis de la DDTM du 22 Juin 2017*

*Annexe A 36*

**Le projet respecte les objectifs d'orientation de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes.**

### 3.3.12.4 Divers

Commentaire BONIFACIO - Greencode

Le commentaire Greencode ( PJ RA G 5 ) invoque d'autres manquements :

La DREAL Transports dans son courrier du 13 Octobre 2017 mentionne pour ce qui concerne l'augmentation des coûts collectifs liés à l'effet de serre et le trafic induit :

" Le dossier devra relier ces deux sujets interdépendants . Il devra également tirer des conclusions du trafic induit par le projet et de la hausse des coûts collectifs résultants.

Enfin il devra émettre des propositions afin de corriger ces hausses dans le secteur d'étude (fonctionnement des modes alternatifs à la voiture particulière et aux poids lourds, dont transports collectifs, modes doux,..)".

Pour ce qui concerne les coûts collectifs liés à l'effet de serre l'addendum de l'étude d'impact y répond pages 29 et 30.

*Extraits Addendum étude d'impact Coûts collectifs A 37*

Est ce là déplorer l'absence de propositions à même de compenser la hausse du trafic induite par ce projet alors que l'étude d'impact page 248 et la notice explicative page 50 y répondent au travers de la révision du Plan de Déplacements Urbains PDU de la compétence de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse en cours de construction et de concertation du public dont les résultats ne peuvent évidemment être communiqués.

*Extraits Notice explicative Transports Annexe A 23*

***Le Dossier d'enquête répond au courrier de la DREAL Transports Infrastructures Mobilité du 13 Octobre 2017 en particulier dans la Notice explicative, l'étude d'impact et son addendum qui complète l'étude des coûts collectifs et mentionne l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains sous l'autorité de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.***

Avant de conclure ce commentaire reprend hors contexte quelques mots de la page 240 de l'étude d'impact pour affirmer que l'objectif ne serait pas atteint pour " améliorer la circulation dans certains secteurs de l'agglomération Grassoise " en particulier sur le secteur de Sainte Marguerite sur lequel il subsiste un fort trafic transitant par le Plan de Grasse.

Or l'étude d'impact note, page précédente concernant la modélisation du trafic de la communauté d'agglomération " un impact très faible du projet sur l'Avenue sainte Marguerite pour l'heure de pointe du matin et du soir ".

Le projet n'a pas vocation à supprimer les véhicules dans les agglomérations mais à les répartir sur de plus nombreuses routes et de fait certaines verront leur trafic réduit, inchangé ou augmenté.

L'avenue de Sainte Marguerite, sans être expert, est éloignée de l'échangeur de la Paoute et depuis Mouans Sartoux dessert plutôt la partie Est du Plan de Grasse, il est donc probable que l'impact du projet soit faible puisque visant plutôt le secteur Ouest de Grasse

*Extraits Etude d'impact Modélisation trafic Annexe A 38*

Contrairement au dire Greencode, les simulations du trafic des agglomérations de Grasse et de Mouans Sartoux constatent une amélioration de la distribution globale du trafic, les secteurs étant différemment impactés

*Extraits Notice explicative Transports Annexe A 23*

***La modélisation du trafic établie sur la base du logiciel élaboré par le CEREMA, Centre d'études et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, établissement public; montre une amélioration globale du trafic de la communauté d'agglomération, objectif principal du projet.***

## **Tableau du PV de synthèse PJ A PV T 8**

### **- 3.3.13 Parcellaire**

#### *3.3.13.1 Négociations liées à l'éventuelle expropriation*

Commentaires propriété numéro 001

Bien que portés sur le registre A relatif à la DUP de Grasse, les commentaires

BOVIS ( PJ RAA G 1 ) concernent le parcellaire et auraient dû apparaître sur le registre B.

Ils visent à la récupération de végétaux et matériaux dans l'emprise des travaux dans leurs parcelles qui selon la période sont susceptibles d'entrer dans le cadre d'une négociation lors d'une expropriation.

#### Commentaires propriété numéro 007

Copropriétaire du lot 1 SCI L'ECUSSON

Les trois commentaires CAVACAS ( PJ RB G1 ), SCI L'ECUSSON ( PJ I 10 ) et MALINGE ( PJ I 11 ) concernent la propriété numéro 007 :

- La SCI L'ECUSSON est parfaitement identifiée, dans le parcellaire et dans la lettre, copropriétaire et mention de l'enseigne GEMO exploitant l'activité,
- CAVACAS se présentant pour GEMO,
- MALINGE non présenté mais dont le texte est identique à celui de SCI L'ECUSSON à l'introduction près.

Ces commentaires concernent des questions relatives essentiellement à la prise en charge financière des dépenses induites par les travaux et des modalités de leur exécution dans l'éventualité de la réalisation du projet.

Ce sont des éléments de négociation entre vendeur et acquéreur. Les demandes devront se faire dans le cadre de la loi en matière d'expropriation.

Locataire du lot 3 SARL HP SERVICE

Les commentaires de la SARL HP SERVICE ( PJ RB G 4 ) concernent des modalités de transfert de leur activité face à de justes indemnités en cas d'expropriation de tout ou partie des sols qu'ils occupent.

***Les demandes particulières des propriétaires et leurs locataires liées à l'éventuelle expropriation des terrains nécessaires à la réalisation du projet seront formulées et traitées dans le cadre de la loi en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.***

#### 3.3.13.2 Transmission d'informations

##### Commentaires propriété numéro 001

Les commentaires BOVIS ( PJ RB G 1 ) rappellent les changements de propriétaires de cette propriété sachant que ces renseignements ont déjà été transmis aux services du Département.

##### Commentaires propriété numéro 009

Les commentaires TARDIVO Marie-Aude ( PJ RB G 1 ) portés sur le registre de Grasse mais relatifs à celui de Mouans Sartoux demandent

- à corriger son adresse actuelle et
- à lui adresser toute correspondance relative à l'indivision avec son oncle TARDIVO Jean Louis actuellement en maison de retraite et
- à lui adresser toute correspondance relative à sa mère usufruitière souffrante.

***Les renseignements relatifs aux précisions ou modifications d'adresses doivent être prises en compte par les services du Département pour les suites éventuelles à donner.***

Le courrier de TARDIVO Jean Louis ( PJ RB MS 2 ) reçu en Mairie annexe de Grasse à l'attention du Commissaire enquêteur ne lui était pas destiné.  
Ce courrier faisait réponse à celui adressé à tous les propriétaires concernés par le Département conformément aux règles en matière d'expropriation et de parcellaire.  
Ce courrier a été immédiatement remis au département par le commissaire enquêteur.

***Le commissaire enquêteur non concerné par l'un des courriers reçu en cours d'enquête a été transmis au service du Département concerné.***

### *3.3.13.3 Expropriation à étendre sur l'ensemble de la parcelle*

Commentaires propriété numéro 001

Les commentaires BOVIS ( PJ RA G 1 et PJ RB G 1 ) notés sur les deux registres de Grasse demandent à étendre l'expropriation sur la totalité de leur parcelle EH 286.

Commentaires propriété numéro 007

Les commentaires CHIRET, personne physique et Espace Riou du 10 Mai 2019, personne morale demandent à étendre l'expropriation sur la totalité de leur parcelle EH 54.

L'extension des expropriations à l'ensemble des parcelles est susceptible de perturber la gestion des parties hors impact des travaux du projet et affectées à un usage commun.

En cas de copropriété en particulier, qu'advierait-il des parties communes.

Le nouveau copropriétaire serait alors le Département avec toutes les conséquences que cela implique, gestion administrative pour l'un et gestion privée pour les autres.

Bien des points seraient réformés, depuis le règlement de copropriété, la prise de décisions sans oublier l'entretien au quotidien.

Lors des négociations cet aspect administratif et technique ne doit pas être négligé et doit faire l'objet d'une négociation entre toutes les personnes physiques ou morales concernées pour éviter les problèmes futurs.

Cette remarque concerne essentiellement la copropriété n° 007 pour les parkings du centre commercial de la parcelle EH 54 probablement avec le statut de "parties communes".

Pour cette parcelle, outre les points ci-dessus, une cession totale impacterait probablement la parcelle 53 non concernée par le parcellaire mais entourée par la 54, sauf erreur de lecture du plan.

***Les demandes d'extension de l'expropriation à la totalité de certaines parcelles devront être formulées et traitées dans le cadre de la loi en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.***

***Dans le cas d'un avis favorable l'aspect administratif et technique des conséquences liées au changement de statut du propriétaire se devra d'être abordé pour éviter les problèmes de fonctionnement ultérieur.***

## **3.4 Analyse des observations des Personnes Publiques Associées, PPA**

Les réponses des Personnes Publiques Associées ont été prises en compte dans les pièces du Dossier d'Enquête publique, les commentaires du public et la présente analyse en tiennent compte.

### 3.5 Analyse des observations du Département des Alpes Maritimes

Des représentants du Département des Alpes Maritimes ont rencontré le commissaire enquêteur lors des permanences à Grasse.

Sur la base des contacts directs avec les représentant du Département, lors de la remise du procès verbal de synthèse, du questionnement au cours de la Rédaction du rapport, les représentants du département ont apporté tous les compléments d'information nécessaires pour permettre la rédaction du présent Rapport.

Toutes les réponses à ce questionnement, très rapides, valent mémoire en réponse au Procès Verbal de synthèse.

Le dossier mis à l'enquête s'est avéré complet et le commissaire enquêteur y a trouvé pratiquement tous les éléments d'analyse nécessaires, complétés ensuite par les renseignements fournis par le Département et complétés par une bibliographie générale.

### 3.6 Analyse des observations du commissaire enquêteur- Les enquêtes

Comme stipulé dans le procès verbal de synthèse des observations du public, la lecture du dossier d'enquête par le commissaire enquêteur a soulevé quelques questions posées au Département lors de la réunion préliminaire du 16 Janvier 2019.

Elles concernaient essentiellement les mises à jour de l'estimation de France Domaine relative aux expropriations, quelques remarques sur la pièce B du volume 2 Mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme de Mouans Sartoux, d'une liste d'acronymes et détails rapidement intégrés dans le dossier soumis à l'enquête.

*Notes du commissaire enquêteur du 5 Janvier 2018*      *PJ A 5*

La présente enquête comporte plusieurs volets conjoints faisant l'objet d'un rapport unique et de conclusions propres à chacun des volets.

#### **Déclaration d'Utilité Publique.**

#### **Mise en compatibilité du PLU de Grasse.**

#### **Mise en compatibilité du PLU de Mouans Sartoux.**

#### **Parcellaire pour les acquisitions de terrains sur Grasse et de Mouans Sartoux**

Le public s'est exprimé essentiellement sur la création de la liaison et l'impact qu'il engendrait c'est à dire concernant l'utilité publique.

Les autres aspects,

- Administratifs pour les mises en compatibilité des PLU des deux commune, aucun commentaire n'a été formulé à ce sujet,
- Négociations à caractère financier pour le parcellaire, peu de points ont été abordés et souvent ont surtout concerné l'impact du projet et non l'expropriation en tant que telle.

Le classement dans les tableaux a scindé ces notions pour être retenues dans les motivations des conclusions pour les différentes enquêtes conjointes :

#### **Déclaration d'Utilité Publique.**

- Le public fortement mobilisé a formulé ses remarques, elles sont prises en compte en totalité dans l'analyse ci dessus bien que certaines concernent plus particulièrement l'enquête parcellaire, il s'agit des articles pages 43 à 45.:

#### **Mise en Compatibilité du PLU de Grasse.**

- La vérification effectuée sur le volume 2, pièce A Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Grasse par rapport à la dernière version du PLU approuvé par Décision du Conseil Municipal le 6 Novembre 2018 montre que les observations ont effectivement été faites :

- L' extrait de règlement page 20 pour la Zone UP, article DS-UP2 est conforme,
  - L' extrait de règlement pages 21 et 22 pour la Zone Naturelle, Caractère de la zone et Article N 2 sont conformes,
  - L' extrait de règlement page 23 pour la Zone UGc, article UG2 C est conforme,
  - L' extrait de règlement page 25 pour la Zone UP, article DS-UP2 est conforme,
  - L'extrait de plan page 26 est conforme,
  - L'extrait page 28 et 29 des Emplacements réservés sont également conformes.
- L'ensemble des modifications à apporter au PLU de Grasse sont conformes.

### Mise en Compatibilité du PLU de Mouans Sartoux

- La vérification effectuée sur le volume 2, pièce B Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Mouans Sartoux par rapport à la dernière version du PLU approuvé par Décision du Conseil Municipal le 6 Décembre 2018 montre que les observations ont effectivement été effectuées à un détail près :
  - Les extraits du Règlement dans le dossier pages 18 et 19 n'ont pas été mis à jour. Toutefois, après lecture détaillée les textes sont strictement identiques, seules la pagination et les sauts de page ont changé.
  - L'extrait de plan page 20 a bien été rectifié, il est bien conforme à celui en vigueur,
  - L'extrait pages 22 et 23 des Emplacements réservés sont également conformes.
- Les modifications à apporter au PLU de Mouans Sartoux sont conformes sur le fond mais pas exactement sur la forme mais sans aucune incidence sur le futur texte lorsqu'il sera modifié.

### Parcellaire

Les propriétaires concernés par une éventuelle expropriation se sont peu manifestés et seulement quelques commentaires sont développés dans l'analyse ci dessus pages 43 à 45 aux paragraphes :

#### - 3.3.13 Parcellaire

##### 3.3.13.1 Négociations liées à l'éventuelle expropriation

Concerne la propriété numéro 001

Concerne la propriété numéro 007, copropriétaire lot 1 et locataire lot 3

##### 3.3.13.2 Transmission d'informations

Concerne la propriété numéro 001 et 009

##### 3.3.13.3 Expropriation à étendre sur l'ensemble de la parcelle

Concerne la propriété numéro 001 et 007

Pour compléter le cadre juridique et conformément au Code de l'Expropriation, le Département a adressé à chaque propriétaire et locataire concerné, un courrier recommandé avec accusé de réception l'informant de la procédure engagée et lui demandant les renseignements nécessaires.

Par mesure de simplification les pièces jointes ci après comportent pour la première, la lettre d'information en intégralité et son accusé de réception, pour les suivantes, les secondes pages étant toutes identiques, la première page seulement et l'accusé de réception.

#### Propriété 001

Madame BOVIS Raymonde

*Pièce jointe PJ C 14*

Monsieur BOVIS Edmond

*Pièce jointe PJ C 15*

Madame BOVIS Joséphine

*Pièce jointe PJ C 16*

#### Propriété 002

Madame BRUYAT Andrée

*Pièce jointe PJ C 17*

Madame BRUYAT Ginette

*Pièce jointe PJ C 18*

Monsieur SEKKAT Karim

*Pièce jointe PJ C 19*

Propriété 003 Madame VILLARD Jeannine Madame DELALANDRE Marie Christine	<i>Pièce jointe PJ C 20</i> <i>Pièce jointe PJ C 21</i>
Propriété 004 Monsieur KERGROHENN Hervé	<i>Pièce jointe PJ C 22</i>
Propriété 005 Commune de Grasse	<i>Pièce jointe PJ C 23</i>
Propriété 006 Commune de Grasse Club Hippique (locataire de la commune)	<i>Pièce jointe PJ C 23</i> <i>Pièce jointe PJ C 24</i>
Propriété 007 SCI de l'ECUSSON SCI ESPACE du RIOU SCI BERGEM SPORT SARL HP SERVICE (locataire d'Espace Riou)	<i>Pièce jointe PJ C 25</i> <i>Pièce jointe PJ C 26</i> <i>Pièce jointe PJ C 27</i> <i>Pièce jointe PJ C 28</i>
Propriété 008 Société du Domaine de Saint Donat	<i>Pièce jointe PJ C 29</i>
Propriété 009 Monsieur TARDIVO Jean Madame GAISSET Béatrice Madame TARDIVO Marie Aude	<i>Pièce jointe PJ C 30</i> <i>Pièce jointe PJ C 31</i> <i>Pièce jointe PJ C 32</i>
Pour les propriétaires et les locataires, lorsque le courrier recommandé est retourné au Département, le courrier aura été affiché en Mairie, c'est le cas pour	
Affichage en Mairie de Grasse Madame BRUYAT Andrée Monsieur KERGROHENN Hervé, SCI BERGEM SPORT, SARL HP SERVICE	<i>Pièce jointe PJ C 33</i> <i>Pièce jointe PJ C 34</i>
Affichage en Mairie de Mouans Sartoux Madame GAISSET Béatrice, Madame TARDIVO Marie Aude	<i>Pièce jointe PJ C 35</i>

Cette liste est conforme à celle du volume 3 Dossier d'enquête parcellaire, les propriétaires et les locataires ont été informés de la procédure..

La SARL HP SERVICE, bien qu'elle n'ait pas réceptionné la lettre recommandée, a été parfaitement informée puisqu'elle a déposé un courrier analysé.  
De même Madame TARDIVO Marie-Aude a été informée de la procédure puisqu'elle a mentionné sur le registre B de Grasse (PJ RB G1) ses nouvelles coordonnées et demande à recevoir tous les courriers concernant cette propriété. Ces éléments seront à prendre en compte par le Département



## **Chapitre 4 Conclusion**

- Au vu de l'étude du dossier et des réponses formulées,
- Après avoir pris connaissance des observations du public, écrites et orales, retranscrites sur le registre et courriers, par voie dématérialisée
- Après avoir pris connaissance des réponses du Maître d'Ouvrage au procès verbal de synthèse des observations du public et au questionnement du Commissaire enquêteur,
- Après avoir analysé l'ensemble du dossier et des observations,

Le Commissaire enquêteur fonde ses conclusions dans les documents séparés

### **Deuxième partie**

#### **Conclusions motivées du Commissaire enquêteur**

Pour les

Livre 1

#### **Déclaration d'Utilité Publique**

Et dans l'éventualité où l'Utilité Publique était déclarée

Livre 2

#### **Mise en Compatibilité du PLU de Grasse.**

Livre 3

#### **Mise en Compatibilité du PLU de Mouans Sartoux**

Livre 4

#### **Enquête Parcelaire**

*Report du délai de remise du rapport d'enquête par le commissaire enquêteur.*

Au titre de cette enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des PLU des communes de Grasse et de Mouans Sartoux, et parcellaire conjointe pour la création d'une liaison routière entre la RD 6185 et le giratoire de la Paoute à Grasse.

Compte tenu de l'importance de cette enquête et pour dégager un temps matériel suffisant pour la rédaction du rapport et ses conclusions, le commissaire enquêteur a demandé un report de délai de deux semaines, report accordé portant la remise des documents au plus tard le 24 Juin 2019

*Demande de report de délai de remise du rapport Pièce jointe PJ A 5  
Accord pour le report de délai de remise du rapport Pièce jointe PJ A 6*

Fait à Nice le 15 Juin 2019  
Willy FIARD  
Commissaire enquêteur