

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

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

Route du Col de l'Olivier

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

Consultation publique  
Du 8 novembre au 11 décembre 2023

Rapport d'enquête publique

# Sommaire

1	Glossaire des principaux termes utilisés .....	4
1.1	Introduction.....	5
1.2	Cadre juridique .....	5
1.3	L'organisation de l'enquête .....	6
1.3.1	Date et durée de l'enquête .....	6
1.3.2	Publicité.....	6
1.3.3	Constitution du dossier .....	6
1.4	Présentation de l'opération.....	7
1.4.1	Objet de l'enquête .....	7
1.4.2	RAISONS DU CHOIX DU PROJET.....	7
1.4.3	CARACTERISTIQUES LES PLUS IMPORTANTES DU PROJET .....	8
1.4.4	Justification et objectifs du projet.....	9
1.4.5	Choix du parti d'aménagement et contraintes règlementaires .....	10
1.4.6	Contexte réglementaire du projet.....	11
1.4.7	Les avantages et inconvénients du projet.....	12
1.4.8	Estimation sommaire des dépenses.....	12
1.4.9	Aspects juridiques et administratifs .....	13
2	Organisation et déroulement de l'enquête .....	13
2.1	Organisation et préparation de l'enquête .....	13
2.2	Déroulement de l'enquête .....	14
2.2.1	Mesures de publicité et affichage réglementaire .....	14
2.2.2	Observations recueillies .....	15
2.2.3	OBSERVATIONS PORTEES AUX REGISTRES D'ENQUÊTE .....	15
2.2.4	DOCUMENTS ADRESSES OU REMIS ET ANNEXES AUX REGISTRES D'ENQUÊTE.....	15
2.2.5	OBSERVATIONS FORMULEES PAR COURRIELS .....	15
2.2.6	Observations relevant de l'enquête parcellaire .....	15
2.2.7	Procès-verbal de synthèse .....	15
3	analyses des observations, avis du maitre d'ouvrage et du Commissaire enquêteur .....	16
3.1	analyse des observations portées sur le registre de DUP du projet et par courriel et avis du maitre d'ouvrage.....	16
3.1.1	Introduction .....	16
3.1.2	Identification des thèmes abordé dans le avis du public .....	16
3.1.3	Avis favorable au projet (F) .....	17

3.1.4	Interrogations à propos de l'Intérêt général de la création de la voie et la prise en charge de son cout par la collectivité (incidence financière) (I) .....	17
3.1.5	Préoccupations relatives à l'environnement (E).....	20
3.1.6	Propositions de modification ponctuelles du projet (S) .....	21
3.1.7	Demande d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases (T) .....	22
3.1.8	Questions relatives aux expropriations et Parcellaire (P).....	23
3.1.9	Impacts sur la circulation, les nuisances phoniques et la pollution (C) .....	24
3.2	analyse des observations portées sur le registre d'enquête parcellaire .....	26
3.3	Réponse du maitre d'ouvrage aux questions posée au procès-verbal de synthèse .....	26
3.3.1	Solution alternative au traitement du débouché de la nouvelle voie avec la Saoga .....	26
3.3.2	Instance de dialogue avec les riverains .....	27
3.3.3	Projections de trafic sur la nouvelle voie .....	27
3.3.4	Evolution du transport scolaire .....	29
3.3.5	Traitement des impacts en phase travaux .....	29
3.3.6	Mise en œuvre des mesures souhaitées par la Commune .....	30
3.3.7	Analyse du bilan de l'opération .....	31
4	Annexes.....	33
4.1	Annexe 1_Tableau des observations courriels .....	33
4.2	Annexe 2_Tableau des observations registre et courriers .....	33
4.3	Annexe 3_PV_Réponses du maitre d'ouvrage aux observations du public.....	33
4.4	Annexe 4_Esquisse d'aménagement d'un trottoir chemin du col des oliviers .....	33
4.5	Annexe 5_Mémoire en réponse aux questions du Commissaire enquêteur.....	33
4.6	Annexe 6_Listes des courriers expropriations .....	33
4.7	Annexe 7_Certificats d'affichage des courriers non distribués n°1 .....	33
4.8	Annexe 8_Certificats d'affichage des courriers non distribués n°2 .....	33
4.9	Annexe 9_Lettre Métropole pour la mise en place d'une ligne de Bus.....	33
4.10	Annexe 10_Note de synthèse complémentaire du maitre d'ouvrage .....	33

# 1 GLOSSAIRE DES PRINCIPAUX TERMES UTILISES

---

C.E.	Commissaire Enquêteur
DFCI	Défense de la Forêt contre l'Incendie
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement (des Alpes Maritimes)
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EPA	Etablissement Public d'Aménagement de la plaine du var
MO	Maitre d'ouvrage (ici la Métropole Nice Côte d'Azur)
MRAe	Mission Régionale d'Autorité Environnementale
OIN	Opération d'Intérêt National Ecovallée plaine du Var
OLD	Obligations Légales de Débroussaillage
PLUM	Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (Nice Côte d'Azur)
PMR	Personne à Mobilité Réduite
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours (06)

## 1.1 INTRODUCTION

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

## 1.2 CADRE JURIDIQUE

La procédure et l'enquête publique relèvent notamment des textes suivants :

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L1 et L110-1 sur les conditions d'intervention de la déclaration d'utilité publique, R111-1, R112-1 à R112-7 sur le déroulement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, L131-1, R131-1 à R131-14 sur l'enquête parcellaire et L311-1 à L311-3, R311-1 et R311-2 sur la procédure de notification ;
- Code de l'environnement, notamment ses articles L122-1 et suivants, R122-1, R122-2 suivants relatifs aux études d'impact des projets, R122-27 sur la procédure commune d'évaluation environnementale, L123-1 à L123-16 et R123-1 à R123-27 concernant l'organisation des enquêtes publiques portant sur les opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Le code de l'Environnement et notamment l'article R414-4, portant sur l'évaluation des incidences des sites Natura 2000 ;
- La délibération du bureau métropolitain n°23.30 du 16 décembre 2019 approuvant le projet de réalisation voie nouvelle entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier sur la commune de Saint Blaise (06), l'acquisition des biens nécessaires par voie d'expropriation de emprises nécessaires, les dossiers DUP et parcellaires et l'estimation de France Domaine, autorisant son président à solliciter du préfet des AM l'ouverture des enquêtes conjointes préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et parcellaire,
- L'étude d'impact élaborée conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement ;
- L'avis délibéré n°2023APPACA2/3308 émis le 16 janvier 2023 par l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement sur l'étude d'impact du projet, ainsi que le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale, joints au dossier d'enquête
- L'avis favorable du conseil municipal de la commune de Saint-Blaise daté du 15 mars 2023, invité à se prononcer conformément aux dispositions de l'article L. 122-1 V du code de l'environnement
- L'estimation des domaines établie le 13 juillet 2023 par la direction de l'immobilier de l'État sur la valeur vénale des biens situés à Saint-Blaise ;
- La décision de la présidente du tribunal administratif de Nice n°E23000021/06 du 20 juin 2023 désignant M. Georges MARTINEZ, en qualité de commissaire enquêteur pour conduire cette enquête publique et Mme Barbara Juramie en qualité de commissaire enquêteur suppléante ;
- L'arrêté du préfet des Alpes Maritimes du 3 août 2023, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP du projet voie nouvelle entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier, (registre A) et à une enquête parcellaire conjointe afin de déterminer exactement les immeubles à acquérir pour permettre la réalisation du projet (registre B) sur la commune de Saint Blaise (06)

### 1.3 L'ORGANISATION DE L'ENQUETE

L'enquête publique a été prescrite par arrêté de Monsieur le préfet des Alpes Maritimes du 3 aout 2023. Cet arrêté précise en particulier les dates, durée et lieu de l'enquête ainsi que les dates et heures des permanences du commissaire enquêteur permettant de recevoir le public.

#### 1.3.1 Date et durée de l'enquête

Le dossier et le registre d'enquête de DUP, paraphés par mes soins, ainsi que le registre d'enquête parcellaire paraphé par M. Le Maire Saint Blaise, ont été déposés sur le lieu de la consultation publique en Mairie de la Saint Blaise.

L'enquête s'est déroulée du 8 novembre au 11 décembre, soit 34 jours consécutifs.

Quatre permanences, de 9 à 12 h. et de 15 à 18h., ont été effectuées par mes soins, sur cette période :

- Le mercredi 8 novembre 2023 ;
- Le mercredi 15 novembre 2023 ;
- Le vendredi 1er décembre 2023 ;
- Le lundi 11 décembre 2023, dernier jour de l'enquête.

#### 1.3.2 Publicité

L'avis d'enquête a été publié dans :

- Le quotidien local Nice-Matin des vendredi 13 octobre et 10 novembre 2023.
- La revue Tribune Bulletin Cote d'Azur des vendredi 13 octobre (n°1222) et 10 novembre (n°1218) 2023.

L'affichage règlementaire de l'avis d'enquête, a été réalisé sur le panneau d'affichage devant la Mairie, sur le site du projet, et également sur le site internet de la Commune. Deux certificats d'affichage de l'avis d'enquête avec photos ont été établis par Monsieur le maire de Saint Blaise en date des 8 octobre et 10 novembre 2023 indiquant l'affichage sur cinq emplacements (Mairie, Carrefour de la Croix Fer, début de la piste DFCl, voie principale de la ZAC de Saoga et futur accès du projet de voie au niveau de la Saoga). A l'occasion de mes permanences et visite sur le terrain, j'ai personnellement constaté ces affichages sur le panneau extérieur de la Mairie ainsi que sur le site du projet au niveau du carrefour de la Croix de fer (route du col de l'olivier).

#### 1.3.3 Constitution du dossier

Le dossier d'enquête est composé de deux sous-dossiers

Le premier sous-dossier de DUP comprend, conformément à l'article R. 112-4 du Code de l'Expropriation et à l'article R. 128-8 du Code de l'Environnement les pièces suivantes :

- Plan de situation
- Notice explicative avec mention des textes régissant l'enquête
- Plan général des travaux
- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
- Appréciation sommaire des dépenses
- Étude d'impact
- Évaluation des incidences Natura 2000
- Note de présentation non technique (Article R.123-8 du Code de l'Environnement)
- Avis émis sur le projet et réponses éventuelles du maître d'ouvrage
  - Avis MRAe n° 2023APPACA/3308 du 16 janvier 2023 et réponse de la Métropole NCA
  - Avis de la Commune : Délibération du conseil municipal N°002.2023 du 15 mars 2023
- Avis des Domaines – Estimation sommaire et globale (DDFP 06) de la dépense foncière

Le deuxième sous-dossier concerne l'enquête parcellaire conforme à l'article R.131-3 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique. Ce sous-dossier comprend :

- L'état parcellaire
- Les plans parcellaires

A ce dossier il convient d'ajouter Les deux registres A et B d'enquête conjointe pour la DUP et le parcellaire

## 1.4 PRESENTATION DE L'OPERATION

### 1.4.1 Objet de l'enquête

L'opération faisant l'objet du présent dossier d'enquête concerne l'aménagement d'une voie neuve permettant de relier directement le village de Saint-Blaise et le hameau de la Croix de Fer à la RM6202 dans la vallée du Var. Elle s'inscrit dans une continuité d'aménagement de la piste du col de l'Olivier existante, dont les travaux en partie basse ont été réalisés au droit de la nouvelle ZAC de la SAOGA (lotissement).

Outre l'amélioration des dessertes routières entre le cœur du village de Saint-Blaise, ces hameaux (Croix de Fer et Saoga) et les axes structurants de la plaine du Var, le projet permet de faciliter la lutte contre les risques d'incendies par l'élargissement de la piste existante.

L'enquête préalable à la DUP poursuit divers objectifs :

- Informer le public et recueillir son avis sur l'utilité publique de l'opération envisagée par la commune et la métropole,
- Parvenir à la Déclaration d'Utilité Publique de manière à permettre à la Métropole Nice Côte d'Azur d'acquiescer les emprises définies dans le dossier parcellaire en application du Code de l'Expropriation.

L'enquête parcellaire est réalisée conjointement à cette enquête préalable à la DUP. Elle vise à l'identification des parcelles nécessaires à la réalisation du projet, ainsi que des propriétaires réels concernés.

Concrètement, le projet se caractérise donc par :

- La réalisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales sur une emprise de terrain en aval de la route
- La création d'une double voie de circulation qui sera relié à la route du Col des Oliviers
- La régularisation foncière du sol de la voie existante, ouverte à la circulation publique, desservant le hameau de la Croix de Fer.

### 1.4.2 RAISONS DU CHOIX DU PROJET

L'intervention s'inscrit dans l'évolution globale de la commune de Saint-Blaise, entre commune rurale et commune insérée dans l'agglomération niçoise. En effet, l'amélioration du niveau de desserte accompagne le développement urbain.

Les objectifs principaux de l'opération sont de :

- Préserver l'unité communale en évitant la séparation fonctionnelle haut et bas de la commune
- Améliorer la desserte et la fluidité du trafic routier sur la commune,
- Faciliter la lutte contre les incendies.

Le choix du site et de l'axe de la voie s'est imposé par les objectifs même du projet : relier le lotissement de la ZAC de la Saoga au cœur du village de Saint-Blaise et limiter l'impact du projet sur l'environnement en s'appuyant sur une piste existante.

La largeur de la voie s'appuie sur le trafic attendu et sur la volonté de réduire au maximum ses emprises afin de respecter l'environnement (insertion paysagère, patrimoine naturel).

Le calage fin du projet résulte de la prise en compte des principaux enjeux du site, et notamment de la topographie, de la géologie et de la présence d'espèces végétales protégées. Ainsi, une écluse simple est mise en œuvre en partie haute, avec circulation sur une seule voie, pour éviter une station d'espèces protégée.

### 1.4.3 CARACTERISTIQUES LES PLUS IMPORTANTES DU PROJET

Le projet objet du présent dossier consiste la création d'une voie neuve à 2x1 voie de circulation (largeur totale 6 m), sur une longueur d'environ 1 500 m.

Cette voie permettra de relier le chemin du Col de l'Olivier, existant entre la RM6202 dans la plaine du Var et la ZAC de la Saoga sur la partie basse du coteau, au hameau de la Croix de Fer, sur la partie haute du coteau, à l'Ouest du centre-village de Saint-Blaise.

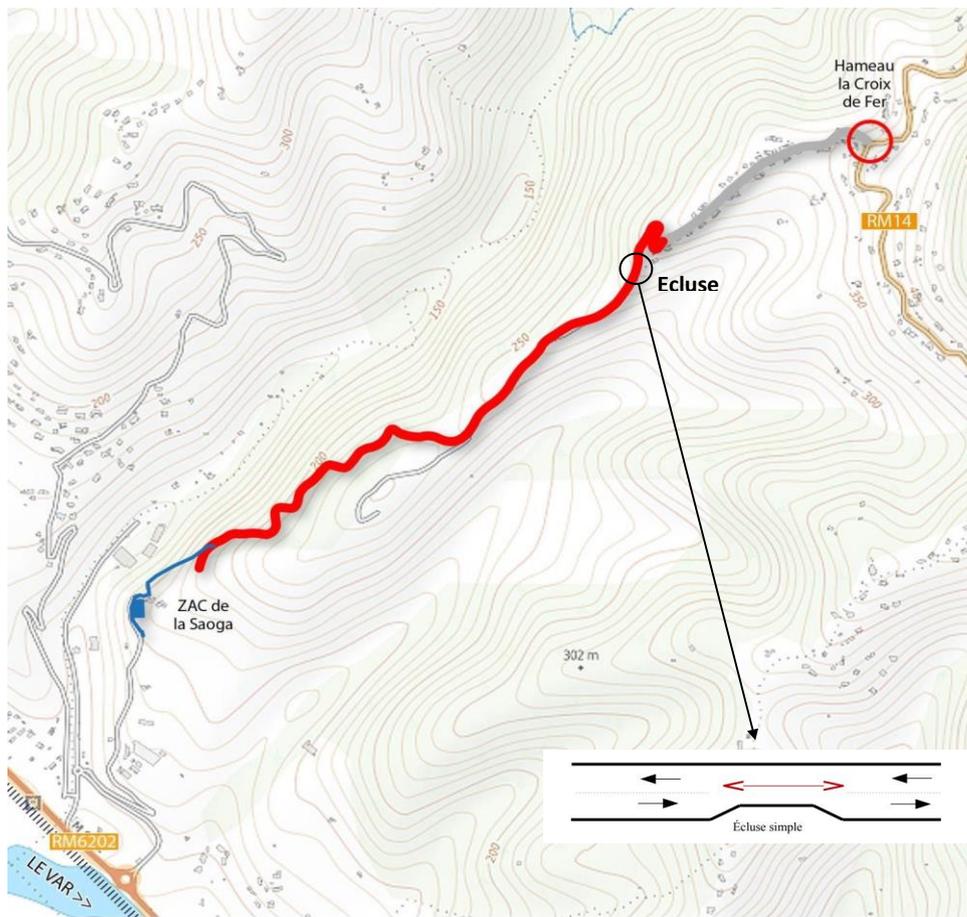
Cette voie, qui s'appuie sur une piste existante, permettra de faciliter les échanges routiers entre le village de Saint-Blaise et la plaine du Var, axe majeur de déplacement à l'échelle du territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur, et offrant aux habitants du village un accès plus aisé à l'autoroute A8 à l'aval.

En partie haute, le carrefour entre la RM14 et le chemin du Col de l'Olivier sera repris et sécurisé.

Le chemin sera également modifié dans la traversée du hameau de la Croix de Fer (longueur concernée : 600 m) avec l'implantation de 5 écluses incluant des places de stationnement.

Sur la voie, avant l'arrivée au hameau de la Croix de Fer, une écluse simple avec circulation sur une voie uniquement sur environ 10 à 15 m de long afin de ne pas détruire une espèce de flore protégée sera mise en place sur le talus amont.

Les eaux pluviales générées par le projet seront collectées au sein d'un réseau pluvial spécifique à la voie, de capacité vingtennale, relié à un dispositif de traitement et de rétention (débourbeur / séparateur à hydrocarbure et bassin de rétention) créé dans le cadre du projet.



**Synoptique du projet - plan de principe**  
 échelle 1/ 12 500 - source France-Topo/TPFI

**Voirie**

- Création de voirie nouvelle
- Conservation de la voie existante
- Aménagement du carrefour avec la M14

**Assainissement plateforme routière**

- Collecteur eau pluviale projeté
- Bassin décanteur déshuileur projeté



#### 1.4.4 Justification et objectifs du projet

##### - RAPPEL DES ENJEUX ET JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET

Le relief est un élément qui a fortement contraint l'urbanisation de la commune de Saint-Blaise, conduisant au développement de deux zones urbanisées aux caractéristiques différentes :

- La partie haute de la commune est constituée du village historique et de hameaux disposés le long de la RM 14, axe qui structure cette partie du territoire. L'évolution urbaine s'est traduite par le développement des hameaux existants, poursuivi par une diffusion de l'urbanisation sur les coteaux,
- La partie basse de la commune est constituée d'ensembles hétérogènes ayant des vocations propres : zone agricole, zone industrielle, habitations... La croissance urbaine y est récente, avec notamment le développement de la ZAC de la Saoga, à vocation d'habitation, mais s'est déroulée de manière désorganisée. Cette partie, inscrite dans le périmètre de l'OIN, et qui s'étend en partie le long de la plaine du Var et remonte le long de plusieurs vallons, possède de nombreux atouts urbains.

Du fait des différentes contraintes naturelles, ces deux entités fonctionnent de manière séparée. En effet, il n'existe aucune liaison directe permettant de les relier, ce qui engendre un manque de cohésion et d'organisation au sein de la commune et empêche la mise en œuvre d'un développement pérenne.

Le centre-village est peu accessible pour la partie basse de la commune, ce qui crée une véritable coupure. La préservation de l'unité communale en évitant la séparation fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune est un enjeu important à Saint-Blaise et a été identifié comme tel sur le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain.

La Métropole Nice Côte d'Azur souhaite donc réaliser une liaison structurante d'intérêt communautaire reliant les deux parties de territoire communal. Sa réalisation représente le moyen d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et plus largement de relier les parties haute et basse de la commune. Cela autorise une meilleure répartition de l'activité économique dans la commune, facilite et sécurise les déplacements intercommunaux et vers les communes alentours (Saint-Blaise, Nice plaine du Var, Castagniers, Saint-Martin du Var, notamment).

**Le projet présente ainsi un caractère d'intérêt général au travers de sa réponse aux enjeux ci-dessus.**

**Il est inscrit au Plan Local d'Urbanisme Métropolitain tant au Projet d'aménagement et de Développement Durable qu'en emplacement réservé au plan de zonage.**

##### - ACQUISITIONS NECESSAIRES POUR LA REALISATION DU PROJET, EXPROPRIATIONS

Dans le périmètre du projet, la Métropole Nice Côte d'Azur ne possède pas la maîtrise foncière de la totalité des parcelles concernées par le projet car certaines appartiennent à des propriétaires privés identifiées dans le dossier d'enquête parcellaire.

Des négociations à l'amiable ont été engagées auprès des propriétaires concernés mais elles n'ont pu toutes aboutir. En l'absence d'accords amiables, la Métropole Nice Côte d'Azur a décidé de recourir à la procédure d'expropriation afin d'assurer la maîtrise foncière des emprises nécessaires au projet.

Elle envisage ainsi l'acquisition d'une emprise partielle des parcelles listées dans le dossier d'enquête parcellaire conjoint au présent dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Selon la note des Domaines, L'emprise totale à acquérir est de 18132 m<sup>2</sup>

Le nombre d'état parcellaire est de 27 et le nombre de parcelles concernées est de 46

La dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières a été estimée par la Direction Départementale des Finances Publiques 06 dans sa note du 13 juillet 2023, jointe au dossier à 119 680€.

Il est rappelé qu'une partie des acquisitions nécessaires concernent la régularisation foncière du sol de la voie existante, ouverte à la circulation publique, desservant le hameau de la Croix de Fer.

### 1.4.5 Choix du parti d'aménagement et contraintes règlementaires

#### - Le Raison du choix du projet :

Il n'existe pas d'axe structurant entre les parties basse et haute de la commune. Les déplacements doivent emprunter la RM1114 implantée sur la commune de Castagniers, puis la RM14. A l'heure actuelle, aucun système viaire carrossable ne permet de relier les deux parties de la commune. Seule la piste DFCI préexistante est accessible depuis les voies internes à la ZAC de la Saoga, ainsi que depuis la route du Col des Oliviers à partir du quartier de la Croix de Fer.

La commune de Saint-Blaise est parcourue par plusieurs routes d'importances diverses. Cependant, la topographie de la commune étant accidentée, cela en rend les accès difficiles et les temps d'accès longs. Des problématiques récurrentes de visibilité, de sécurité et de trottoirs existent également sur la commune.

Le système viaire souffre de plusieurs carences structurelles qui handicapent la bonne intégration de l'ensemble de la commune à l'agglomération niçoise et la bonne installation des habitants de la ZAC de la Saoga : étroitesse et sinuosité de l'axe RM14/RM1114 qui relie le village à la plaine du Var et nécessite parfois des manœuvres surtout pour les bus et camions, accès complexe au centre-ville de Nice par un trajet différent que l'itinéraire RM14/RM1114/RM6202, bien que l'axe RM14 via Castagniers et Aspremont soit plus court en distance.

La requalification potentielle des voies existantes telles que la RM14 et RM1114 présentent de trop grands enjeux technico-financiers. En effet, aux vues du trafic soutenu, des emprises disponibles réduites et nécessaires à un élargissement, des impacts sur le parcellaire privé, ainsi que de la géométrie générale des voies, cette alternative est apparue inenvisageable en termes d'optimisation de liaison entre les deux parties de la commune, au regard de la faisabilité d'un projet sur la piste du Col de l'Olivier. **La création d'une nouvelle voie sur cette dernière est alors apparue comme une évidente.**

#### - Présentations des variantes étudiées

Les deux variantes détaillées ci-après ont été étudiées :

- Variante V0 dite « au fil de l'eau », Cette solution consiste à ne faire aucun aménagement et à laisser le secteur d'étude dans l'état actuel.
- Variante V1 : création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer, Cette variante consiste à créer une voie nouvelle permettant de relier le haut de Saint-Blaise (cœur de village, hameau de la Croix de Fer) à la partie basse de la commune (quartier de la Saoga, Plaine du Var).

La variante V0 n'apporte aucune amélioration à la situation actuelle, et ne répond pas à la problématique de sécurisation des déplacements et de rapprochement des deux pôles de la commune de Saint-Blaise. Elle a donc été écartée d'emblée par la Métropole Nice Côte d'Azur.

La variante V1 remplit les objectifs définis par la Métropole Nice Côte d'Azur en termes de sécurisation et de fluidité du trafic du trafic et en termes d'unité communale ainsi que de maintien et d'amélioration de l'unité fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune.

Cette variante a ainsi un impact positif sur la population et les activités grâce à l'amélioration des conditions de circulation, tout en ayant un impact neutre sur le milieu physique, le patrimoine culturel et le paysage.

Son impact sur le patrimoine naturel est plutôt négatif en lien avec la présence de flore protégée aux abords de la piste existante qui sera élargie pour créer la voie.

**La Métropole Nice Côte d'Azur a donc retenu la variante V1** qui consiste en créer une voie nouvelle.

Nota : Dans le cadre de la réponse à l'avis de la MRAe, le Métropole a détaillé la comparaison des variantes, au sujet de la requalification des voies existantes RM14 et RM1114. Le dossier précise les conclusions de l'étude de la Variant V2 d'aménagement des voies existantes et indique notamment que cette variante remplit les objectifs définis par la Métropole Nice Côte d'Azur en termes de sécurisation et de fluidité du trafic du trafic et en termes d'unité communale ainsi que de maintien et d'amélioration de l'unité fonctionnelle entre le haut

et le bas de la commune. Cependant, elle ne permet pas la sécurisation complète des trajets en transports en commun, certains virages restant trop serrés. De plus, cette variante nécessite des terrassements plus importants et la démolition d'une habitation. Son coût de réalisation est également nettement plus élevé (5 M€ au lieu de 3 M€ TTC - hors cout aménagement liés aux eaux pluviales).

Enfin, elle n'éloigne pas la circulation des habitations présentes le long des RM 14 et 114 et au contraire la rapproche localement en créant des emprises sur des jardins attenants, ce qui nuit au paysage proche

- Présentation du projet retenu

Le projet consiste en la création d'une voie neuve à 2x1 voie de circulation (largeur totale 6 m), sur une longueur d'environ 1,5 km. Cette voie neuve sera reliée à la route du Col de l'Olivier existante, qui ne sera pas modifiée sur les 600 m de long permettant de relier la voie neuve à la RM14. Le carrefour entre la route du Col de l'Olivier et la RM14 sera lui repris et sécurisé. Le projet comprend également le dispositif de collecte et de rétention / traitement des eaux pluviales issues de la plateforme de chaussée.

#### 1.4.6 Contexte réglementaire du projet

Le projet relève du cadre règlementaire suivant :

- Loi Montagne : La compatibilité du projet avec la loi Montagne est étudiée au regard de la DTA des Alpes-Maritimes (la Loi Littoral ne s'applique pas à la Commune de Saint-Blaise)
- DTA des Alpes-Maritimes : Le projet, objet du présent dossier, consiste en une création d'infrastructure structurante à l'échelle de la commune de Saint-Blaise. Il est cohérent par rapport aux orientations et aux objectifs de la DTA. Il ne constitue pas une urbanisation nouvelle
- SCOT NCA : La procédure d'élaboration du SCOT de Nice Côte d'Azur est actuellement différée, son périmètre se superposant à celui du PLU métropolitain.
- PLUM : L'analyse du Plan Local d'Urbanisme métropolitain de Nice Côte d'Azur révèle que :
  - Le projet respecte les orientations et dispositions du PADD,
  - Le projet est exclu du champ d'application du permis de construire (art. R.421-3 du code de l'urbanisme),
  - Le projet se situe en zones UF, A et N,
  - Les travaux sont compatibles avec le règlement de ces zones pour les volets le concernant, - le projet fait l'objet de deux emplacements réservés et sa réalisation ne remet en cause celle d'aucun autre emplacement réservé,
  - Les Espaces Boisés Classés (EBC) contigus au projet seront préservés par celui-ci, - le projet respecte les obligations liées aux SUP.
  - Le projet est donc compatible avec le PLU métropolitain de Nice Côte d'Azur.
  - Les obligations imposées par les servitudes d'utilité A5, AC1, AS1 et I4 seront respectées et le projet est donc compatible avec les servitudes d'utilité publique s'exerçant sur le site.
  - Notamment, concernant la servitude As1, les eaux de ruissellement de chaussée seront traitées avant rejet dans le milieu naturel.
- PPR inondation : Le tracé du projet n'intercepte pas le PPR inondation de la basse vallée du Var.
- PPR mouvement de terrain : Le projet, s'appuyant sur une piste existante, n'est pas, par son ampleur ou sa nature, susceptible de déstabiliser le sol. La conception du projet a pris en compte le PPR mouvement de terrain. Les études nécessaires et exigées par le PPR seront mises en œuvre préalablement à la réalisation des travaux, dans la phase de définition de détail du projet (études géotechniques et géologiques tenant compte du défrichement). Les eaux pluviales issues du projet seront collectées par un réseau spécifique puis rejetées dans une canalisation Ø 800 en attente après passage dans un bassin de rétention. Le projet est ainsi compatible avec le PPR mouvement de terrain qui lui est applicable.

- PPR incendie de forêt : Le projet est situé majoritairement en zone rouge de risque fort et pour partie en zone bleue B1a de risque modéré à fort avec prescriptions particulières du PPR incendie de forêt. Le projet d'aménagement d'une infrastructure de transport prévoit le maintien d'une bande débroussaillée de 7 m de part et d'autre de la bande de roulement, conformément à l'arrêté 2014-452 du 10 juin 2014 portant règlement permanent du débroussaillage obligatoire et du maintien en état débroussaillé dans le Département des Alpes-Maritimes. Des points incendies seront également installés conformément aux préconisations du SDIS. Le projet est ainsi compatible avec le PPR Incendie de forêt qui lui est applicable.

Dans un courrier du 11/12/2023, le SDIS a décrit les intérêts certains de la réalisation du projet :

- Répondre à la problématique des risques naturels entraînant des obturations de voies
- Répondre aux problématiques d'accidentologies ou de désengorgement des axes de circulation sur la RM114 utilisable aujourd'hui
- Gain de temps pour les secours en limitant les distances et contournement d'axes de circulation
- Répondre à un engagement lors et en complément d'appui en feux de forêts

A noter que conformément à l'article R. 414-19 du Code de l'Environnement, le projet étant soumis à étude d'impact et à déclaration au titre de la Police de l'Eau, il doit être soumis à évaluation des incidences Natura 2000. Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 fait partie intégrante du dossier d'enquête préalable à la DUP dont il constitue la pièce 7. Proportionnée à l'importance de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence, elle comprend les éléments requis à l'article R.414-23 du Code de l'Environnement.

#### 1.4.7 Les avantages et inconvénients du projet

- Avantages attendus de l'opération : Le projet permettra de :
  - Faciliter les échanges entre les différents quartiers de Saint-Blaise, et en particulier la liaison entre les parties haute et basse du territoire communal,
  - Fluidifier le trafic sur la commune,
  - Améliorer l'accès aux voies structurantes de la plaine du Var (RM602 et 6202bis, puis autoroute A8),
  - Sécuriser les déplacements, notamment pour les transports scolaires (étroitesse et manœuvre nécessaire sur la RM14)
  - Réduire les distances (de l'ordre de 5 km en moins) et temps de trajets entre les collines et la plaine du Var, ce qui permet également une baisse des consommations énergétiques et des émissions de polluants de l'air (en moyenne -82% par rapport à un trajet via la RM14),
  - Augmenter le nombre de stationnements disponibles pour les riverains à l'extrémité Nord du projet.
- Impacts sur l'environnement et mesures prises pour éviter, réduire et compenser

Le dossier comprend une étude d'impact identifiant l'ensemble des impacts du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement, et de réduction applicable au projet.

#### 1.4.8 Estimation sommaire des dépenses

Le montant total de la dépense prévisible à envisager pour le projet s'élève à la somme de 4 064 880 € TTC se décomposant comme suit.

- ÉTUDES ET TRAVAUX
  - Coût des études : 70 200 € TTC
  - Coût des travaux : 3 875 000 € TTC
- |                |                        |
|----------------|------------------------|
| <b>TOTAL :</b> | <b>3 945 200 € TTC</b> |
|----------------|------------------------|

- ACQUISITIONS FONCIERES :  
Évaluation de la dépenses foncière (Note Domaines du 13/07/2023) : 119 680 €

#### 1.4.9 Aspects juridiques et administratifs

Le responsable du projet est la Métropole Nice Côte d'Azur – disposant de la compétence Voirie et autorité expropriante. La présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est régie par les textes suivants :

- Le **Code de l'Expropriation** pour cause d'utilité publique, et en particulier ses articles :
  - L.1,
  - L. 110-1 à L. 112-1 : Enquête publique,
  - L. 121-1 à L. 121-5 : Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions générales,
  - ➢ R. 112-1 à R. 112-27 : Enquête publique – Déroulement de l'enquête,
  - ➢ R. 121-1 à R. 121-2 : Déclaration d'Utilité Publique – Dispositions générales.
- Le **Code de l'Environnement**, et notamment les articles :
  - L. 123-1 à L. 123-2 : Champ d'application et objet de l'enquête publique,
  - L. 123-3 à L. 123-19 : Procédure et déroulement de l'enquête publique,
  - R. 123-1 et suivants : Enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

L'enquête parcellaire conjointe est, elle, régie par les textes suivants :

- Le **Code de l'Expropriation** pour cause d'utilité publique, et en particulier ses articles :
  - L. 131-1 : Enquête parcellaire,
  - R. 131-3 à R. 131-8 : Enquête parcellaire – Déroulement de l'enquête,
  - ➢ R. 131-9 à R. 131-10 : Enquête parcellaire – Clôture de l'enquête

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer sur la commune de Saint-Blaise (06). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Nice Côte d'Azur. La MRAE a fourni un avis n° 2023APPACA2/3308 MRAe en date du 16 janvier 2023. Cet avis ainsi que celui de la commune figurent dans le dossier mis à l'enquête et est cité dans l'avis d'enquête.

## 2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

---

### 2.1 ORGANISATION ET PREPARATION DE L'ENQUETE

Les pièces du dossier de dossier d'enquête m'ont été transmises électroniquement le 6/07/2023 par le Bureau des affaires foncières et de l'urbanisme-Direction des élections et de la légalité de la Préfecture 06.

Après échange téléphonique avec la responsable du dossier à la Préfecture, il a été convenu d'une réunion préparatoire et de cadrage le 25 juillet. Lors de cette réunion il a été convenu d'une visite sur site le 6 octobre. Le 3 octobre je me suis rendu au CADAM pour parapher le dossier et le registre de DUP. Le registre d'enquête parcellaire étant paraphé par le Maire de Saint Blaise. Lors de la réunion de cadrage ont été arrêtés la période de déroulement de l'enquête avec les dates de début et de fin de l'enquête, les jours et heures de permanence du commissaire enquêteur en Mairie de Saint Blaise. Après examen, j'ai pu constater la complétude du dossier d'enquête.

En présence des représentants de la Mairie de Saint Blaise et de la MÉTROPOLÉ nous avons effectué le 6 octobre 2023 une visite des lieux pour apprécier concrètement les éléments présentés dans le dossier

d'enquête. Nous avons pu visiter le site, échanger sur le projet soumis à l'enquête et son historique. Nous avons également arrêté les dispositions pratiques notamment concernant le lieu et la tenue des permanences.

### Enquête parcellaire :

Préalablement au début de l'enquête un courrier de la MÉTROPOLE a été adressé, en envoi recommandé avec accusé réception, le 28 septembre 2023 aux propriétaires fonciers des parcelles comprises dans le périmètre du projet. Ces 93 courriers (voir liste en pièce jointe Annexe 6) annonçaient bien l'enquête publique, son lieu et sa durée et, mentionnaient les jours et heures de permanence du commissaire enquêteur. Ces courriers comportaient une fiche d'identification à remplir par les propriétaires concernés. Soixante-six courriers ont été réceptionnés initialement auquel il convient d'ajouter cinq courriers qui ont été réexpédiés soit à la bonne adresse (BEDINI Marie, URBAIN Sylvie, URBAIN Sébastien) soit aux nouveaux propriétaires (PELE David et Mme COMMERCON acquéreurs des biens appartenant à PELLEGRINO Olivier et PELLEGRINO Jennifer). Au total 71 courriers soit plus de 76% ont bien été réceptionnés. Finalement, ce sont donc 22 courriers qui n'ont pu être remis aux destinataires et retournés (notifications individuelles non réceptionnées par les intéressés) et qui ont fait l'objet d'un affichage en Mairie jusqu'à la fin de l'enquête soit le 11 décembre. Cette disposition a fait l'objet de plusieurs certificats d'affichage de la Mairie de Saint Blaise en date des 27 octobre, 6 et 12 décembre figurant en annexe.

## 2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 2.2.1 Mesures de publicité et affichage règlementaire

Comme indiqué au paragraphe 1.3.2 , l'avis d'enquête a été publié deux fois dans le quotidien local Nice-Matin et la revue hebdomadaire Tribune Bulletin Cote d'Azur.

L'affichage règlementaire a été réalisé en Mairie sur un panneau d'affichage ainsi que sur le lieu du projet en deux emplacements que j'ai personnellement constaté.

#### Déroulement de l'enquête

Le mardi 25 juillet, j'ai récupéré, auprès des services à la Préfecture, le dossier d'enquête publique. Le 3 octobre J'ai paraphé le dossier et signé le registre d'enquête publique et je me suis assuré de la parfaite complétude du dossier d'enquête. Le registre d'enquête parcellaire a été complété, et signé par le Maire de Saint Blaise le 6 novembre. Les mercredi 8 et 15/11, j'ai tenu respectivement ma première et deuxième permanence. Les vendredis 1ers et lundi 11 décembre, j'ai tenu mes troisième et quatrième permanence. Le 11/12 à la fin de la permanence j'ai clôturé le registre d'enquête de déclaration d'utilité publique. Également, à la fin de l'enquête, Le registre d'enquête parcellaire a été clôturé et signé par le Maire de Saint Blaise puis m'a été remis.

Une organisation a été mise en place, avec l'aide des services de la Mairie, permettant aux personnes souhaitant rencontrer le commissaire enquêteur de le faire dans de bonnes conditions.

A l'occasion des quatre permanences que j'ai effectuées, la participation a été la suivante :

- 8 novembre : 6 personnes
- 15 novembre : 9 personnes
- 1<sup>er</sup> décembre : 9 personnes
- 11 décembre : 5 personnes

Soit au total **29 personnes**, seule ou en groupe pour les quatre permanences.

Lors de ces rencontres, un échange a eu lieu avec ses personnes souhaitant des renseignements sur le projet, les incidences de sa réalisation, etc.... La grande majorité de ces personnes ont par la suite formulée un avis, demandes ou observations sur les registres ou par courriels

Aucun incident n'a été noté lors de cette enquête publique notamment lors des permanences du Commissaire Enquêteur.

## 2.2.2 Observations recueillies

### 2.2.3 OBSERVATIONS PORTEES AUX REGISTRES D'ENQUÊTE

Sur les registres mis à la disposition du public on dénombre :

- **8 observations** manuscrites portées sur le registre **A** (Déclaration d'Utilité Publique)
- 0 Observation manuscrite sur le registre **B** (Enquête parcellaire)

### 2.2.4 DOCUMENTS ADRESSES OU REMIS ET ANNEXES AUX REGISTRES D'ENQUÊTE

Pour l'ensemble de la période de l'enquête,

- **5 courriers** ont été reçus et joints au registre A
- **1 courrier** a été reçu et joint au registre B d'enquête parcellaire

### 2.2.5 OBSERVATIONS FORMULEES PAR COURRIELS

Le public avait la possibilité de déposer leurs observations par voie électronique à l'adresse suivante [pref-voiesaoga@alpes-maritimes.gouv.fr](mailto:pref-voiesaoga@alpes-maritimes.gouv.fr). Ces avis étaient consultables par le public sur le site internet de l'enquête. A l'issue de l'enquête, on dénombre **54 avis par mails**.

Au total lors de l'enquête publique **68 observations ou avis** ont été enregistrées dont 4 d'institutionnels (Maire de Levens, Mairie de Castagniers, SDIS 06.et EPA). Soit **64 observations ou avis portées par le public**

### 2.2.6 Observations relevant de l'enquête parcellaire

Globalement, après analyse, trois observations, en tout ou partie, relèvent de l'enquête parcellaire. Il s'agit des observations suivantes :

- N°1 courrier annexé au registre B
- N°19 des observations par mail (concerne l'emprise sur le bassin de rétention)
- N°51 des observations par mail

Dans le chapitre suivant est développé une analyse de ces observations pour lesquelles un avis du maitre d'ouvrage (MÉTROPOLE) a été sollicité.

### 2.2.7 Procès-verbal de synthèse

Le lundi 18 décembre j'ai remis au maitre d'ouvrage le procès-verbal de synthèse faisant le point des observations et avis recueillis. Dans ce PV j'ai fait part de ma demande à la Métropole Nice Côte d'Azur de bien vouloir formuler un avis sur les observations du public et d'indiquer la suite qu'elle envisage de donner pour répondre à ces personnes. Pour information, dans le cadre de l'analyse de l'ensemble des observations, j'ai indiqué envisager de procéder à un regroupement par thèmes des sujets évoqués notamment ceux traitant des avantages et inconvénients du projet, des incidences sur l'environnement, etc...

J'ai également formulé les questions suivantes : En plus des éléments de réponses attendues aux observations du public, il conviendrait que NCA fasse part de son avis ou formule des réponses aux questions suivantes (pas classées par ordre d'importance) :

- Pertinence et faisabilité de la solution alternative au traitement du débouché de la nouvelle voie avec la Saoga
- Engagement pour la mise en place d'une instance de dialogue avec les riverains :
- Demande de confirmation des projections de trafic sur la nouvelle voie
- Demande d'une synthèse sur l'évolution du transport scolaire
- Précisions sur le traitement des impacts en phase travaux :

- Mise en œuvre des mesures souhaitées par la Commune en matière de réglementation de la circulation sur la nouvelle voie :

Enfin, en complément, des éléments demandés dans le PV de Synthèse, j'ai demandé de me transmettre des éléments permettant de tirer une analyse bilancielle du projet.

Le mémoire en réponse de la Métropole Nice Côte d'azur figure en annexe ( *4.5 Annexe 5\_Mémoire en réponse aux questions du Commissaire enquêteur*). Les tableaux d'observations du public (Annexes 1 et 2) comporte une colonne mentionnant l'avis du MO.

### 3 ANALYSES DES OBSERVATIONS, AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE ET DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

---

#### 3.1 ANALYSE DES OBSERVATIONS PORTEES SUR LE REGISTRE DE DUP DU PROJET ET PAR COURRIEL ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

##### 3.1.1 Introduction

Il convient de constater tout d'abord la très bonne participation du public à cette enquête puisque nous avons recensé au total 64 avis, observations, avis favorables, défavorables ou critiques, le tout provenant essentiellement d'habitants ou résidents de la commune. Ces avis ont été formulé principalement par mail à près de 80%.

Le nombre de personnes ayant rencontré le commissaire enquêteur, soit 29 lors des quatre permanences, indiquent, avec le nombre d'avis déposés, un intérêt certain pour ce projet à l'enquête publique. L'examen des avis et questionnement démontre une réelle connaissance du projet. Bien entendu tous les avis ont été pris en compte et compte tenu de leur nombre il a été procédé à un regroupement par thèmes évoqués permettant de conduire une analyse globale et ainsi d'apporter une réponse à toutes les personnes.

##### 3.1.2 Identification des thèmes abordé dans le avis du public

Après analyse et synthèse de tous les avis, les 7 thèmes suivants des propos du public émergent :

- Avis Favorable au projet **(F)**
- Interrogations à propos de l'Intérêt général de la création de la voie et la prise en charge de son cout par la collectivité (incidence financière) **(I)**
- Préoccupations relatives à l'environnement **(E)**
- Propositions de modifications ponctuelles du projet notamment solution alternative au débouché sud du projet de nouvelle voie et création d'un trottoir **(S)**
- Demande d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases de réalisation et d'exploitation du projet Interrogations sur l'évolution du projet et le déroulement des travaux en particulier les demandes d'échange permanent avec le maitre d'ouvrage (amélioration du projet, phase chantier et en exploitation, etc.) **(T)**
- Questions relatives aux expropriations et Parcellaire **(P)**
- Impacts sur la circulation, les nuisances phoniques et la pollution **(C)**

L'avis du Maitre d'ouvrage figure dans les tableaux d'observations annexés à ce rapport (*4.1Annexe 1\_Tableau des observations courriels, et 4.2Annexe 2\_Tableau des observations registre et courriers*) ainsi que le note complémentaire établies par le MO (*4.3Annexe 3\_PV\_Réponses du maitre d'ouvrage aux observations du public, et Annexe 4 \_Esquisse d'aménagement d'un trottoir chemin du col des oliviers* )

### 3.1.3 Avis favorable au projet (F)

- Nature des observations :

Les personnes émettant en avis favorable au projet mettent notamment en avant :

- Le gain de temps et de sécurité par rapport à la Route de la Loubiere -RM1114 – voie longue et sinueuse - La réduction de trafic sur cette dernière favorisera la sécurité au droit de la crèche de Castagniers.
- La résolution des problèmes de transport scolaire et l'opportunité de créer une ligne de transport en commun,
- L'opportunité de créer – ou de favoriser – le lien social entre le Village et Saint-Blaise la Plaine. Un meilleur accès au village et de favoriser le développement économique de la commune pour le bien de tous, créer une unité du village. Plus grande participation des habitats de la ZAC de Saoga aux manifestations organisées par la municipalité et renforcement de l'esprit d'appartenance au village
- Permet de disposer d'un axe de circulation alternatif en cas de travaux sur d'autres voirie nécessitant une déviation, gain de temps pour les services de secours
- Permettra d'accéder plus facilement à la maison médicale à la pharmacie, aux commerces de Saint Martin du Var
- L'impact environnemental dérisoire
- Analyse du Commissaire enquêteur :

Sur l'ensemble des avis, on décompte 42 personnes formulant un avis favorable -soit 66 % des avis. Les avis favorables au projet constituent ainsi une très forte majorité des avis exprimés. Les personnes ont argumenté leurs avis positifs et de manière globale ces personnes, indiquent souvent que cette route est très attendue, et sont rassurées par l'enclenchement de l'enquête publique (« fin prochaine d'un long serpent de mer »).

### 3.1.4 Interrogations à propos de l'Intérêt général de la création de la voie et la prise en charge de son cout par la collectivité (incidence financière) (I)

- Nature des observations :

Les personnes émettant des Interrogations à propos de l'Intérêt général de la création de la voie et sa prise en charge de son cout par la collectivité (incidence financière) mettent notamment en avant :

- Fait un constat de la saturation de l'école par suite de la création de la SAOGA. Etude totalement erronée et projet inutile voire négatif car couts exorbitants en matière d'infrastructures (aménagement et entretien), cout supplémentaire pour la ligne de bus spécifique, augmentation de la pollution
- Le projet est ancien et ne semble plus correspondre aux besoins de la population, Le projet n'est pas finalisé vu toutes les questions qu'il pose. Une route qui coute 4 M€ - études comprises - pour gagner 5 mn en moyenne.
- En quoi une nouvelle route « désenclaverait » et rendrait plus compétitif le village-haut face à l'attractivité commerciale de la vallée et des communes voisines ? Mais, par exemple, l'utilisation de plusieurs bus de plus petite taille (à négocier avec la Métropole) n'aurait-elle pas résolu beaucoup plus simplement et définitivement ce problème du transport scolaire ? A mon avis les intérêts d'une nouvelle route sont discutables :
  - Par le fait d'avoir minimisé une solution d'aménagement du réseau routier existant et/ou l'utilisation de bus scolaires de plus petite taille,
  - Par l'absence d'intercommunalité pour l'enseignement primaire (mais appliquée au secondaire),
  - Par une date de future mise en service de la route trop postérieure à celle du lotissement,
  - Par une durée trop courte de pleine efficacité d'un tel investissement pour les écoliers,

- Par le fait que le désenclavement du « village haut » est un objectif contestable en regard du faible gain en temps de transport ou de services que la nouvelle route génèrerait pour ses actifs.
  - Par un coût de construction important pour les collectivités en regard d'autres projets (locaux ou régionaux) de plus en plus urgents et nombreux,
  - Par le risque que la présence de la route, outre son impact immédiat de déboisement, induise une artificialisation ultérieure d'autres zones boisées ou végétalisées autour d'elle : véritable déni de la nécessité de limiter au maximum la transformation de surfaces naturelles en surface bétonnées dont l'impact climatique est pourtant d'une utilité publique fondamentale pour l'ensemble de la population.
- Je ne suis pas favorable à la création de cette voirie. En effet, plusieurs accès existent déjà entre la 202 et la route de Castagniers (via le village de Castagniers, via la route de la Loubière, ou via Levens). Le temps de trajet entre le rond-point de la Saoga sur la 202 et le village de Saint-Blaise en passant par la Loubière sera identique avec le nouvel accès
- Avis du maitre d'ouvrage :
  - Il est confirmé par M. le Maire que les écoles maternelle et primaire ne sont pas saturées.
  - Il est rappelé que la création de la voie nouvelle nourrit des objectifs multiples largement évoqués et répétés au sein du présent mémoire.
  - Le projet apporte une sécurisation de part :
    - Une voie calibrée à 6m en section courante et des surlargeurs en virage
    - Des trottoirs en agglomération
    - Des ralentisseurs en agglomération avec limitation à 30km/h
    - Une desserte de bus en ligne régulière et bus scolaire au plus proche des habitations avec des cheminements piétons et quais bus PMR
      - La voie nouvelle sera calibrée à 6m plus surlargeurs en virage permettant une circulation sécurisée des véhicules et un trafic fluide sans temporisation relative à l'attente de croisement. Sa localisation sur la Commune permet un accès direct à la vallée du Var et la mise en place de transports en commun efficaces.
      - Actuellement, sont déjà mis en place des transports en commun de petite taille pour le ramassage scolaire qui ne peuvent pas croiser et génèrent de l'attente compte tenu de la géométrie de la RM614.
      - L'écart de 4 minutes est théorique (source : internet) ; sur le terrain, cet écart est de l'ordre du quart d'heure compte tenu des attentes dues au croisements et manœuvres dans les épingles.
      - L'utilisation de bus de petite et moyenne taille n'apporte pas satisfaction sur le temps de trajet et génère de l'insécurité (manœuvres et croisements difficiles).
      - Le calendrier des travaux a été retardé par des facteurs indépendants du Maître d'Ouvrage : procédures environnementales, Confinement/Covid, délais d'instruction rallongés à la Préfecture... mais les besoins et les enjeux sont toujours d'actualité.
      - L'écart de 4min est théorique et ne prend pas en compte la taille du véhicule, les manœuvres dans les virages, les attentes pour croisement...
      - Le transport scolaire s'adresse aux scolaires de la maternelle au lycée. Les écoliers certes grandissent mais n'oublions pas que de nouvelles naissances peuvent avoir lieu, ainsi que nouveaux arrivants (mutation foncière).
      - Par ailleurs, la Métropole s'est engagée (voir courrier du Président de la Métropole du 23 octobre 2023) à étudier la création d'une ligne de transport reliant les villages de Saint-Blaise et Castagniers (Les Moulins) et desservant le domaine de la Saoga et Saint-Blaise la Plaine.

Cette ligne compléterait la desserte actuelle de Saint-Blaise et faciliterait les correspondances avec la ligne 59 qui relie Nice à Plan du Var et avec la ligne des Chemins de Fer de Provence qui propose une halte à Castagniers-les Moulins. Le positionnement des arrêts sera arrêté par l'étude réalisée par la Direction transport.

- A ces éléments qui figurent dans les tableaux d'observations du public en annexe il convient d'ajouter les éléments de la note du MO en annexe détaillant les justifications du projet :
  - Le relief est un élément qui a fortement contraint l'urbanisation de la commune de Saint-Blaise, conduisant au développement de deux zones urbanisées aux caractéristiques différentes :
  - La partie haute de la commune est constituée du village historique et de hameaux disposés le long de la RM 14, axe qui structure cette partie du territoire. L'évolution urbaine s'est traduite par le développement des hameaux existants, poursuivi par une diffusion de l'urbanisation sur les coteaux,
  - La partie basse de la commune est constituée d'ensembles hétérogènes ayant des vocations propres : zone agricole, zone industrielle, habitations... La croissance urbaine y est récente, avec notamment le développement de la ZAC de la Saoga, à vocation d'habitation, mais s'est déroulée de manière désorganisée. Cette partie, inscrite dans le périmètre de l'OIN, et qui s'étend en partie le long de la plaine du Var et remonte le long de plusieurs vallons, possède de nombreux atouts urbains.

Du fait des différentes contraintes naturelles, ces deux entités fonctionnent de manière séparée. En effet, il n'existe aucune liaison directe permettant de les relier, ce qui engendre un manque de cohésion et d'organisation au sein de la commune et empêche la mise en œuvre d'un développement pérenne.

Le centre-village est peu accessible pour la partie basse de la commune, ce qui crée une véritable coupure.

La préservation de l'unité communale en évitant la séparation fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune est un enjeu important à Saint-Blaise et a été identifié comme tel au Plan Local d'Urbanisme Métropolitain.

La Métropole Nice Côte d'Azur souhaite donc réaliser une liaison structurante d'intérêt communautaire reliant les deux parties de territoire communal.

Sa réalisation représente le moyen d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et plus largement de relier les parties haute et basse de la commune. Cela autorise une meilleure répartition de l'activité économique dans la commune, facilite et sécurise les déplacements intercommunaux et vers les communes alentours (Saint-Blaise, Nice plaine du Var, Castagniers, Saint-Martin du Var, notamment).

Le projet présente ainsi un caractère d'intérêt général au travers de sa réponse aux enjeux ci-dessus.

Il est inscrit au Plan Local d'Urbanisme Métropolitain tant au Projet d'aménagement et de Développement Durable qu'en emplacement réservé au plan de zonage.

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

expropriations et en limitant ou compensant les incidences sur l'environnement, ce projet s'avère pertinent.

### 3.1.5 Préoccupations relatives à l'environnement (E)

- Nature des observations :

Les personnes formulant des préoccupations relatives à l'environnement mettent notamment en avant :

- A l'heure actuelle où tous les politiciens se penchent sur l'empreinte carbone, j'ai du mal à comprendre comment cette nouvelle voie n'engendrera pas des nuisances sonores, pic de pollution, risques de feu plus élevés, sécurité au niveau des piétons, promeneurs... et autres nuisances environnementales
- Nous vous rappelons que nous sommes en zone Natura 2000 et que tous les habitants du quartier de la Croix de Fer rencontrent régulièrement des problèmes quand ils souhaitent réaliser des travaux à cause de cela. Et vous, vous allez faire un bassin de rétention des eaux totalement inefficace car il va faire 1504m<sup>3</sup> et qu'il en faudrait un de 5000m<sup>3</sup> pour des dimensions d'environ 60 mètres x 30 mètres par 3 mètres de profondeur détruisant les arbres et la faune de notre belle forêt où de très nombreux habitants, randonneurs, cavaliers se baladent régulièrement et perturbant aussi toute notre belle faune oiseaux, sangliers, renards, ânes, brebis, les chevaux etc..... Que nous entendons tous les jours et nous rappelle que nous vivons dans un cadre idyllique à la campagne.
- Je tiens à vous rappeler que le village de Saint-Blaise est inscrit à Natura 2000 afin d'en préserver la faune et la flore. Avec cette voirie, vous allez contribuer à la destruction de cet habitat qui est nécessaire à la biodiversité
- Le tracé actuel aura donc un impact négatif indéniable sur la qualité de vie des résidents de La Saoga, mais encore de la Faune et de la Flore. Il en va également au niveau sonore puisque que comme je l'ai indiqué en préambule, la voie projetée sera à proximité immédiate des habitations et immeubles nouvelles créés sur la ZAC. Il y aura donc nécessairement un impact négatif qui n'est aucunement pris en compte dans l'étude d'impact.
- Par le risque que la présence de la route, outre son impact immédiat de déboisement, induise une artificialisation ultérieure d'autres zones boisées ou végétalisées autour d'elle : véritable déni de la nécessité de limiter au maximum la transformation de surfaces naturelles en surface bétonnées dont l'impact climatique est pourtant d'une utilité publique fondamentale pour l'ensemble de la population.

- Avis du maitre d'ouvrage :

Le maitre d'ouvrage répond aux questions d'incidences environnementale dans une note annexe. Cette note rappelle les atteintes environnementales du projet et fournit des précisions sur les mesures en phase de chantier et en phase exploitation au regard des observations formulées. Le MO indique les mesures compensatoires liées à l'abattage d'arbres (pins) et les précisions sur le OLD.

- Analyse du Commissaire enquêteur :

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

cet ouvrage. L'ensemble de ces éléments montre toute l'attention particulière que le MO a apporté dans la mise au pont du projet visant en particulier à minimiser ou compenser toutes les incidences négatives du projet en matière en faune et flore.

### 3.1.6 Propositions de modification ponctuelles du projet (S)

- Nature des observations :

Les propositions de modification ponctuelles du projet concernent essentiellement les demandes de modification du débouché de la nouvelle voie avec le domaine de la Saoga et la création d'un trottoir au niveau supérieur de la voie (lotissement Frigola)

#### Modification du débouché de la nouvelle voie avec la Saoga :

- R3 propose de séparer les voies montantes (voie actuelle de la zone) et descendantes (chemin du col de l'olivier contournant ainsi la ZAC à l'Ouest). Un sens unique serait instauré dès l'intersection du chemin et de la route, la sortie des différentes dessertes se ferait par le haut sur la voie descendante au Nord permettant d'aller vers la RM6202 à gauche ou en continuant vers la RM14 à droite.
- M40 En effet, il est incompréhensible que la nouvelle voirie traverse la ZAC de la SAOGA alors qu'elle peut aisément la contourner, sans que cela ne remette en cause le projet, puisque le tracé actuel du chemin du col de l'olivier (ou piste du col de l'olivier) sur lequel sera implanté la future voirie, contourne déjà la ZAC de la SAOGA, sur la partie ouest de la ZAC (voir plans cadastraux joints – annexe n° 5). Il suffirait de prolonger la voirie projetée sur la piste existante (Annexe n° 6 – Photos de la notice explicative), ce qui ne poserait pas de difficultés puisque, dans le cadre du projet de voirie nouvelle, des travaux sont prévus à cet endroit pour faire passer le collecteur d'eau pluvial avec installation d'un bassin décanteur (annexe n° 7) Cette solution permettrait de satisfaire l'objectif de relier directement la partie haute et la partie basse de la commune, tout en remplissant les objectifs de sécurité et d'absence d'impact pour la population de la ZAC de la SAOGA. En l'état du tracé projeté de la voirie, nous ne sommes pas favorables à la création de cette nouvelle voie, sauf à ce qu'elle contourne la ZAC de la Saoga en empruntant le tracé existant du chemin du col de l'Olivier. Nous vous remercions en conséquence de bien vouloir tenir compte de ces observations et constatations afin que le tracé de la voirie projetée soit revu et réétudié, ou, a minima, que des dispositifs anti-nuisances sonores soient prévus pour les habitations jouxtant la route envisagée ainsi que des dispositifs de sécurité. Cependant, il me semble que la solution de bon sens et d'intérêt collectif serait que la route projetée contourne la ZAC de la SAOGA en empruntant le tracé actuel de la piste du Col de l'olivier.

#### Création d'un trottoir au niveau supérieur de la voie (lotissement Frigola)

- Vous devrez dans le lotissement créer 2 voies et 1 trottoir pour éviter les accidents car il y a des enfants et des personnes qui marchent sur la route. Tout ceci est infaisable sans prendre des terrains privés. (Photos 6 et 7)
- Merci de prévoir également des trottoirs larges pour que nous puissions continuer à nous promener en toute sécurité en famille, avec des poubelles et des places de stationnement pour les randonneurs, et d'aménager des chemins dans la nature proche de la nouvelle route

#### Avis du maître d'ouvrage :

- Les demandes (ralentisseurs, sécurisation des cheminement piéton) ont été prises en compte dans le projet d'aménagement annexé au présent mémoire
- Concernant la faisabilité technique d'une double voie ou d'un sens unique au droit de la piste contournant la ZAC de la SAOGA, il s'agit d'une variante non nécessaire à la viabilité du projet présenté, qui présenterait les incidences suivantes :
  - Abattage d'arbres, terrassements et confortements de talus supplémentaires.

- Sur l'aspect foncier, cette variante nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires.
- Sur l'aspect réglementaire, cette variante impacterait des Espaces Boisés Classés, ce qui n'est pas le cas du tracé proposé qui reste situé en limite des Espaces Boisés Classés et ne les impacte pas. Une procédure spécifique serait donc à engager.

Concernant la pertinence de cette variante, il apparaît dommageable de ne pas permettre aux transports en commun et transports scolaires de desservir le cœur de la ZAC SAOGA dans les 2 sens de desserte : cela ne répond pas aux enjeux du projet.

- Enfin, la limitation de vitesse à 30 km/h dans la traversée de la ZAC de la SAOGA, accompagnée de dispositifs de ralentissement type écluse ou ralentisseur vont tout autant apaiser la circulation qu'une voie à sens unique sur laquelle les véhicules roulent généralement plus vite et moins prudemment
- Analyse du Commissaire enquêteur : Les propositions d'améliorations du projet portent essentiellement sur deux points. Le premier concerne la création d'un trottoir sur la partie supérieur urbanisé de la voie. Sur cette proposition le MO répond favorablement à la création d'un cheminement piétons et fourni une première esquisse du plan correspondant (voir annexe). Pour la seconde s'agissant d'une solution alternative au débouché de la nouvelle voie évitant la traversée de la Saoga le MO répond défavorablement. Je souscris à l'avis du MO car l'objectif de desserte du cœur du domaine de Saoga notamment pour les transports scolaires ou les transports publics ne serait plus assuré. En revache, les dispositions visant à maintenir des conditions de circulation apaisées (dispositif de limitations de vitesse notamment) seront mis en œuvre.

### 3.1.7 Demande d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases (T)

- Nature des observations :

Les formulations des demandes d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases sont notamment les suivantes :

- Nous souhaiterions avoir quelques explications concernant le devenir : De ces oliviers, car âgés, il y a 1 chance sur 2 qui ne survivent pas à une transplantation sur une autre partie de notre terrain, De notre clôtures fraîchement posées (moins d'1 an), De la perte d'exploitation des récoltes des olives, De l'énergie à réhabilité cette partie du terrain et des locations des matériels si référent, De l'évacuation au tout à l'égout, car celle-ci passe sur cette partie du terrain.
- Dans le dossier d'information, pourtant très épais, manque cruellement le plan des travaux qui seraient réalisés au départ de l'actuelle route du col de l'olivier quartier Croix de fer, au niveau de la placette où se trouvent : le débouché du chemin de la croix de fer, le parking, le transformateur, le site de regroupement des poubelles. Contigües à cette placette se trouvent les 4 maisons du 37 au 85 route du col de l'olivier mais d'autres maisons situées plus en arrière, ainsi que d'autres en contrebas pour un total d'une douzaine d'habitations. Cette zone, faisant suite au nouveau carrefour, soulèvera de nombreux problèmes de sécurité, de logistique et de nuisances pour la douzaine de familles.
- Nous voudrions savoir si le poteau EDF qui est situé à côté du coffre EDF serait enterré et si nous allons avoir l'accès à la fibre.
- Combien de temps vont durer les travaux devant notre carrefour de la Croix de Fer ?
- Quelles solutions pouvez-vous nous proposer pour ne pas subir des problèmes d'accessibilité à nos domiciles et aux stationnements durant le départ au travail ou le retour au domicile et des temps d'attentes importants.
- Des trottoirs de sécurité piétons vont-ils être présents dans le projet, un point incendie sera-t-il pris en compte pour la défense des incendies ? Les stationnements seront ils conservés ?
- Nous voulons être sûr que les réseaux soient en états et fonctionnels après les travaux, réseau sec (électricité et Télécom), et réseau AEP et réseau EU (tout à l'égout). Nous avons également une vive inquiétude concernant le réseau EP, une gestion des EP répondant au changement climatique est nécessaire.

- Avis du maitre d'ouvrage :

Dans le tableau le MO répond aux demandes ponctuelles. Ces réponses sont complétées par la note annexe en réponse au PV de Synthèse qui indique que la Métropole s'engage à mettre en place et développer des moyens d'information et de communication avec l'ensemble des riverains (ou toute autre personne concernée ou intéressée par le projet).

Cette concertation sera réalisée sous forme de réunions d'informations et d'échanges, que ce soit en phase de préparation en amont du démarrage du chantier, durant la réalisation des travaux, ainsi qu'un bilan post-chantier et retour d'expérience en fin de chantier.

Des flyers d'informations et affiches seront également distribuées régulièrement, lorsque cela s'avère nécessaire, afin d'informer la population résidante aux abords du chantier de l'évolution et avancement de ce dernier. Toute demande ou plainte sera considérée et une discussion pourra être entamée afin de trouver les meilleures solutions et mesures à mettre en œuvre

- Analyse du Commissaire enquêteur : Les préoccupations en matière de chantiers ont fait également l'objet d'une question du CE (voir 3.3.2 Instance de dialogue avec les riverains)  
L'ensemble des dispositions retenues tant au niveau de la mise au point du projet, du déroulement des travaux que du suivi à l'issue de la mise en service de la voie sont de nature à rassurer les riverains.

### 3.1.8 Questions relatives aux expropriations et Parcellaire (P)

- Nature des observations :

Comme il est indiqué au 2.2.6 *Observations relevant de l'enquête parcellaire*, les questions relatives aux expropriations sont les suivantes :

- N°1 courrier annexé au registre B : Les personnes sont favorables à la cession gratuite des terrains sous réserve que lors de la révision du PLUM, les terrains restants puissent être constructibles pour la réalisation d'un logement familial. Dans la mesure où il jouxte une opération de lotissement, propose de faire d'autres cessions pour la construction de logements sociaux. Indique que si sa demande ne serait pas prise en compte, alors avec son frère ils devront arrêter l'activité de maraichers pour cause de retraite et qu'ils n'ont aucun repreneur.
- N°19 des observations par mail (concerne l'emprise sur le bassin de rétention) : Les personnes indiquent que leur bien va subir une moins-value importante dû à tous ces aménagements et j'espère que le montant de ce préjudice sera à la hauteur des indemnités qui nous seront proposées. Ces personnes évoquent également les questions de l'oliveraie en place sur leur terrain ainsi que la reconstruction de la clôture. Ces deux dernières questions font l'objet d'une réponse spécifique.
- N°51 des observations par mail : Ces personnes indiquent que la Métropole va prendre du terrain (148m<sup>2</sup> sur la parcelle 605 et 23m<sup>2</sup> sur la parcelle 603 soit 148+23 = 171m<sup>2</sup>) et ils demandent une compensation financière correspondant au prix du marché pour ces 171m<sup>2</sup>.
- Avis du maître d'ouvrage :

Pour les trois observations, le MO rappelle soit que l'évaluation des biens expropriés sera réalisée par le service des domaines ou par le juge des expropriations.

- Analyse du Commissaire enquêteur :

Dans la mesure où la procédure par voie amiable n'ont pu aboutir ou que l'état de propriété n'est pas précisément défini (Absence de titre de propriété, successions, etc...) la réalisation du projet nécessite l'acquisition par voie d'expropriation d'une emprise totale de 18132 m<sup>2</sup>. Les surfaces expropriées sont en général de taille modeste (de moins de 100m<sup>2</sup> à 500m<sup>2</sup>) sauf quelques-unes notamment celle pour le bassin de rétention qui représente une surface 1998 m<sup>2</sup>. Dans le cas des emprises au niveau du lotissement Frigola, il s'agit de régularisation de cession du foncier liées à la réalisation de la voie de desserte du lotissement lors de sa création. Il y a eu peu d'observation sur ce sujet et Je ne constate pas d'opposition à propos de ces expropriations mais une demande de juste indemnisation ce qui relève effectivement du juge

d'expropriation. Après échanges avec le public lors des permanences, visite sur place et examen du dossier je constate que le périmètre des emprises à acquérir correspond bien au périmètre du projet soumis à la déclaration d'utilité publique et en sont strictement nécessaire pour la réalisation de l'infrastructure routière et le bassin de rétention notamment

### 3.1.9 Impacts sur la circulation, les nuisances phoniques et la pollution (C)

#### • Nature des observations :

Les préoccupations en matière d'impact sur les conditions de circulation, de nuisances phoniques ou de pollutions sont notamment les suivantes :

- il est prévu un passage jour de 550 véhicules mais qui sera sûrement plus important car la route va drainer aussi la population de Levens et Aspremont, ce qui représente environ 1 voiture toute les 3 min en partant sur la base de 24 heures, la concentration entre 6 h et 9h et 17h et 19h apportera un accroissement considérable pendant ces créneaux, quel sera ce flux en nombre lors de ces créneaux et comment a été estimé ce passage, par rapport à des pourcentage de population ou par des capteurs de passage au sol?, il est prévu de limiter la vitesse à 50 km/h sur la partie et 30 dans les lotissements, est ce que le risque d'accidentologie qui va devenir une préoccupation de tout instant pour les riverains est mesuré ? .
- La route va ouvrir un raccourci à des populations malveillantes est ce que le risque lié à la sûreté a été pris en compte et si oui quelles seront les mesures ?
- L'impact acoustique est déclaré ne pas dépasser les 60dB et il est précisé que les mesures d'émergences actuelles sont à 50, le rapport des mesures actuelles est-il déjà disponible et si oui est-il consultable ? il est précisé que si les mesures après travaux dépassent les 60 dB la métropole s'engage à mettre en œuvre des mesures compensatoires, savez-vous quelles sont ces solutions ?
- En haut de la piste actuelle se trouve une aire de retournement (précisément à l'endroit de la photo de tous les dossiers), cet espace sert à la majorité des riverains qui habitent à gauche en descendant le col de l'olivier à faire un demi-tour pour entrer en marche avant ou arrière chez eux et ce afin de ne pas couper la voie montante, comment ce sujet va être traité sachant que toutes les personnes précitées vont devoir couper en plein tournant la route à toutes les voitures montantes ?
- Des mesures de pollution ont été estimées en comparaison du passage actuel et du soi-disant gain avec la nouvelle voie, est ce que l'impact concentré précisément au niveau du col de l'olivier est estimé ?
- J'habite à la croix de fer, Je ne m'oppose pas à la création de cette route, néanmoins, j'émet quelques réserves en termes de sécurité et de tranquillité pour les habitants de la croix de fer. Voici mes remarques : Cette route occasionnera des nuisances sonores du fait des passages plus fréquents de voitures. Cela raisonnera dans les jardins. Il faudra donc prévoir un revêtement adapté afin que nous n'ayons pas trop de désagréments de jour et de nuit. Cette route attirera de nouvelles voitures qui passeront devant ma maison au 1916 route de Castagniers, dans les 2 sens. J'ai peur que les voitures roulent trop vite aux heures de pointe et créent des accidents (enfants écrasés, murs, routes ou clôtures abîmées...). Merci de mettre des dos d'âne et tout dispositif obligeant les conducteurs à ralentir bien en amont. Merci également d'éclairer la route située devant ma maison la nuit pour éviter les accidents. Merci de prévoir également des trottoirs larges pour que nous puissions continuer à nous promener en toute sécurité en famille, avec des poubelles et des places de stationnement pour les randonneurs, et d'aménager des chemins dans la nature proche de la nouvelle route. En effet, la construction de cette route ne doit pas empêcher les résidents du hameau et autres de pouvoir se promener à pied librement en toute sécurité comme c'est le cas encore actuellement, du fait du chemin existant. Enfin, des collégiens, lycéens et autres attendent et descendent de leur bus tous les matins à l'arrêt de la croix de fer. Je vous remercie de bien sécuriser les abords de l'arrêt de bus qui seront soumis à des passages de véhicules plus fréquents du fait de la création de cette nouvelle route.
- Le passage de la voie projetée au cœur même du hameau de la SAOGA présente un caractère certain de dangerosité et de nuisances sonores et polluantes

- Nous remarquons à ce titre qu'il n'est prévu aucun dispositif sécuritaire au niveau de la ZAC de la Saoga (dispositifs de limitation de vitesse, écluses etc...). Par conséquent, le phénomène de dangerosité pour la population sera bien évidemment considérablement accru si la voie nouvelle créée traverse la ZAC de la Saoga

- Avis du maitre d'ouvrage :

Dans la note jointe à la réponse au PV de Synthèse, le MO donne des précisions sur les mesures en phase exploitation au regard des observations formulées. Suivant les différentes observations formulées lors de la mise à disposition du dossier d'enquête publique, la Métropole répond favorablement à l'étude et/ou à la prise en compte des éléments suivants :

Sécurité dans les quartiers de la Croix de Fer et la ZAC.

La Métropole entrera en discussion avec la mairie pour renforcer les équipements de surveillance des quartiers, notamment les caméras, pour lutter contre les incivilités et l'insécurité.

Le projet a pris en compte les enjeux liés à la sécurité des riverains à la nouvelle voie, et prévoit des dispositifs de maîtrise de la circulation et de la vitesse (chicanes, ralentisseurs, écluse). La vitesse sera limitée à 30km/h dans les zones habitées, et 50km/h sur le tronçon hors habitations. L'ensemble de ces dispositifs seront discutés avec l'ensemble des riverains de la ZAC et du hameau de la Croix de Fer afin d'établir les meilleurs endroits pour y installer ces dispositifs.

En termes d'éclairages, ces derniers seront renforcés et/ou mis en place au droit des quartiers d'habitation. Aucun éclairage ne sera en revanche installé sur le reste de la voie nouvelle pour limiter les impacts des émissions lumineuses sur la faune nocturne.

Nuisances sonores

L'étude de l'impact sonore dans le cadre de la voie nouvelle a été étudié et le niveau sonore attendu pour une voie supportant un trafic de 500/550 Veh/j reste dans la norme acceptable de la réglementation. La différence entre l'existant et la situation future reste significative du fait de la non-circulation de la piste du col de l'olivier en l'état actuel. La simulation acoustique s'est basée sur la cartographie référencée de la Métropole (Auditorium), permettant sur des voies de gabarit similaire et de trafic similaire, d'estimer les niveaux de bruit attendus.

Toutefois, les mesures de limitations d'emprises au minimum, les limitations de vitesses et dispositifs associés, permettront de limiter ces nuisances qui seront principalement concentrées en heures de pointes matin et soir. A noter que la végétation existante permettra de dissimuler un minimum le bruit de la circulation sur le tronçon principal de la voie.

Une mesure de mise en place d'un revêtement acoustique est également prévue, notamment en faveur de la biodiversité (pour les chiroptères) sur certains tronçons de la voie nouvelle (hors ligne de crête). Cette mesure pourra être étendue aux zones d'habitation afin de limiter les nuisances sonores liées à la circulation routière. La Métropole est favorable à l'étude et/ou la prise en compte de doléances pour des mesures complémentaires telles que l'isolation de façade.

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

### 3.2 ANALYSE DES OBSERVATIONS PORTEES SUR LE REGISTRE D'ENQUETE PARCELLAIRE

Les observations relatives aux acquisitions des emprises nécessaires aux travaux et, aux expropriations, sont uniquement au nombre de trois. Si pour les questions des montants des indemnités on ne peut que renvoyer à la phase ultérieure après la désignation d'un juge aux expropriations, une seule observation nécessite une attention particulière. Il s'agit de celle concernant l'expropriation nécessaire à la création du bassin de rétention (M19). Pour cette dernière la Métropole apporte des réponses sur le déplacement des oliviers présents sur la partie à exproprier. Ainsi le MO indique que dans un souci de sauvegarde des Oliviers, la Métropole s'engage à mettre en œuvre un protocole de transplantation avec une entreprise spécialisée (Cf. illustrations en annexe 5). Concernant la nouvelle délimitation de la propriété, le MO indique que la reprise de clôtures à l'identique est prévue au projet.

### 3.3 REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE AUX QUESTIONS POSEES AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Les questions formulées au procès-verbal de synthèse ainsi que les réponses du MO figurent en pièce annexe ( 4.5Annexe 5\_ Mémoire en réponse aux questions du Commissaire enquêteur)

#### 3.3.1 Solution alternative au traitement du débouché de la nouvelle voie avec la Saoga

- Demande du Commissaire enquêteur

Afin de soulager le nouveau trafic induit dans la Saoga, la réalisation d'un prolongement, – formulé par le public - en double sens, sur le tracé de la piste actuelle, du projet de nouvelle voie est-il pertinent et envisageable. Est-il techniquement réalisable et peut-on envisager de l'inscrire dans une deuxième phase de travaux. Dans une option « dégradée », peut-on l'envisager avec un seul sens descendant et sens montant par la Saoga ?

- Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant la faisabilité technique d'une double voie ou d'un sens unique au droit de la piste contournant la ZAC de la SAOGA, il s'agit d'une variante non nécessaire à la viabilité du projet présenté, qui présenterait les incidences suivantes :

- Abattage d'arbres, terrassements et confortements de talus supplémentaires.
- Sur l'aspect foncier, cette variante nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires.
- Sur l'aspect réglementaire, cette variante impacterait des Espaces Boisés Classés, ce qui n'est pas le cas du tracé proposé qui reste situé en limite des Espaces Boisés Classés et ne les impacte pas. Une procédure spécifique serait donc à engager.

Concernant la pertinence de cette variante, il apparaît dommageable de ne pas permettre aux transports en commun et transports scolaires de desservir le cœur de la ZAC SAOGA dans les 2 sens de desserte : cela ne répond pas aux enjeux du projet.

Enfin, la limitation de vitesse à 30 km/h dans la traversée de la ZAC de la SAOGA, accompagnée de dispositifs de ralentissement type écluse ou ralentisseur vont tout autant apaiser la circulation qu'une voie à sens unique sur laquelle les véhicules roulent généralement plus vite et moins prudemment.

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

### 3.3.2 Instance de dialogue avec les riverains

- Demande du Commissaire enquêteur
  - A plusieurs reprises lors des échanges ou dans les observation formulées (voir 3.1.7 Demande d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases (T)), le public a souhaité être tenu au courant de l'avancement de l'opération, connaître le détail et l'agenda des travaux etc. J'ai ainsi demandé au MO de s'engager à mettre en place une instance d'échange avec les riverains :
    - En préparation des travaux pour la mise au point et présentation du projet final ainsi que l'information sur le déroulement du chantier,
    - Pendant les travaux, la désignation d'un interlocuteur unique de chantier et interface avec les « concessionnaires » (Enedis, Fibre, Eau, Assainissement, etc...)
    - Pour un suivi post travaux pour les améliorations à mettre en œuvre en fonction de l'observation du fonctionnement de la nouvelle voie notamment en matière sécurité
- Réponse du maitre d'ouvrage : Dans sa réponse le MO indique
  - La Métropole Nice Côte d'Azur s'engage à mettre en œuvre une communication efficace et organisée, en amont des travaux, notamment au cas par cas avec chaque riverain dont le foncier est impacté par le projet. Ensuite, en cours de chantier, un interlocuteur unique sera désigné bien que la quasi-totalité des travaux n'entraîne aucune gêne pour les riverains (circulation, bruit, poussière...).
  - Enfin, quelques mois après la mise en service de la nouvelle voie, un questionnaire sera adressé aux riverains pour s'assurer que les enjeux de ce projet ont été atteints.
  - Il est précisé que la direction qui a réalisé le projet sera celle qui suivra les travaux et qui assurera l'exploitation de la voie nouvelle : les interlocuteurs seront identiques pour toutes ces étapes.
- Avis du Commissaire enquêteur :
 

Compte tenu des demandes réitérées du public, j'ai demandé un engagement à la Métropole pour mettre en place un dialogue permanent à tous les stades de réalisation de l'opération.

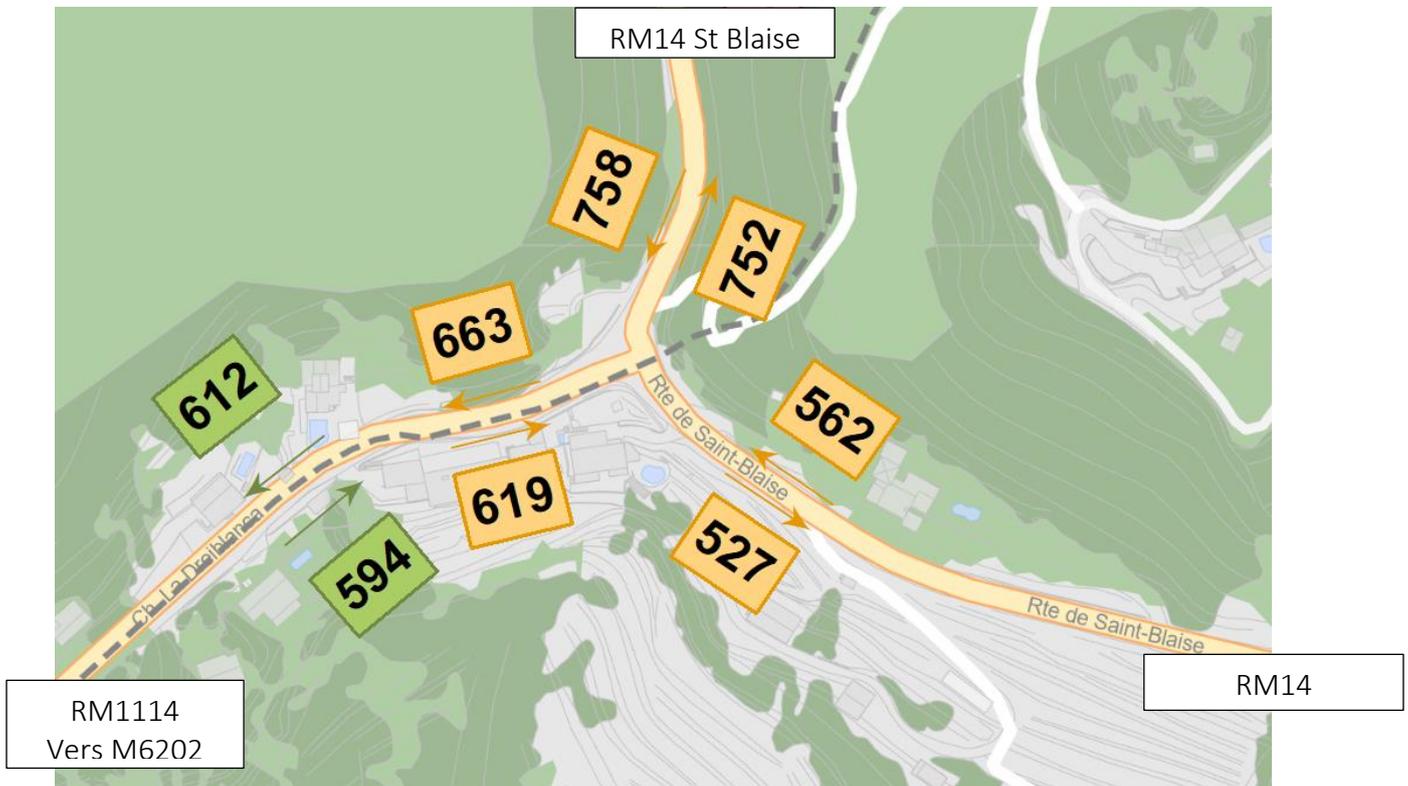
La réponse favorable de la Métropole répond parfaitement aux préoccupations exprimées par le public. Les éléments de réponse et les procédures envisagées sont de nature à rassurer les riverains notamment ceux directement concerné par les travaux.

### 3.3.3 Projections de trafic sur la nouvelle voie

- Demande du Commissaire enquêteur

Quels enseignements sont à tirer des derniers comptages de trafic vis à vis des prévisions indiquées dans le dossier ? Quelles sont les évolutions par rapport aux comptages réalisés en décembre 2014 indiquées dans l'étude d'impact ? Peut-on avoir des indications de l'incidence de la création de cette nouvelle voie, sur le plan du trafic automobile, sur les voies RM114, route de Castagniers M14 (notamment sur le tronçon entre la Loubière et la Route du Col de l'Olivier). Finalement, peut-on confirmer le chiffre de 500 Veh/jour sur la nouvelle voie à créer ?
- Réponse du maitre d'ouvrage :
 

Nous avons réalisé des comptages en novembre 2023 (hors période de vacances scolaires) afin de vérifier notre prospective de trafic : le lieu choisi est le carrefour RM14 / RM1114, la route de la Loubière (RM1114) étant la principale voie que délester la voie nouvelle.



Il est à noter que le Trafic Moyen Journalier (TMJ) a très peu évolué entre 2017 (en vert) et 2023 (en jaune) :

Dans la note annexe à la réponse au PV de Synthèse le MO indique :

L'étude des trafics et des circulations a pris en compte des comptages généraux métropolitains, à des heures de pointes spécifiques du matin et du soir, incluant l'ensemble des usagers de ces voies, et de toutes provenances. Ainsi, les flux en provenance des communes en amont et en aval de Saint-Blaise sont pris en compte dans les comptages et les prévisions à venir.

Des comptages récents ont été extraits de la base de données de la Métropole permettant d'établir les trafics suivants :

- En amont
  - o Sur la RM14 en provenance de Levens et en direction de Saint-Blaise : entre 250 et 400 Veh/j
  - o Sur la RM14 après le village d'Aspremont et en direction de Saint-Blaise : entre 1200 et 1330 Veh/j
  - o Sur la RM14 au niveau de la Croix de Fer : entre 570 et 630 Veh/j.
- En aval
  - o Sur la RM614 ou route des Castagniers, au départ du giratoire sur la MR6202 : environ 1500 Veh/j
  - o Au carrefour de la Loubières :
    - Sur la RM14 ou route des Castagniers (côté Nord) : environ 700 Veh/j
    - Sur la RM14 ou route de Saint-Blaise (côté Sud) : environ 550 Veh/j
    - Sur la RM114 : entre 600 et 650 Veh/j

Les estimations de trafics sont réalisées généralement pour des prévisions en scénario défavorable. En heure pointe matin et soir, sur une période de 3h, les études montrent qu'environ 50% du trafic se concentre dans ces heures. Compte tenu des trafics sur les routes précédemment mentionnées, la prévision de 500 à 550 Veh/j se confirme, avec un pic attendu en heure de pointe matin et soir, de l'ordre de 250 à 300 Veh/j, ce qui est cohérent avec les comptages ci-avant.

L'ouverture de la nouvelle voie permettra de décharger sensiblement la section de voie étroite de la RM14 située entre la RM1114 la Loubière et le carrefour du Col de l'Olivier.

En matière d'accidentologie, les différents retours sur les portions étudiées ne montrent pas un accroissement du nombre d'accident du fait de la limitation de vitesse liée à la configuration même de la route (sinuosité, étroitesse), induisant les automobilistes à la réduire. Sur la voie nouvelle, la limitation de vitesse à 50km/h, le respect de la sinuosité de la piste existante, et les éventuels dispositifs de ralentissement, n'induiront pas d'augmentation significative du nombre d'accidents.

Sur les distances calculées et gain de temps estimé de l'ordre du quart d'heure, il a été considéré un trajet aller-retour entre le giratoire de Saint Blaise et le carrefour de la Croix de Fer, contre un trajet aller-retour entre le carrefour de la Croix de Fer et la M6202 par la future nouvelle voie.

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

### 3.3.4 Evolution du transport scolaire

- Demande du Commissaire enquêteur

Peut-on avoir une synthèse Avant/Après en matière de transport scolaire

- Réponse du maître d'ouvrage :

Actuellement, le transport scolaire des élèves de maternelle et primaire résidant à la ZAC SAOGA est effectué par des bus de petite et moyenne capacité au nombre total de trois. Une temporisation est effectuée devant les pompiers (RM614) pour pouvoir croiser les bus desservant le collège qui redescendent sur la RM6202. Des manœuvres sont effectuées dans les épingles et des attentes sont régulières pour permettre le croisement avec les VL sur certaines portions étroites.

Le nombre de bus nécessaire pour prendre en charge l'ensemble des élèves est ainsi compliqué par rapport à la configuration de la route et des arrêts de bus actuels, sans compter les nombreuses manœuvres et attentes pour les croisements ente véhicules.

Après la création de la voie nouvelle, le détour par la commune de Castagniers ne sera plus nécessaire : Les bus emprunteront la voie nouvelle calibrée à 6 mètres de large et comportant dans les virages les surlargeurs nécessaires aux croisements. C'est un apport en termes de sécurité au quotidien pour les écoliers, qui bénéficieront également d'un temps de transport plus court et calé au plus juste sur les horaires de l'école. Concernant la desserte des collèges, les lignes régulières actuelles du réseau « Lignes d'Azur » seront conservées.

- Avis du Commissaire enquêteur

La lecture des éléments fournis par le MO rappelle toutes les difficultés observées aujourd'hui pour assurer le transport des enfants. La nouvelle voie va non seulement permettre de pallier les problèmes subis tant en matière de temps et sécurité de déplacement mais va également permettre une meilleure exploitation des bus. Concernant les transports en commun, il convient de signaler que à la suite de mes observations lors de la préparation de l'enquête publique, la Métropole s'est engagée par courrier joint en annexe (4.9 Annexe 9 \_Lettre Métropole pour la mise en place d'une ligne de Bus) à une étude d'une ligne de TC reliant le village de Saint Blaise et le domaine de la Saoga. Cette ligne assurera la correspondance avec la ligne 59 qui relie Nice à la Plaine du Var et avec la ligne des chemins de fer de Provence au niveau de la halte de Castagniers les Moulins.

### 3.3.5 Traitement des impacts en phase travaux

- Demande du Commissaire enquêteur

L'étude d'impact fait apparaître logiquement que la phase de chantier sera la plus contraignante en matière d'impact sur l'environnement. Il conviendrait que la Métropole précise en synthèse les mesures de protection qu'elle envisage de mettre en œuvre lors des travaux ainsi que les mesures compensatoires qui seront prises notamment à la suite de l'abattage d'arbres

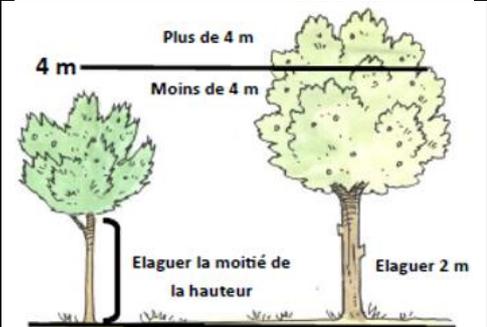
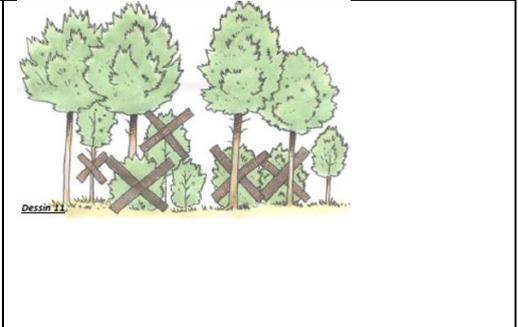
• Réponse du maître d'ouvrage :

Lors de la phase chantier, les travaux démarreront par l'aval de l'opération avec pour première réalisation le bassin de rétention et de traitement des eaux pluviales (bassin décanteur déshuileur débourbeur) ; il s'en suivra, en remontant en direction du Col de Fer, la construction du réseau d'eaux pluviales (réalisé à l'avancement du terrassement). Les eaux de ruissellement du chantier seront ainsi récupérées et traitées. Il est précisé que les 100 arbres à abattre (pins maritimes) sont une estimation à optimiser sur site lors des travaux.

C'est uniquement au droit de l'élargissement que les arbres seront abattus (820ml).

La compensation est envisagée par une replantation d'oliviers le long de la voie en crête ayant pour objectif multiple : une lignée coupe-feu et un tremplin pour la trajectoire de vol des chauve-souris (évitement de collision avec véhicules).

NB : Les Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) le long des routes sont l'ensemble des opérations de réduction des combustibles végétaux dans le but de diminuer l'intensité et limiter la propagation des incendies. Les OLD ne visent donc pas à l'éradication définitive de la végétation et ne s'assimilent ni à une coupe rase ni à un défrichage. Ses principes sont illustrés ci-après :

<p>&gt; Elagage des arbres sur la moitié de la hauteur pour les sujets de moins de 4 m et sur 2 m de hauteur pour les sujets de plus de 4 m</p>	<p>&gt; Coupe de la végétation herbacée et ligneuse basse au niveau du sol, après période de germination.</p>	<p>&gt; Suppression des arbustes en sous étage :</p>
		

• Avis du Commissaire enquêteur

Les mesures présentées ici confortent les mesures indiquées par le MO visant à pallier ou compenser les incidences environnementales du projet. Elles viennent compléter celles figurant déjà dans le dossier d'enquête

**3.3.6 Mise en œuvre des mesures souhaitées par la Commune**

• Demande du Commissaire enquêteur : En phase exploitation de la nouvelle voie, Il conviendra que la Métropole confirme les mesures demandées dans la délibération n°002.2023 de la commune de Saint Blaise à savoir :

- Une limitation de tonnage sauf pour les transports en commun
- Des limitations de vitesse pour limiter la pollution atmosphérique et sonores et limiter les nuisances sur le milieu naturels (faune et flore)

- L'extension du périmètre de la zone 30, actuellement instauré sur la RM14 au quartier de la Croix de Fer, sur une portion (à préciser) de la Route du Col de l'Olivier

Le public a fait part de ces préoccupations (thème C Circulation) ou de propositions relatives à la sécurité, lors de l'enquête

- Réponse du maître d'ouvrage :

- La limitation de tonnage sera de 19 tonnes, sauf pour les transports en commun.
- La vitesse sera de 50km/h sur la nouvelle voie et elle sera de 30km/h sur les agglomérations du Col de l'Olivier (hameau de la Croix de Fer) et dans la ZAC SAOGA.
- Des ralentisseurs de type écluses seront aménagés sur ces agglomérations

- Avis du Commissaire enquêteur

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

### 3.3.7 Analyse du bilan de l'opération

- Demande du Commissaire enquêteur

Des éléments permettant de tirer une analyse bilancielle du projet.

Il s'agit, notamment des informations suivantes :

- Un rappel du caractère d'intérêt général du projet
- Un rappel de la stricte limitation (minimisation) des expropriations nécessaires pour la réalisation du projet
- Des données permettant de tirer un bilan cout-avantages de la réalisation du projet :
  - Justification des atteintes à la propriété privée (renvoi au point précédent)
  - Le cout financier est-il supportable ? Rappel également des autres solutions envisagées et toutes données permettant de justifier le montant d'investissement du projet et sa prise en charge.
  - Eléments sur la rentabilité du projet
  - Les inconvénients d'ordre social

Un rappel des atteintes environnementales du projet (et/ou les éventuels dommages collatéraux qu'il provoque) et les mesures de compensations envisagées : renvoi à une question du posée au Procès-verbal de synthèse.

- Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant, la justification du coût d'investissement du projet et sa rentabilité, je vous apporte les éléments suivants :

- Le projet ne sera pas réalisé sur les marchés à bons de commandes actuellement ouverts pour les directions de la Métropole mais fera l'objet d'un appel d'offres d'opération spécifique (appel d'offres ouvert), avec des lots techniques (génie civil bassin de rétention, terrassements voiries, revêtement tapis...) qui permettront d'optimiser les coûts de travaux.
- La délibération du Conseil Métropolitain pour le Plan Pluriannuel d'Investissement Croissance, Emploi et Environnement a été votée le 21 octobre 2021 : elle traduit la volonté et le choix concerté des maires des communes membres de la Métropole de favoriser l'attractivité du territoire et la qualité de vie de ses habitants, en proposant un aménagement harmonieux des villes et villages dans un contexte de développement durable, de mobilité, et de solidarité pour les territoires ruraux.
- Ces projets, dont fait partie le projet de voie nouvelle reliant la Saoga au Col de l'Olivier, ont été votés à hauteur de 150 M€ sur la période 2021-2026.

- Le projet de voie de liaison Saoga-village de St Blaise s'inscrit ainsi dans le cadre des financements obtenus par le Contrat de Relance et de Transition Ecologique entre la Métropole et l'Etat.
- Tel qu'il est indiqué dans l'annexe à cette délibération, le projet de voie nouvelle devait démarrer sur la période 2021-2023 pour se terminer sur la période 2024-2026. Il a vu son calendrier retardé par des facteurs indépendants du Maître d'Ouvrage et notamment la période de confinement/Covid et le changement de la personne instruisant le dossier en Préfecture, mais les besoins et les enjeux de ce projet restent plus que jamais d'actualité.

Le MO joint à sa réponse une note de synthèse complémentaire (4.10Annexe 10\_ Note de synthèse complémentaire du maitre d'ouvrage ) déclinant les thèmes suivants

- Rappel des enjeux et justification de l'intérêt général du projet
- Foncier – minimisation des expropriations
- Présentation des variantes étudiées
- Inconvénients d'ordre social
- Tableau de synthèse des atteintes environnementales et mesures associées

- Avis du Commissaire enquêteur

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

A Nice le 6 janvier 2024



Georges MARTINEZ  
Commissaire Enquêteur

## 4 ANNEXES

---

### 4.1 ANNEXE 1\_ TABLEAU DES OBSERVATIONS COURRIELS

### 4.2 ANNEXE 2\_ TABLEAU DES OBSERVATIONS REGISTRE ET COURRIERS

### 4.3 ANNEXE 3\_ PV\_ REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC

### 4.4 ANNEXE 4\_ ESQUISSE D'AMENAGEMENT D'UN TROTTOIR CHEMIN DU COL DES OLIVIERS

### 4.5 ANNEXE 5\_ MEMOIRE EN REPONSE AUX QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

### 4.6 ANNEXE 6\_ LISTES DES COURRIERS EXPROPRIATIONS

Avec liste des courriers non distribués pour lesquels réexpédiés par la commune (erreur dans l'adresse ou nom des nouveaux propriétaires).

### 4.7 ANNEXE 7\_ CERTIFICATS D'AFFICHAGE DES COURRIERS NON DISTRIBUES N°1

### 4.8 ANNEXE 8\_ CERTIFICATS D'AFFICHAGE DES COURRIERS NON DISTRIBUES N°2

### 4.9 ANNEXE 9\_ LETTRE METROPOLE POUR LA MISE EN PLACE D'UNE LIGNE DE BUS

### 4.10 ANNEXE 10\_ NOTE DE SYNTHESE COMPLEMENTAIRE DU MAITRE D'OUVRAGE

**Enquête Publique Saint Blaise**  
**Création d'une voie entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de fer :**  
**Tableau des observations électroniques (courriels)**

**Légende :**

<i>Référence : Réf</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
Numérotation par ordre de dépôt	M : simple mail C : pour courrier joint au mail	F Avis Favorable au projet I Interrogations relatives à l'intérêt général E Préoccupations environnementales S Propositions de solutions modificatives ponctuelles C Impacts sur la circulation, les nuisances phoniques et la pollution P Questions relatives aux expropriations et Parcellaire T Demande d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases de réalisation et d'exploitation du projet	<b>En bleu</b> : sur le présent document  <b>En jaune</b> : Cf. annexe 3 (pièces jointes en annexe du rapport)

<i>N°</i>	<i>Date/Heure</i>	<i>Nom</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
1	08/11/23 à 17h57	Emile Burutil	M	F	Je vous sollicite pour vous donner notre avis en vue de la création de la nouvelle route du col de l'olivier, pour ma part au niveau mon épouse de descendre sur la plaine du afin de rejoindre son travail sur Carros sera un gain de temps et un gage de sécurité au niveau de la route par rapport à la route de la Loubières ; cette route apportera un lien social avec le village et la Saoga et résoudra le problème pour de transport des enfants vers l'école qui se trouve au village.	Nous prenons note de l'avis positif.
2	11/11/23 à 10h05	Jean-Paul Fabre	M	F	Cette nouvelle voie sera un lien physique indispensable entre le village et les quartiers de la plaine du var. Amélioration des transports scolaires et création d'une nouvelle ligne de transport en commun	Nous prenons note de l'avis positif.
3	11/11/23 à 10h18	Virginie Fabre	M	F	Je souhaite que la route soit réalisée, créant ainsi un lien entre le bas et le haut de la commune, sans passer par les communes voisines et permettant un accès direct à la RN 202	Nous prenons note de l'avis positif.
4	11/11/23 à 11h44	Gabrielle. Familiari	M	F	Je vous remercie de nous solliciter pour cette enquête. Cela me rassure le projet me semble être pris en compte. ENFIN !!! Depuis que cette route est attendue par beaucoup d'habitants et saint Blaise. Je sais que le montant est budgétisé depuis plusieurs années. Une décision rapide permettrait d'éviter que les devis	Nous prenons note de l'avis positif.

<i>N°</i>	<i>Date/Heure</i>	<i>Nom</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
					<p>initiaux ne soient plus d'actualité et que la facture finale augmente ...</p> <p>Cela apportera</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gain de temps et d'argent</li> <li>- sécurité</li> <li>- praticité</li> <li>- cohérence avec une vraie unité du territoire de saint blaise</li> <li>- une baisse de trafic sur une partie de la route RD 14 bien appréciable et moins de potentiel d'accidents par conséquent</li> </ul>	
5	11/11/23 à 12h22	Madame Piccerelle	M	F	<p>Je me permets de vous envoyer ce mail concernant le chemin du col de l'olivier. Le route menant de la nationale 202 vers St Blaise est très dangereuse car énormément fréquentée.</p> <p>Je me rends très souvent dans ce village afin de rendre visite à mes parents et mes beaux-parents. L'ouverture de la route du chemin du col de l'olivier est une route très attendue pour beaucoup de monde.</p> <p>Elle permettra une circulation plus simple plus fluide et donc moins dangereuse. Je suis totalement POUR la construction de cette nouvelle route que nous attendons tous impatiemment.</p>	Nous prenons note de l'avis positif.
6	13/11/23 à 21h17	Sandrine. Briand épouse Russo	M	F	<p>Je suis pour cette route !!!! Cela serait bénéfique pour le trafic et pour la sécurité de nos écoliers qui marchent sur le bord de la route</p> <p>Cela permettrait aussi de faire un lien entre le lotissement de la Saoga et le centre du village</p>	Nous prenons note de l'avis positif.
7	14/11/23 à 14h25	Marc Unia	M		<p>Je suis POUR la réalisation de cette future route entre le quartier de la Croix de fer et celui de la Saoga. Cela réduirait considérablement mon trajet maison/travail et éviterait enfin tous les problèmes de croisement sur cette route étroite qu'est la Loubiere.</p> <p>Cela fait plus de 20 ans que nous attendons cette nouvelle route et l'accueillerons avec un grand plaisir !</p>	Nous prenons note de l'avis positif.
8	14/11/23 à 16h26	Elodie Fabre	M	F	<p>Je voulais vous faire part de mon intérêt pour la création de la route du col de l'Olivier pour plusieurs raisons :</p>	Nous prenons note de l'avis positif.

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- accès plus rapide à la mairie et aux commerces du village. J'avoue préférer aller au restaurant plus proche de chez moi qu'au nouveau restaurant du village.</li> <li>- ne plus être un quartier "détaché" du village et sentir une plus grande appartenance à st blaise</li> <li>- pour éviter de faire 15 mn de route pour aller voir mes parents alors qu'en 5 mn j'y serai par le col de l'Olivier</li> <li>- pour gagner 10 mn sur mon temps de trajet maison/bureau et pouvoir récupérer mon enfant plus tôt. Bref pour se sentir St Blaisois à 100% !! Vive St Blaise</li> </ul>	
9	14/11/23 à 21h26	Florent Pascual	M	F	<p>Je suis totalement POUR la réalisation de la future route reliant la Saoga à La Croix de Fer. Cela permettra une déviation en cas de travaux / accident ou même éboulement... une réduction considérable du trajet maison travail et inverse. Nous en avons un exemple bientôt le (17/11/23) la route RM14 étant fermé de 8h à 16h et terminant le travail à 13h je suis dans l'obligation de faire un détour et de passer par Saint Martin du Var - La Roquette sur Var puis Levens pour enfin rejoindre Saint-Blaise. Une possibilité de se rendre beaucoup plus rapidement à Saint-Martin-du-Var pour se rendre à la Maison Médical en cas de soucis de santé. C'est donc avec un très grand plaisir je souhaite la création de cette future route.</p>	Nous prenons note de l'avis positif.
10	15/11/23 à 7h03	Isabelle. Unia	M	F	<p>Je suis POUR la création de cette voie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour me rendre chez mon fils qui habite sur l'autre rive du Var</li> <li>- Pour aller à Saint-Martin du Var, où se trouvent l'Intermarché (drive), la pharmacie et ma banque et où habite notre famille.</li> <li>- Et plus largement, pour permettre aux habitants de Saint-Blaise la Plaine de se sentir rattacher au village par une voie plus rapide d'accès, et donner un peu plus de sommeil aux enfants qui prennent le car de ramassage pour aller à l'école.</li> </ul> <p>En conclusion, un axe nécessaire et attendu depuis de nombreuses années.</p>	Nous prenons note de l'avis positif.

<i>N°</i>	<i>Date/Heure</i>	<i>Nom</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
11	15/11/23 à 14h44	Catherine. Barrade	M	F	<p>Je pense qu'il serait primordial que la route du Col de l'Olivier soit réalisée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- actuellement l'accès le plus direct entre le village et le bas de la commune est la route de La Loubière, route étroite et sinueuse.</li> <li>- Il y a un trafic très important et dangereux sur cette petite route.</li> <li>- De plus cette voie passe devant la crèche de Castagniers et à son niveau les voitures roulent souvent à une vitesse excessive, mettant en danger les enfants et leurs parents lors des transferts.</li> <li>- Les enfants domiciliés dans le quartier de la Saoga doivent actuellement effectuer un trajet en bus d'environ 17 kilomètres, d'une durée de 40 minutes, matin et soir. Cette distance et le temps de transport serait réduit d'environ un tiers,</li> <li>- Un accès plus court favoriserait une cohésion entre le bas et le haut de la commune et en améliorerait la vie sociale.</li> </ul>	Nous prenons note de l'avis positif.
12	15/11/23 à 16h05	Philippe. Barrade	M	F	<p>Cette route serait bienvenue et importante :</p> <p>Elle réduirait considérablement la distance entre le bourg de Saint-Blaise et la Saoga : moins de temps passé dans les transports, moins de pollution</p> <p>La route de la Loubière qui est actuellement empruntée est longue, sinueuse, avec beaucoup de véhicules. Elle passe devant la crèche La Barboteuse, d'où un danger accru pour les enfants (d'autant que la vitesse constatée est excessive). Enfin cette route du col de l'olivier serait un lien naturel entre le haut du village et la Saoga, la commune étant actuellement 'coupée en deux'. Ajoutons que les enfants de la Saoga qui vont à l'école à Saint Blaise verraient leur temps de trajet diminuer sensiblement.</p>	Nous prenons note de l'avis positif.
13	15/11/23 à 19h13	Richard. Silli	M	F	<p>J'approuve vivement ce projet qui doit permettre de relier le &lt; haut &gt; de saint Blaise avec le &lt; bas &gt;•</p> <p>Étant membre actif de l'association le Castel, chargé de maintenir l'état du château de saint Blaise, nous avons besoin de volontaires pour nous aider dans notre projet. Ces nouveaux habitants, nous ont moult fois manifesté pour leur désir de nous aider, mais gêne</p>	Nous prenons note de l'avis positif.

<i>N°</i>	<i>Date/Heure</i>	<i>Nom</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
					par la route à faire. Je pense que cette nouvelle route facilitera cette volonté à nous aider.	
14	17/11/23 à 13h12	Jean-François. Piccerelle	M	F	Nous sommes d'accord pour la nouvelle route de la Saoga afin de fluidifier la circulation sur la départementale, cela permettra aussi de diminuer le temps des trajets scolaires avec un kilométrage réduit.	Nous prenons note de l'avis positif.
15	19/11/23 à 13h14	Carla Piccerelle	M	F	Je suis favorable à l'ouverture de la route du col de l'olivier pour un accès plus rapide au bas de la commune.	Nous prenons note de l'avis positif.
16	19/11/23 à 16h09	Thierry. Viotti	M	F	Je suis favorable à la réalisation de la route qui reliera le quartier de la Saoga au cœur du village. Elle permettra d'éviter un long détour aux parents qui accompagnent leurs enfants à l'école. Les transports en commun pourront également desservir l'école plus directement.	Nous prenons note de l'avis positif.
17	19/11/23 à 18h10	Christine. Brusset	M	F	Je vous informe que dans le cadre de l'enquête publique concernant le col de l'olivier pour l'ouverture de la route de la Saoga je suis tout à fait favorable à ce projet qui permettra une meilleure fluidité de la circulation, une meilleure desserte du village de saint Blaise ainsi que ses alentours et aussi beaucoup plus de facilité pour le transport des écoliers.	Nous prenons note de l'avis positif.
18	19/11/23 à 20h25	Michel. Cornillon		C	Nous nous permettons de vous poser quelques questions : -il est prévu un passage jour de 550 véhicules mais qui sera surement plus important car la route va drainer aussi la population de Levens et Aspremont, ce qui représente environ 1 voiture toute les 3 min en partant sur la base de 24 heures, la concentration entre 6 h et 9h et 17h et 19h apportera un accroissement considérable pendant ces créneaux, quel sera ce flux en nombre lors de ces créneaux et comment a été estimé ce passage, par rapport à des pourcentage de population ou par des capteurs de passage au sol?, il est prévu de limiter la vitesse à 50 km/h sur la partie et 30 dans les lotissements, est ce que le risque d'accidentologie qui va devenir une préoccupation de tout instant pour les riverains est mesuré ? .	Un système de vidéosurveillance sera mis en place par la Commune dans le quartier du Col de l'Olivier.

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>La route va ouvrir un raccourci à des populations malveillantes est ce que le risque lié à la sûreté a été pris en compte et si oui quelles seront les mesures ?</p> <p>L'impact acoustique est déclaré ne pas dépasser les 60dB et il est précisé que les mesures d'émergences actuelles sont à 50, le rapport des mesures actuelles est-il déjà disponible et si oui est-il consultable ? il est précisé que si les mesures après travaux dépassent les 60 dB la métropole s'engage à mettre en œuvre des mesures compensatoires, savez-vous quelles sont ces solutions ?</p> <p>En haut de la piste actuelle se trouve une aire de retournement (précisément à l'endroit de la photo de tous les dossiers), cet espace sert à la majorité des riverains qui habitent à gauche en descendant le col de l'olivier à faire un demi-tour pour entrer en marche avant ou arrière chez eux et ce afin de ne pas couper la voie montante, comment ce sujet va être traité sachant que toutes les personnes précitées vont devoir couper en plein tournant la route à toutes les voitures montantes ?</p> <p>Des mesures de pollution ont été estimées en comparaison du passage actuel et du soi-disant gain avec la nouvelle voie, est ce que l'impact concentré précisément au niveau du col de l'olivier est estimé ?</p> <p>Nous avons pu lire dans ce rapport que le risque feu était pris en compte par le débroussaillage de 7 m de chaque côté de la voie et que les conditions mise en avant pour lutter contre le feu étaient en phase avec le PPRIF, ce risque est très préoccupant compte tenu de ce que nous avons déjà connu, avec les forts vents que nous connaissons sur l'emplacement de la futur voie mais aussi et surtout en prenant en considération la négligence de certains fumeurs peu scrupuleux.</p>	<p>Il est à noter que ce dispositif est déjà en place au quartier de la SAOGA.</p> <p>Le Conseil Départemental va mettre en œuvre un PC de surveillance centralisé sur l'ensemble des communes du Département.</p> <p>L'aire de retournement actuelle se trouve au bout de la voie sans issue du Col de l'Olivier et permet aux véhicules circulant sur la voie publique d'effectuer un demi-tour.</p> <p>Les riverains ont à charge de mettre en conformité leur accès privatif (Règlement Métropolitain de Voirie) afin d'entrer et sortir de leur parcelle sans mettre en danger les usagers de la voie publique.</p>
19	20/11/23 à 09h27	Sébastien. Urbain		P, T	<p>Nous sommes Monsieur et Madame Urbain</p> <p>Nous habitons au 862 chemin du col de l'olivier – La Saoga- 06670 Saint Blaise Tel. 06.08.18.07.16. Nous sommes concernés par la cessibilité d'une partie de notre terrain pour la construction d'un</p>	<p>Après vérification, la surface à acquérir sera au maximum de 1430 m<sup>2</sup>, soit environ 15,65% de la surface totale de la parcelle C1098.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>bassin de rétention des eaux pluviales sur la parcelle N° C 1098 pour une surface de 1998 m2 (soit 21.7% de la surface totale de celui-ci). Pour information nous avons acheté cette maison et ce terrain pour une valeur de 498000€ (l'achat de notre vie). Coup de cœur pour ce terrain car c'est une ancienne oliveraie (65 oliviers pour être précis) ce qui a motivé notre achat car la maison se trouvant dessus était entièrement à rénover et difficilement habitable en l'état car abandonné depuis de nombreuses années.</p> <p>Tout cela pour en venir au fait que cette achat coup de cœur est dû à 80% à la surface de celui-ci et aux oliviers si trouvant dessus, et les 20% restant à la maison (contenue des travaux à réalisés).</p> <p>Après 3 ans de travaux sur ce terrain : Abattage de 60 résineux qui nuisais à la survie de ces oliviers, dessouchages, évacuation en déchetterie des déchets vert, débroussaillages, réhabilitation du terrain et de ces 4 restanques, tailles des oliviers et enfin clôtures de cette parcelle. Après tous ces travaux nous avons l'ambition de récolté nos propres olives pour produire notre huile. Tout notre projet, aujourd'hui tombe à l'eau car la parcelle dont vous voulez nous exproprier, ces 1998 m2, comporte actuellement 20 oliviers dont la plupart sont centenaires soit un tiers des oliviers restant sur notre terrain. Nous sommes dépités et dans l'incompréhension totale et nous souhaiterions avoir quelques explications concernant le devenir :</p> <p>De ces oliviers, car âgés, il y a 1 chance sur 2 qui ne survivent pas à une transplantation sur une autre partie de notre terrain,</p> <p>De notre clôtures fraîchement posées (moins d'1 an),</p> <p>De la perte d'exploitation des récoltes des olives,</p> <p>De l'énergie à réhabilité cette partie du terrain et des locations des matériels si référent,</p> <p>De l'évacuation au tout à l'égout, car celle-ci passe sur cette partie du terrain.</p> <p>Après toute ces interrogations nous allons avoir d'autres préjudices par rapport à cette situation, je m'explique. La perte de la plus belle</p>	<p>La reposes de clôtures à l'identique est prévue au projet.</p> <p>La transplantation des oliviers sera étudiée avec un professionnel compétent.</p> <p>Toutes les mesures seront prises pour assurer un succès optimal aux opérations de replantation des oliviers (élagage préalable, apport de terre</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>partie de notre terrain cela vous l'avez bien compris mais aussi les nuisances sonores (nous allons passer de 50 véhicules jour à plus de 500), accompagné de la pollution qui va de pair et de l'insécurité routière que cela va engendrer. Mais aussi l'altération visuelle car notre maison donnée sur notre oliveraie et la vue qu'il va en découler en sera toutes autres.</p> <p>Notre bien va subir une moins-value importante dû à tous ces aménagements et j'espère que le montant de ce préjudice sera à la hauteur des indemnités qui nous seront proposées.</p>	<p>amendée...). Des opérations similaires dans le Département ont déjà été réalisées avec succès.</p> <p>La direction de l'assainissement a arbitré en faveur de la réhabilitation de la STEP du Col de l'Olivier. Le projet de tout à l'égout est donc abandonné.</p> <p>Cette évaluation sera réalisée par le juge des expropriations.</p>
20	21/11/23 à 15h45	Isaline. Carlin	M	F	<p>J'habite le village de Saint-Blaise, étant assistante maternelle l'intérêt de la route sera bénéfique pour mon métier, un gain de temps pour les parents ainsi que pour notre vie quotidienne. Nous avons hâte d'y avoir accès.</p>	<p>Nous prenons note de l'avis positif.</p>
21	21/11/23 à 22h36	Didier. Dambreville	M	F	<p>Ayant pris connaissance du dossier d'enquête publique je souhaite donner un avis favorable au projet de voie de liaison entre le village de Saint Blaise et le quartier de la Saoga de cette même commune. Habitant sur le domaine de la Saoga depuis 2017, j'attends en effet avec impatience l'ouverture de cette liaison, qui va apporter une qualité de vie supplémentaire à ma famille, qualité de vie qui a motivé mon installation sur cette commune à dimension humaine. Le trajet du transport en commun pour mes deux enfants encore scolarisés au village sera quotidiennement optimisé, favorisant le repos et les temps de jeux nécessaires à la récupération de mes bambins.</p> <p>De même, grâce à cette liaison plus rapide, nous pourrons participer davantage à la vie de village, aux animations et activités organisées par les différentes associations de la commune et envisager ou improviser plus facilement un déjeuner ou dîner au restaurant du prieuré plutôt que d'aller consommer dans les communes voisines.</p>	<p>Nous prenons note de l'avis positif.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					En espérant fortement que ce projet aboutisse enfin, je vous prie d'agréer, monsieur le commissaire enquêteur, à l'expression de mes sentiments distingués.	
22	24/11/23 à 09H06	Sylvie. Giordano	M	F	Nous sommes une famille de 4, cette route, permettra des trajets plus sécurisés et rapide, nos travaux et activités sont principalement de ce côté de la vallée. De plus nous l'attendons depuis tant d'années ! Nous sommes donc favorables à l'aménagement de cette nouvelle route.	Nous prenons note de l'avis positif.
23	25/11/23 à 11h57	Etienne. Hengy	M	F	Nous apportons notre plein soutien à ce projet attendu depuis longtemps. Cette voie nouvelle permettra un accès direct au village de Saint-Blaise et à ses services, avec un gain de temps appréciable et dans des conditions de sécurité optimales, ce qui n'est pas le cas actuellement par la route de la Loubière. Mention spéciale pour le transport scolaire dont le temps de trajet sera divisé par deux, avec des conditions de sécurité incomparables, ainsi que pour la possibilité d'ouvrir une nouvelle desserte de transport en commun.	Nous prenons note de l'avis positif.
24	26/11/23 à 17h53	Michel. Laot	C	I, E, T,	<p>Les critères qui avaient abouti au choix de la création d'une nouvelle route ayant radicalement changé, la construction de cette route ne serait-elle pas à remettre en cause urgemment ?</p> <p>En quoi une nouvelle route « désenclaverait » et rendrait plus compétitif le village-haut face à l'attractivité commerciale de la vallée et des communes voisines ?</p> <p>Mais, par exemple, l'utilisation de plusieurs bus de plus petite taille (à négocier avec la Métropole) n'aurait-elle pas résolu beaucoup plus simplement et définitivement ce problème du transport scolaire ?</p> <p>Ce nombre d'élèves n'évoluera plus alors qu'en fonction des seuls achats/reventes dans le lotissement ; et leur transport scolaire sera redevenu beaucoup plus aisé.</p> <p>Cette autre réalité des chiffres ne disqualifie-t-elle pas sérieusement l'obligation de disposer d'une nouvelle route ?</p>	<p>La voie nouvelle sera calibrée à 6m plus surlargeurs en virage permettant une circulation sécurisée des véhicules et un trafic fluide sans temporisation relative à l'attente de croisement. Sa localisation sur la Commune permet un accès direct à la vallée du Var et la mise en place de transports en commun efficaces.</p> <p>Actuellement, sont déjà mis en place des transports en commun de petite taille pour le ramassage scolaire qui ne peuvent pas croiser et génèrent de l'attente compte tenu de la géométrie de la RM614.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>Mais a-t-on mesuré que, même après une future éventuelle construction de la nouvelle route plus directe, deux autres écoles élémentaires seraient toujours situées à des distances deux fois inférieures à celle reliant le lotissement de la Saoga à l'école du village-haut ?</p> <p>L'intérêt général (de scolariser au mieux et sans dépenses excessives) a-t-il été évoqué grâce à une intercommunalité négociée avec les écoles primaires de Castagniers ou Saint-Martin du Var ? Cela dès le départ du projet ou plus récemment face au retard de construction de la nouvelle route ? Intercommunalité possible et déjà actée,</p> <p>Mais que représente un gain si minime de 4 minutes ? Que représente ce gain par rapport à un temps total de transport journalier qui est beaucoup plus long, aux heures de pointe, pour les actifs, vers leurs principaux lieux d'exercice professionnel, ou vers les grandes zones commerciales ? N'est-il pas disproportionné face à l'utilité collective d'autres projets liés aux enjeux actuels (climatiques ou d'autres natures) pour la municipalité, la métropole, le département ou la région ?</p> <p>Conclusions</p> <p>A mon avis les intérêts d'une nouvelle route sont discutables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Par le fait d'avoir minimisé une solution d'aménagement du réseau routier existant et/ou l'utilisation de bus scolaires de plus petite taille,</li> <li>- Par l'absence d'intercommunalité pour l'enseignement primaire (mais appliquée au secondaire),</li> <li>- Par une date de future mise en service de la route trop postérieure à celle du lotissement,</li> <li>- Par une durée trop courte de pleine efficacité d'un tel investissement pour les écoliers,</li> <li>- Par le fait que le désenclavement du « village haut » est un objectif contestable en regard du faible gain en temps de transport ou de services que la nouvelle route génèrerait pour ses actifs.</li> </ul>	<p>L'écart de 4 minutes est théorique (source : internet) ; sur le terrain, cet écart est de l'ordre du quart d'heure compte tenu des attentes dues au croisements et manœuvres dans les épingles.</p> <p>L'utilisation de bus de petite et moyenne taille n'apporte pas satisfaction sur le temps de trajet et génère de l'insécurité (manœuvres et croisements difficiles).</p> <p>Problématique de compétence différente communale / départementale.</p> <p>Le calendrier des travaux a été retardé par des facteurs indépendants du Maître d'Ouvrage : procédures environnementales, Confinement/Covid, délais d'instruction rallongés à la Préfecture... mais les besoins et les enjeux sont toujours d'actualité.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par un coût de construction important pour les collectivités en regard d'autres projets (locaux ou régionaux) de plus en plus urgents et nombreux,</li> <li>- Par le risque que la présence de la route, outre son impact immédiat de déboisement, induise une artificialisation ultérieure d'autres zones boisées ou végétalisées autour d'elle : véritable déni de la nécessité de limiter au maximum la transformation de surfaces naturelles en surface bétonnées dont l'impact climatique est pourtant d'une utilité publique fondamentale pour l'ensemble de la population.</li> <li>- Absence de certains plans et projets dans le dossier</li> </ul> <p>Dans le dossier d'information, pourtant très épais, manque cruellement le plan des travaux qui seraient réalisés au départ de l'actuelle route du col de l'olivier quartier Croix de fer, au niveau de la placette où se trouvent : le débouché du chemin de la croix de fer, le parking, le transformateur, le site de regroupement des poubelles.</p> <p>Contigües à cette placette se trouvent les 4 maisons du 37 au 85 route du col de l'olivier mais d'autres maisons situées plus en arrière, ainsi que d'autres en contrebas pour un total d'une douzaine d'habitations.</p> <p>Cette zone, faisant suite au nouveau carrefour, soulèvera de nombreux problèmes de sécurité, de logistique et de nuisances pour la douzaine de familles.</p>	<p>Le plan des travaux est annexé au présent mémoire en réponse et sera complété par le positionnement des arrêts de bus lorsque la Direction transport MNCA aura achevé l'étude qu'elle a initiée.</p>
25	27/11/23 à 14h54	UNIA Mickaël	M	F	Je suis pour la réalisation de cette future route entre le quartier de la croix de fer et celui de la Saoga. Cette route va apporter un axe plus rapide à la R6202 et faciliter le trajet d'un nombre considérable de personnes.	Nous prenons note de l'avis positif.
26	28/11/23 à 18h03	<b>Damien TEICHNER</b>	M	F	Une enquête publique porte sur la création d'une voie nouvelle, entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer sur la commune de Saint Blaise, au sein de l'opération d'intérêt national	Nous prenons note de l'avis positif.

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
		(DGA EPA ECOVALLEE)			<p>de la Plaine du Var. Créé en 2008, l'établissement public d'aménagement Ecovallée-Plaine du Var intervient dans le périmètre de cette opération d'intérêt national, en ayant pour mission principale « de conduire toute action de nature à favoriser l'aménagement, le renouvellement urbain et le développement économique [...], dans le respect de la diversité des fonctions urbaines, de la mixité sociale dans l'habitat ainsi que de la protection de l'environnement. » (Article L321-14 du code de l'urbanisme). A cet égard, l'établissement promeut un développement équilibré du territoire. Cette voie, qui utilisera une piste DFCI existante, permettra de relier directement la partie haute de la commune à la partie basse située sur la Plaine du Var. Les habitants de la commune, et notamment les écoliers, bénéficieront ainsi d'un accès direct entre les deux parties du village, leur évitant un long détour par Castagniers, avec les risques et les nuisances que ce détour peut générer. Au regard du dossier, des réponses apportés par la MNCA à l'avis de l'autorité environnementale et de l'avis de la DDTM, je tiens à vous informer de l'avis favorable de l'EPA pour ce projet.</p> <p>Je reste à votre disposition pour tout échange que vous jugeriez utile,</p>	
27	29/11/23 à 17h27	Elodie. Tomatis	M	C	<p>J'ai reçu une lettre m'informant qu'une enquête publique était ouverte concernant la création de la route entre la ZAC de la saga et le hameau de la croix de fer.</p> <p>J'habite à la croix de fer, au 1916 route de Castagniers.</p> <p>Je ne m'oppose pas à la création de cette route, néanmoins, j'émet quelques réserves en termes de sécurité et de tranquillité pour les habitants de la croix de fer.</p> <p>Voici mes remarques :</p> <p>Cette route occasionnera des nuisances sonores du fait des passages plus fréquents de voitures. Cela raisonnera dans les jardins. <b>Il faudra donc prévoir un revêtement adapté afin que nous n'ayons pas trop de désagréments de jour et de nuit.</b> Cette route</p>	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>attirera de nouvelles voitures qui passeront devant ma maison au 1916 route de Castagniers, dans les 2 sens. J'ai peur que les voitures roulent trop vite aux heures de pointe et créent des accidents (enfants écrasés, murs, routes ou clôtures abîmées...). Merci de mettre des dos d'âne et tout dispositif obligeant les conducteurs à ralentir bien en amont. Merci également d'éclairer la route située devant ma maison la nuit pour éviter les accidents. Merci de prévoir également des trottoirs larges pour que nous puissions continuer à nous promener en toute sécurité en famille, avec des poubelles et des places de stationnement pour les randonneurs, et d'aménager des chemins dans la nature proche de la nouvelle route. En effet, la construction de cette route ne doit pas empêcher les résidents du hameau et autres de pouvoir se promener à pied librement en toute sécurité comme c'est le cas encore actuellement, du fait du chemin existant. Enfin, des collégiens, lycéens et autres attendent et descendent de leur bus tous les matins à l'arrêt de la croix de fer. Je vous remercie de bien sécuriser les abords de l'arrêt de bus qui seront soumis à des passages de véhicules plus fréquents du fait de la création de cette nouvelle route.</p>	<p>Ces demandes (ralentisseurs, sécurisation des cheminement piéton) ont été prises en compte dans le projet d'aménagement annexé au présent mémoire.</p> <p>La Direction Transport aura pour obligation, dans le cadre de l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP), de construire des quais bus PMR aux normes, sécurisant de ce fait l'attente des voyageurs,</p>
28	1/12/23 à 9h37	Mairie de Castagniers	C	F	<p>Dans le cadre des enquêtes publiques préalables à la DUP pour la création de la voie nouvelle du Col de l'Olivier sur la commune de Saint-Blaise, veuillez trouver ci-joint la délibération du conseil municipal en date du 29 novembre 2023 donnant l'avis de la commune de Castagniers, (PJ inclus : délibération donnant un avis favorable à la création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer, Route du Col de l'Olivier sur la commune de Saint-Blaise).</p>	<p>Nous prenons note de l'avis positif.</p>
29	1/12/23 à 11h16	Louis. Guidi	C	S, T	<p>Suite au rendez-vous avec le commissaire enquêteur à la mairie de st Blaise, nous aurions des observations à vous communiquer. Concernant l'aménagement de la réduction de la route création parking. Serait-il possible de ne pas mettre de bites en plastiques qui dans le temps risquent d'être détruites et esthétiquement moches devant notre entrée de maison aussi je ne pense pas très</p>	<p>Ces demandes sont prises en compte et seront intégrées à la mise au point du projet lors des</p>

<i>N°</i>	<i>Date/Heure</i>	<i>Nom</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
					utile car avec les parkings en face donnent l'accès à une seule voiture. Nous voudrions savoir si le poteau EDF qui est situé à côté du coffre EDF serait enterré et si nous allons avoir l'accès à la fibre.	réunions de préparation aux travaux, en amont du chantier.
30	1/12/23 à 12h30	Jean-Pierre. Lucini	M	F	Nous habitons Castagniers. Concernant le projet d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la croix de fer, route du col de l'olivier. Notre avis est très FAVORABLE car d'utilité publique.	Nous prenons note de l'avis positif.
31	2/12/23 à 9h34	Louis. Guidi		S	Je reviens vers vous pour contester la création de balises j 11 devant l'entrée de mon Domicile et serait plus favorable pour un trottoir J'espère que cela sera pris en considération. (Voir observation n°29)	Requête précédemment prise en compte.
32	2/12/23 à 10h11	Nicolas. Barisone	M	F	En tant que propriétaire sur la commune de Saint Blaise (quartier Saint Antoine de Siga), je me permets de vous adresser un avis très favorable au projet de création d'une nouvelle voie entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de fer. En effet, ceci représente une plus-value incontestable pour un meilleur accès au village et ses alentours ainsi qu'une opportunité afin de favoriser le développement de la commune pour le bien des citoyens.	Nous prenons note de l'avis positif.
33	2/12/23 à 16h16	Hubert. B	M	F	Habitant à la Saoga, j'ai vraiment hâte de pouvoir utiliser cette route afin d'accéder plus simplement et facilement à Saint Blaise Village. De plus, cela permettra d'accéder aussi plus rapidement à Levens.	Nous prenons note de l'avis positif.
34	3/12/23 à 8h17	Laure. Poggio	M	F	Il me semble très important que la route de l'Olivier soit réalisée pour les raisons suivantes : - la route de la Loubière est très étroite et dangereuse. Elle est actuellement très fréquentée. - Le passage devant la crèche de la Loubiere est très dangereux. Les conducteurs roulent beaucoup trop vite et ne respectent pas la limitation de vitesse. Cela est très dangereux pour les personnes déposant leurs enfants à la crèche. En limiter le passage serait en limiter les risques d'accidents.	Nous prenons note de l'avis positif.

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					- pour les enfants de la Saoga étant à l'école au village, le trajet est très long et cela rallonge leurs journées déjà longues pour des enfants si jeunes.	
35	3/12/23 à 11h45	Christian. Canac	M	F	Suite à l'enquête publique concernant la future voirie reliant le quartier la Saoga à St blaise village, je vous confirme mon approbation sur le projet. En effet il sera beaucoup moins dangereux d'emprunter le nouveau trajet que l'actuel, qui avec ses nombreux virages et son étroitesse est une source d'accidents et accrochages, accentuée les jours de pluie.	Nous prenons note de l'avis positif.
36	4/12/23 à 11h15	Mme. Cotta	M	F, C	<p>Cette voie promise il y a quelques décennies maintenant permettra une liaison plus homogène entre les différents hameaux de Saint Blaise, évitera aux élèves en primaire un temps de trajet un peu long.</p> <p>Mais vigilance sur la sécurité et l'environnement (vitesse, éclairage, écoulement des eaux, protection des espèces).</p>	Nous prenons note de l'avis positif.
37	7/12/23 à 15h42	M. le Maire de LEVENS	M	F	Avis très favorable pour le projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer afin d'améliorer la circulation et réduire les risques d'accident.	Nous prenons note de l'avis positif.
38	8/12/23 à 10h54	Pascal Roulant	M	F	Après examen du dossier (chargé en ligne), je considère le projet comme un "plus" pour la commune et ses habitants, que ce soit au niveau environnemental, sociétal, ou au niveau de la sécurité routière. Cette liaison apportera enfin une unité à notre commune avec un impact environnemental dérisoire. Le dossier est complet et détaillé, il conviendra de respecter lors de la réalisation, le cahier des charges. Je donne un avis favorable au projet.	Nous prenons note de l'avis positif.
39	8/12/23 à 17h12	Monsieur Gonella JJ	M	F	Enfin ! Merci pour cette voie nouvelle attendue depuis si longtemps, qui nous permettra d'atteindre la 6202 rapidement.	Nous prenons note de l'avis positif.
40	8/12/23 à 20h19	M. et Mme Chamarre	C	I, S, C, E	Ce projet est bien évidemment louable sur le principe puisqu'il permettrait de relier directement la commune de Saint Blaise en sa partie haute et la ZAC de la SAOGA. En revanche, nous contestons le tracé de cette route au niveau de la ZAC de la SAOGA.	Nous prenons note de l'avis positif.

<i>N°</i>	<i>Date/ Heure</i>	<i>Nom</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
					<p>En premier lieu, nous notons à plusieurs reprises qu'il est mentionné que le projet de route a pour objet le « désenclavement » du village de SAINT BLAISE (A titre d'exemple, page 6 de la note explicative A 2). Cependant, le village de SAINT BLAISE n'est en aucune manière « enclavé » puisqu'il est desservi par la RM14/ RM1114 qui relie le village à la RM6202 dans la plaine du Var. Cela ressort d'ailleurs expressément de la note explicative mais encore de l'étude d'impact. Le terme de désenclavement m'apparaît totalement inapproprié et ne saurait être de nature à justifier le projet de nouvelle route.</p> <p>Il est donc également inexact de mentionner qu'il n'existe aucune infrastructure de déplacement permettant de relier la partie haute de la commune à la partie basse (page 6 de la note explicative), compte tenu de l'existence de la RM14/ RM1114 et de la RM6202.</p> <p>En second lieu, nous notons que la création de la voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer remplirait les objectifs définis par la Métropole Nice Côte d'Azur en termes de sécurisation et de fluidité du trafic et en termes d'unité communale ainsi que de maintien et d'amélioration de l'unité fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune (page 21 de la note explicative).</p> <p>Nous notons également qu'il est mentionné que la création de la nouvelle voie aura un impact « positif ++ » sur la population et sur le milieu humain, et un impact neutre sur le milieu physique. Nous ne pouvons souscrire à cette analyse qui ne tient aucunement compte de la configuration actuelle de la ZAC de la SAOGA. En effet, à la lecture des documents qui composent le dossier d'enquête publique, notamment les plans de travaux et les plans issus du PLUM, il apparaît que la voirie métropolitaine qui sera créée, passera directement et au cœur même de la ZAC de la SAOGA (Annexe n° 2). Ce tracé est incompréhensible au regard de son caractère certain de dangerosité pour la population qui réside sur la ZAC de la SAOGA, sans compter les nuisances sonores et polluantes que l'ouverture de cette route entrainera indubitablement pour les résidants. Il est</p>	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>important de préciser que les personnes qui ont fait le choix de vivre sur le site de la SAOGA, l'ont fait pour des raisons de confort, de sécurité (pour leurs enfants, adultes et animaux), d'écologie, mais aussi de tranquillité et de bien-être. Pour notre part, le choix de vivre dans une maison individuelle à La SAOGA a été motivé pour toutes ces raisons et pour ne plus avoir à subir les nuisances de la vie en ville, notamment les nuisances liées au trafic routier. Or le passage de la voirie projetée au cœur même du hameau de la SAOGA présente un caractère certain de dangerosité et de nuisances sonores et polluantes. Pour preuve de la dangerosité du tracé actuel au niveau de la ZAC de la SAOGA, il est indiqué en page 310 de l'étude d'impact qu'« Actuellement, le quartier de la Saoga profite d'une desserte en transports en commun et le passage d'une ligne de bus est prévu, reliant le village de Saint-Blaise à la RM6202bis, avec un arrêt dans chaque sens de circulation. » Nous vous précisons à ce titre qu'un arrêt de bus avait été installé à l'origine au centre de la Zac de la SAOGA (Annexe n° 3) sur la voirie qui traverse la ZAC. Cet arrêt de bus a été déplacé au niveau de la RM6202 (Annexe n° 4) en raison de la dangerosité de son emplacement eu égard au trafic routier des seuls habitants de la ZAC de la Saoga et également en raison des difficultés de manœuvre des bus qui empruntaient cette voie. Par conséquent, l'objectif de sécurisation « des déplacements, notamment pour les transports scolaires (Étroitesse et manœuvre nécessaire sur la RM14) » (page 41 de la notice explicative) si la voie nouvelle traverse la ZAC de la SAOGA, ne sera pas rempli. Il en va de même de l'objectif d'amélioration de la sécurité par le délestage et le report de trafic. En effet, la traversée de la ZAC de la Saoga engendrera nécessairement une augmentation de la dangerosité pour les habitants de la ZAC. Cela est d'autant plus vrai qu'il ressort de la notice explicative (page 45) qu'il est envisagé un trafic de 500 véhicules par jour, ce qui est considérable pour le hameau de la Saoga. D'ailleurs, cette évaluation du trafic projeté est très largement sous-évaluée puisqu'elle ne tient pas compte de la population actuelle tant en partie haute que</p>	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>par la basse, sachant qu'il est précisé dans l'étude d'impact (page 202) qu'il n'existe actuellement aucune station de comptage routier fixe ou temporaire sur la RM14. En conséquence, cette évaluation de 500 véhicules par jour est totalement hypothétique, pour ne pas dire illusoire, sachant qu'elle ne tient pas compte de surcroît de l'augmentation du trafic par le passage des habitants de LEVENS et TOURETTES LEVENS qui emprunteront indubitablement la voie nouvelle pour rejoindre la plaine du var. Nous remarquons à ce titre qu'il n'est prévu aucun dispositif sécuritaire au niveau de la ZAC de la Saoga (dispositifs de limitation de vitesse, écluses etc...). Par conséquent, le phénomène de dangerosité pour la population sera bien évidemment considérablement accru si la voie nouvelle créée traverse la ZAC de la Saoga. Le tracé actuel aura donc un impact négatif indéniable sur la qualité de vie des résidents de La Saoga, mais encore de la Faune et de la Flore. Il en va également au niveau sonore puisque que comme je l'ai indiqué en préambule, la voie projetée sera à proximité immédiate des habitations et immeubles nouvelles créés sur la ZAC. Il y aura donc nécessairement un impact négatif qui n'est aucunement pris en compte dans l'étude d'impact.</p> <p>Les objectifs de sécurité et d'absence d'impact pour la population de la ZAC seraient éventuellement remplis si le tracé actuel était revu.</p> <p>En effet, il est incompréhensible que la nouvelle voirie traverse la ZAC de la SAOGA alors qu'elle peut aisément la contourner, sans que cela ne remette en cause le projet, puisque le tracé actuel du chemin du col de l'olivier (ou piste du col de l'olivier) sur lequel sera implanté la future voirie, contourne déjà la ZAC de la SAOGA, sur la partie ouest de la ZAC (voir plans cadastraux joints – annexe n° 5). Il suffirait de prolonger la voirie projetée sur la piste existante (Annexe n° 6 – Photos de la notice explicative), ce qui ne poserait pas de difficultés puisque, dans le cadre du projet de voirie nouvelle, des travaux sont prévus à cet endroit pour faire passer le collecteur d'eau pluvial avec installation d'un bassin décanteur (annexe n° 7)</p>	<p>Au sein de l'agglomération de la ZAC SAOGA, la vitesse sera limitée à 30km/h et il sera aménagé des dispositifs ralentisseurs de type écluse, en concertation avec les riverains.</p> <p>Cette proposition ne répond pas aux objectifs de desserte sécurisée et efficace en transport en commun (ligne régulière et transport scolaire) de la ZAC SAOGA.</p> <p>Il est rappelé que le projet présenté est identique à celui annoncé lors que l'enquête publique de la ZAC SAOGA.</p> <p>Il est souligné que ce tracé a été validé par l'enquête publique relative au PLUm (emplacement réservé).</p> <p>Cette variante ne répond donc pas à l'intérêt collectif (pas de desserte de la ZAC SAOGA).</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>Cette solution permettrait de satisfaire l'objectif de relier directement la partie haute et la partie basse de la commune, tout en remplissant les objectifs de sécurité et d'absence d'impact pour la population de la ZAC de la SAOGA. En l'état du tracé projeté de la voirie, nous ne sommes pas favorables à la création de cette nouvelle voie, sauf à ce qu'elle contourne la ZAC de la Saoga en empruntant le tracé existant du chemin du col de l'Olivier.</p> <p>Nous vous remercions en conséquence de bien vouloir tenir compte de ces observations et constatations afin que le tracé de la voirie projetée soit revu et réétudié, ou, a minima, que des dispositifs anti-nuisances sonores soient prévus pour les habitations jouxtant la route envisagée ainsi que des dispositifs de sécurité. Cependant, il me semble que la solution de bon sens et d'intérêt collectif serait que la route projetée contourne la ZAC de la SAOGA en empruntant le tracé actuel de la piste du Col de l'olivier.</p>	<p>Voir réponse détaillée à la question n°1 du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse</p>
41	9/12/23 à 10h43	Pierre. Lore	M	F	<p>Cette route permettra un accès plus sécurisé et plus rapide pour les habitants de St Blaise, et les quartiers qui y gravitent. La sécurité d'abord</p>	<p>Nous prenons note de l'avis positif.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
42	9/12/23 à 12h24	Jacques. Ghirlanda	M	F	<p>Je suis favorable à la création de cette route pour toutes les raisons déjà bien explicitées dans le dossier.</p> <p>A titre personnel je mettrais l'accent sur l'impact que devrait voir ce lien :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-une plus grande participation des habitants de la ZAC de la Saoga à la vie du village de Saint-Blaise : manifestations organisées par la Municipalité et les diverses associations de la Commune et renforcement par voie de conséquence de l'esprit d'appartenance au village. A ce jour en effet le trajet nécessaire pour se rendre au centre village où sont concentrées les activités se fait par la route de la Loubière : il est long et semble être dissuasif pour un certain nombre d'habitants. -permettre un accès plus rapide et aisé à Saint-Blaise aux visiteurs et touristes pour découvrir notre patrimoine culturel, historique et naturel tout en favorisant la fréquentation de notre Auberge communale. Je pense qu'il devra être porté une attention particulière à l'ambiance sonore générée par le trafic automobile et les mesures de sécurité nécessitées par ce même trafic. Enfin s'il apparait nécessaire l'abattage d'une centaine d'arbres (page 44 rapport TPF) en phase chantier il est important de veiller à ce que le projet puisse préserver la qualité paysagère de notre territoire à l'issue de ce chantier.</li> </ul>	Nous prenons note de l'avis positif.
43	10/12/23 à 19h48	Anne. Cardot- Scaiola	M	F	<p>La création de cette nouvelle entre la ZAC SAOGA et le hameau de la CROIX DE FER est un projet très attendu de la population de SAINT BLAISE parce qu'elle va faciliter et sécuriser l'accès au village, à l'école, à l'auberge du Prieuré et à la Mairie.</p> <p>Cette route va :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rajouter du lien entre les habitants et les services proposés</li> <li>- réduire le temps d'accès à la ZI de CARROS, au CADAM et à Nice</li> <li>- réduire le temps de transport des enfants</li> <li>- sécuriser la route : moins sinueuse, moins dangereuse parce qu'adaptée au croisement de deux voitures.</li> </ul> <p>C'est un projet utile à tous.</p>	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
44	10/12/23 à 20h36	Famille Thrigan	M	C	<p>Nous tenons à vous donner notre avis sur la construction, la mise en service de cette route du Col de l'olivier.</p> <p>Toute notre famille, petits et grands, plusieurs générations, est CONTRE ce projet. Nous possédons une propriété, à la Croix de Fer, route du Col de l'Olivier, depuis bientôt soixante-dix ans. Nous apprécions particulièrement le lieu, l'environnement, la vue jusqu'à la mer, la nature, la faune, le calme, même si les choses ont évolué, il y a quelques années déjà, avec la construction du lotissement. Nous pensons que cette route sera dangereuse, car très pentue par endroit (Nous connaissons bien le chemin à pied ...) et vue la manière dont certains conduisent actuellement, vite, sans respect des règles, nous nous posons vraiment des questions ... Ne serait-il pas possible de poursuivre la route qui remonte le vallon de Saint Blaise, un peu plus au nord, et de rejoindre ensuite le bas du village ?</p>	<p>La vitesse sera limitée à 30km/h au sein de l'agglomération du Col de l'olivier / Croix de Fer et seront associés à cette mesure des ralentisseurs de type écluses comportant une offre de stationnement.</p> <p>La route qui remonte le Vallon de St Blaise est inondable et comporte un système de fermeture d'urgence en cas d'aléa climatique. Par ailleurs, poursuivre la voie existante impliquerait des travaux en zone protégée Natura 2000 au titre des « vallons obscurs » remarquables, ce qui paraît a priori impossible.</p>
45	10/12/23 à 20h58	Camille. Lacan	M	C	<p>Je vous écris pour vous faire part de mon opposition à ce projet de nouvelle route. Je suis propriétaire au chemin du Groulas.</p> <p>La création de cette route ne va à mon sens qu'amplifier le trafic sur la route de Castagniers pour les personnes remontant de la 202 vers Aspremont ou Levens. Celle-ci est déjà très sinueuse et pas large du tout. Outre l'aspect de pollution sonore que cela va apporter, l'accidentologie de la route n'en sera qu'amplifiée par l'augmentation du trafic.</p>	<p>La prospective de trafic conclut sur une répartition du trafic existant sur les différentes voies et non sur une amplification. La pollution et l'accidentologie sont ainsi lissés et non augmentés.</p>
46	10/12/23 à 20h59	Ameline. Barge	M	I, C, E	<p>Je tiens à vous faire part de mes remarques concernant le projet de création de route entre le hameau de la croix de fer et le domaine de la Saoga. Je ne suis pas favorable à la création de cette voirie. En effet, plusieurs accès existent déjà entre la 202 et la route de Castagniers (via le village de Castagniers, via la route de la Loubière, ou via Levens). Le temps de trajet entre le rond-point de la Saoga sur la 202 et le village de Saint-Blaise en passant par la Loubière sera identique avec le nouvel accès. De plus, cette nouvelle voirie va créer des nuisances sonores et un danger supplémentaire pour les habitants au hameau de la Croix de Fer, qui, actuellement, jouissent</p>	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maître d'ouvrage
					<p>d'une tranquillité de vie. Aussi, il faut savoir que l'école de Saint-Blaise village est saturée en enfants. Il serait plus opportun d'investir cet argent de construction dans un deuxième pôle d'éducation au domaine de la Saoga afin de renforcer le système éducatif du village de Saint-Blaise.</p> <p>Pour finir, je tiens à vous rappeler que le village de Saint-Blaise est inscrit à Natura 2000 afin d'en préserver la faune et la flore. Avec cette voirie, vous allez contribuer à la destruction de cet habitat qui est nécessaire à la biodiversité.</p>	<p>Ce projet, de compétence uniquement de communale, ne permet pas de répondre aux objectifs métropolitains de desserte efficace en transport en commun (ligne régulière et scolaire), de désenclavement du village (sécurisation par meilleur accessibilité des services de secours), réalisation de voie coupe-feu plébiscitée par le SDIS dans le respect de l'environnement, sécurisation de la liaison routière par une proposition de voie calibrée à 6m plus surlargeurs (réduction de l'accidentologie).</p>
47	11/12/23 à 00h56	Stéphane Verardi		T, C	<p>Suite à l'ouverture de l'enquête publique concernant l'éventuelle ouverture prochaine de la Route du Col de l'olivier entre la Croix de Fer et le Quartier de la Saoga, je viens vers vous afin de vous faire parvenir les interrogations après lecture du dossier de l'enquête publique et discussion avec le commissaire enquêteur. Habitant au 45 Route du Col de l'olivier, mes questions porteront essentiellement sur les travaux portant sur le quartier de la Croix de Fer en bout de chantier.</p> <p>1- Sur les Plans il n'y paraît aucune information concernant la réfection du parking existant avec les places de stationnements pour les riverains déjà existantes. Ainsi que les poubelles, le transformateur etc.... au niveau du 51 Route du Col de l'olivier. Qu'en sera-t-il après travaux ?</p> <p>2- Concernant l'arrêt de bus qui se situe sur la Route d'Aspremont, va-t-il être conservé et si oui, à quel endroit et pour quel bus ? Ceux de la ligne 76 ou des bus scolaires ? S'il est déplacé en bas de la route au niveau du parking, risquerai-t-il d'empiéter et de supprimer des places de parking déjà existantes ? Il sera peut-être judicieux de le placer à un endroit accessible à tous, le moins</p>	<p>1-Les éléments cités ne sont pas impactés par le projet et seront conservés.</p> <p>2-La Direction transport a initié une étude visant à maintenir ces arrêts et proposer éventuellement un déplacement si celui-ci s'avère plus pratique et sécuritaire.</p> <p>3-Une écluse a été prévue sur la route du Col de l'Olivier afin de sauvegarder une espèce végétale protégée. Elle aura le double avantage de faire également ralentir les véhicules à l'approche du virage en épingle sous le quartier de la Croix de Fer.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>dangereux possible par rapport à la circulation, pour la sécurité de tous et de nos enfants.</p> <p>3- Une sécurisation de 20m a été prévue sur la Route du Col mais à quoi correspond elle et à quel endroit ?</p> <p>4- Le but étant de relier la Saoga au village de St Blaise, quels sont les avantages pour nous qui vivons en bout de chantier ?</p> <p>Car on parle de fluidifier le trafic de la commune mais cette Route sera l'accès direct le plus rapide à la RN202 ou au village de St Blaise et de ce fait la circulation va augmenter exponentiellement.</p> <p>En effet les riverains comme nous vont subir des points négatifs majeurs comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-l'augmentation du nombre de passages des véhicules tous les jours qui passent aujourd'hui par la route de la Loubiere qui est l'unique passage pour la RN 202 et qui la désertent une fois l'ouverture de la route effectuée. (Point positif pour eux mais pas pour nous)</li> <li>Le nombre de 500 passages /jour me semble très peu et non fondé.</li> <li>Les véhicules de St Blaise passeront uniquement par cette Route du Col de l'Olivier, ceux habitant la Commune de Levens en profiteront également car plus rapide qu'en passant par la Roquette, et de ce fait les habitants de la Loubière et de la Route d'Aspremont s'en trouveront grandement favorisés par un effet inverse qui risque de nous impacter grandement.</li> <li>- Le stationnement qui s'effectue actuellement à la Loubière pour le covoiturage (une dizaine ou une quinzaine de véhicules /jour), se fera dorénavant sur le parking nous permettant de stationner nos véhicules actuellement et le manque de places va se faire ressentir.</li> <li>- le bruit et les nuisances sonores qui sont quasi-nuls aujourd'hui vont être omniprésents une fois la route ouverte et aussi durant les nombreux travaux.</li> </ul> <p>5- les travaux de la pente au niveau de la Route d'Aspremont qui est de casser cette dite pente va entraîner des travaux conséquents avec des murs de soutènement etc...</p>	<p>4-Le quartier Col de Fer aura une liaison routière directe à la Vallée du Var avec une offre en transport en commun pertinente.</p> <p>L'usage du parking sera essentiellement pour les riverains et aura peu d'intérêt pour les usagers en transit. Les parkings de co-voiturage seront proposés dans la Plaine du Var, le long de la RM6202, au plus proche des transports en commun, lignes de bus et train des Pignes, où ils ont une réelle pertinence.</p> <p>5-Les soutènements seront déterminés suivant la géologie du terrain à excaver ; les murs ne sont pas systématiques.</p> <p>Les profils en long et en travers de la nouvelle sont étudiés en conséquence.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>La cassure de la pente va entraîner une vitesse d'entrée dans notre quartier encore plus problématique qu'aujourd'hui car actuellement beaucoup de véhicules coupent la route en descendant à vive allure par la gauche au lieu de respecter le code de la Route et de serrer à droite à une vitesse adéquate.</p> <p>La sécurité de nos enfants qui jouent devant nos maisons, à vélo, trottinette etc.... ne pourront plus le faire sans risquer de se faire renverser par un véhicule ou alors de créer un accident face à face.</p> <p>Qu'en est-il de la prise en compte de cette problématique ?</p> <p>Peut-être serait-il envisageable de trouver une solution de rondpoint, dos d'ânes etc.... pour assurer la sécurité de tous ?</p> <p>6- Combien de temps vont durer les travaux devant notre carrefour de la Croix de Fer ?</p> <p>Quelles solutions pouvez-vous nous proposer pour ne pas subir des problèmes d'accessibilité à nos domiciles et aux stationnements durant le départ au travail ou le retour au domicile et des temps d'attentes importants.</p> <p>7- Des trottoirs de sécurité piétons vont-ils être présents dans le projet, un point incendie sera-t-il pris en compte pour la défense des incendies ? Les stationnements seront ils conservés ?</p> <p>8- l'accessibilité aux commerces de St Blaise est considéré comme un point positif dans le tableau prévu à cet effet mais aucun commerce (à part le restaurant du village et un camion ambulant du jeudi soir) n'existe au Village. Et dernier point :</p> <p>9- Nos avis et questions compteront ils réellement sur l'ouverture ou non de la Route ? Un "referendum" sera-t-il mis en place pour compter nos voix favorables ou défavorables ? Et si oui seront elles majoritaires ou non pour que les travaux de l'ouverture soient validés ?</p> <p>J'espère que les interrogations, questions et avis dont j'ai fait part aideront à faire avancer le projet de cette enquête.</p>	<p>L'usage d'une voirie métropolitaine n'est pas celui d'une place de village non circulée.</p> <p>La vitesse au sein de l'agglomération de la Croix de Fer est limitée à 30km/h et des systèmes ralentisseurs type écluses seront mis en place.</p> <p>6-Des réunions d'information et concertation seront organisées en préalable aux travaux avec le Maître d'Ouvrage et les entreprises retenues pour répondre à ces questions d'organisation de chantier.</p> <p>7-l'aménagement de sécurité incendie a déjà été réalisé ; les trottoirs font partie du projet d'aménagement proposé en annexe.</p> <p>8- Au village de Saint Blaise, les services publics suivants sont également une source d'attrait : l'agence postale, la Mairie, la médiathèque et la ludothèque, la salle polyvalente (cinéma, associations).</p> <p>9-c'est le principe de la procédure d'enquête publique.</p>
48	11/12/23 à 09h22	M. et Mme Gonzalez	C	C, S, E	Nous tenons à vous préciser que nous sommes totalement défavorables car tout cela pour ne pas perdre 5mn de voiture,	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>c'est cher payer que de sacrifier 800 ou 900 âmes à une centaine sans compter notre flore et notre faune. A l'heure où on nous demande de faire des efforts afin de protéger notre planète et nous savons de quoi nous parlons, notre propre fille étant écologue et non pas écologiste.</p> <p>Sans compter :</p> <p>1 Pour un problème de sécurité en cas d'accident grave la Métropole et/ou le procureur de la République seront tenus pour responsables et ne pourront prétendre ne pas être au courant.</p> <p>2 Le carrefour que vous voulez faire au niveau de la Croix de Fer qui va vers le lotissement et plus tard au hameau de la Zac de la Saoga est aujourd'hui pris par une cinquantaine d'habitants du lotissement. La route est dangereuse car il y a un dénivelé de plus de 10 % et même dans la voiture on ne voit pas bien. Il faut être pratiquement au milieu de la route pour voir (photo 1, 2, 3, 4, 5)</p> <p>3 Lorsque cette voie sera créée, il y aura entre les voitures de Saint Blaise, de Castagniers et d'Aspremont qui passeront (car les automobilistes ont peur de la route de la Loubière) plus de 1000 véhicules jour et même en installant des feux rouges il y aura des accidents graves et peut-être même des morts.</p> <p>4 vous devrez dans le lotissement créer 2 voies et 1 trottoir pour éviter les accidents car il y a des enfants et des personnes qui marchent sur la route. Tout ceci est infaisable sans prendre des terrains privés. (Photos 6 et 7)</p> <p>Sans compter les problèmes de stationnement pour toutes les villas du lotissements existantes depuis plus de 30 ans pour créer une route pour le domaine de la Saoga qui est très récent et qui ont acheté à bas prix en toute connaissance de cause.</p>	<p>L'aménagement proposé est conforme à la réglementation technique en vigueur et respecte les prescriptions environnementales.</p> <p>4- Cette requête est prise en compte dans le projet annexé au présent mémoire.</p> <p>5-Le trafic Moyen Journalier sur ladite section de voie est de l'ordre de 1400 véhicules jour dans les</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>5 Avant de créer cette voie, je vous rappelle qu'entre le rond-point du col de l'Olivier et l'intersection du carrefour de la Loubière, la départementale n'est pas du tout adaptée pour accueillir 500 voitures minimum venant d'Aspremont, Tourrettes Levens, Châteauneuf et de Castagniers car ils ne passeront plus par la route de la Loubière pour aller sur la 202, la zone industrielle. Je vous rappelle que sur ce tronçon de route peu fréquenté aujourd'hui, nous faisons souvent des marches arrière et nous nous adaptons entre automobilistes car nous nous connaissons. Comment allons-nous faire quand la route existera avec plus de 500 voitures, fourgons, camions (Sans oublier le transport scolaire qui s'arrête et obstrue la circulation) qui vont rouler comme des dingues sur cette route dépourvue de trottoir pour nos enfants et riverains qui vont sans doute créer des accidents graves dont la Métropole et Procureur de la République seront responsables car parfaitement au courant. Photos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 21 et 22) 6 – Même en réalisant un bassin de rétention d'eaux pluviales, vous ne pourrez pas empêcher lors de très fortes pluies à la vue de la longueur de la route que l'eau ruisselle et inonde les villas et là encore la Métropole et le procureur seront tenus pour responsable.</p> <p>7 En ce qui concerne l'environnement  Nous vous rappelons que nous sommes en zone Natura 2000 et que tous les habitants du quartier de la Croix de Fer rencontrent régulièrement des problèmes quand ils souhaitent réaliser des travaux à cause de cela. Et vous, vous allez faire un bassin de rétention des eaux totalement inefficace car il va faire 1504m3 et qu'il en faudrait un de 5000m3 pour des dimensions d'environ 60 mètres x 30 mètres par 3 mètres de</p>	<p>deux sens (relevés de trafic de novembre 2023). Cette remarque est donc fausse.</p> <p>Les principaux points durs de voirie étroite sur la RM14 entre le Col de l'Olivier et la Loubière ont fait l'objet d'étude de projets d'élargissement.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>profondeur détruisant les arbres et la faune de notre belle forêt où de très nombreux habitants, randonneurs, cavaliers se baladent régulièrement et perturbant aussi toute notre belle faune oiseaux, sangliers, renards, ânes, brebis, les chevaux etc..... Que nous entendons tous les jours et nous rappelle que nous vivons dans un cadre idyllique à la campagne. (Photos 15, 16, 19 et 20)</p> <p>Nous ne sommes pas contre le lotissement de la Saoga mais ils sont venus s'installer à Saint Blaise à moindre coût et aujourd'hui ils veulent toutes les commodités sans se rendre compte je pense de toutes les nuisances que va créer cette route à tout un village. Car lorsqu'ils vont voir qu'il y aura entre 500 et 1000 voitures par jour qui vont traverser leur lotissement, ils vont comprendre que c'est fini aussi l'insouciance pour les enfants et quand on marche sur la route.... (Photos 17 et 18). Mon épouse et moi-même habitons au centre de Nice et nous avons acheté il y a 30 ans à Saint Blaise pour son cadre de vie, le calme, les cris des animaux en tout genre et c'est top. Nos deux filles sont nées et ont grandi, sont allées à l'école de Saint Blaise et encore aujourd'hui, nous montons et descendons 3 fois minimum par semaine 2 fois par jour soit 80 km car souvent les horaires de bus ne correspondent pas aux horaires de nos filles et nous nous adaptons. Nous ne faisons pas de scandale à la Mairie et à la Métropole pour avoir des bus toutes les heures. Nous pensons que pour 6mn de voiture cela fait beaucoup de frais et d'énormes dégâts. Et si les ouï-dire sont vrais, il faut que la Mairie instaure un transport scolaire.</p>	<p>La Métropole Nice Côte d'Azur possède la compétence pour le transport scolaire et organise celui-ci sur la commune de Saint Blaise.</p>
49	11/12/23 à 14h27	Sylvie. Occelli		C, E, S	Je fais suite à l'enquête publique concernant le projet de la nouvelle voie entre le Hameau de la Croix de Fer (où je réside) et la Saoga et me permets d'émettre des interrogations quant à ce projet.	

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>A l'heure actuelle où tous les politiciens se penchent sur l'empreinte carbone, j'ai du mal à comprendre comment cette nouvelle voie n'engendrera pas des nuisances sonores, pic de pollution, risques de feu plus élevés, sécurité au niveau des piétons, promeneurs... et autres nuisances environnementales. De plus, je m'aperçois qu'aucun projet de plan pour le Hameau de la Croix de Fer ne figure dans l'enquête. Quid du passage de la route et par la même quid du parking actuel, où allons-nous garer nos véhicules (nous sommes cinq familles). Quid des poubelles (qui d'ailleurs pourraient être mises ailleurs aux vues de l'incivisme des citoyens qui y règne souvent).</p>	Cf. plan d'aménagement annexé
50	11/12/23 à 17h02	David. Pele		C, T, S	<p>Dans le cadre de la création de la voie nouvelle dite du col de l'Olivier, étant habitant de Saint Blaise au niveau de la croix de fer, au niveau du 222 route du col de l'Olivier, veuillez trouver nos interrogations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quels sont les aménagements de sécurité prévus, particulièrement au niveau de la croix de fer ? Aujourd'hui la route est peu passante et nos enfants peuvent se déplacer en sécurité</li> <li>- Par ailleurs, en regardant les aménagements prévus, nous comprenons que des plots seront placés devant nos maisons et celles de nos voisins pour mettre en place une circulation alternée des voitures. Une assistante maternelle exerce au 21 place de la frigola et la création d'un trottoir serait plus sécurisant pour amener nos enfants que des plots, est-ce une alternative envisagée ?</li> <li>- Quel est le stationnement prévu ? Avez-vous pris en compte les besoins de tous les riverains ? (Nous garons actuellement nos voitures devant nos maisons et même s'il apparaît que des places de stationnement sont prévues, il ne nous semble pas qu'il y en ait un nombre suffisant pour que tous les habitants actuels puissent continuer de stationner leurs voitures ainsi).</li> <li>- Quelle est la prévision de trafic journalière ? Avez-vous fait des études quant à l'impact sonore ?</li> </ul>	<p>Cf. plan d'aménagement annexé</p> <p>La réunion de coordination avec les concessionnaires est obligatoire en amont des</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>- Est-il prévu d'enfouir les câbles électriques sous la route ? Est-il prévu de déployer la fibre dans le quartier par la même occasion ?</p> <p>- Avez-vous évalué l'impact qu'une telle création de route aura sur la valeur des maisons ?</p>	<p>travaux et les réponses seront données à cette étape de procédure.</p> <p>Le juge des expropriations répondra à la question des évaluations foncières (hors champ de notre compétence).</p>
51	11/12/23 à 17h16	M. et Mme Picon	C	F, T, P	<p>Par le présente nous tenons à vous présenter nos demandes et inquiétudes vis à vis des travaux de la voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la croix de fer route du col de l'olivier.</p> <p>Nous voulons être sûr que les réseaux soient en états et fonctionnels après les travaux, réseau sec (électricité et Télécom), et réseau AEP et réseau EU (tout à l'égout)</p> <p>Nous avons également une vive inquiétude concernant le réseau EP, une gestion des EP répondant au changement climatique est nécessaire.</p> <p>Vous voulez nous prendre du terrain (148m2 sur la parcelle 605 et 23m2 sur la parcelle 603 soit 148+23 = 171m2).</p> <p>Nous demandons une compensation financière correspondant au prix du marché pour ces 171m2.</p> <p>Nous souhaiterions également qu'il y ait une réunion publique entre le maitre d'ouvrage (la Métropole) et les résidents concernés par les travaux.</p> <p>Nous serons favorables à ce projet du moment que tous les ouvrages réalisés respectent les normes et les règles de l'art. (Voir plan joint)</p>	<p>Les travaux seront réalisés dans les règles de l'art.</p> <p>L'évaluation sera réalisée par les Domaines.</p> <p>Il y aura une réunion publique en amont du démarrage du chantier.</p>
52	11/12/23 à 18h01	Daniele Lac	M	F	<p>Je suis tout à fait favorable au projet de l'ouverture de la route du Col de l'Olivier :</p> <p>-gain de temps pour tout le monde, petits et grands.</p> <p>-lien entre les bas et le haut du village pour une vie sociale plus active entre les habitants.</p>	<p>Nous prenons note de l'avis positif.</p>
53	11/12/23 à 18h47	Christiane. Augier		F	<p>La route de la Loubiere est petite et sinueuse. Au départ se trouve la crèche avec tous les problèmes de stationnement pour les</p>	<p>Nous prenons note de l'avis positif.</p>

N°	Date/ Heure	Nom	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
					<p>parents et les enfants un poteau et le rétrécissement au niveau de celle-ci pose des problèmes ainsi que la limitation de vitesse non respectée.</p> <p>Le trafic est important et aggrave le danger.</p>	
54	11/12/23 à 22h11	Stéphane. Verardi		C	<p>Suite au mail du 10 Décembre 2023 (<i>voir observations n°47</i>) je viens vous faire d'une question supplémentaire que j'ai oublié de noter dans ce mail précédent. Concernant la fluidité de la circulation, la réfection de la route va entraîner un passage beaucoup plus important au niveau de la Route de Castagniers entre la Croix de Fer et l'embranchement pour le village de Castagniers. En effet les habitants de Aspremont et le haut de Castagniers, pour prendre la route du Col de l'olivier, vont emprunter un tronçon qui est déjà très dangereux, étroit et accidentogène avec le nombre et la vitesse des véhicules qui y passent tous les jours. L'augmentation de la circulation risque encore plus de créer des dangers importants pour les riverains et les usagers de cette route (piétons, enfants etc..). La Route de Castagniers n'est pas forcément en bon état et sur certains croisement et virages, très étroits et donc potentiellement problématique. Pouvez-vous prendre en compte ce problème supplémentaire ? Et nous apporter des précisions et solutions ?</p>	<p>Les principaux points durs de voirie étroite sur la RM14 entre le Col de l'Olivier et la Loubière ont fait l'objet d'étude de projets d'élargissement.</p>

## Enquête Publique Saint Blaise

### Création d'une voie entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de fer :

#### Tableau des observations sur registre DUP

#### Légende :

Référence : Réf	Nature	Thèmes	Avis maitre d'ouvrage
Correspond à la numérotation sur le registre	R : pour observations écrite directe sur le registre C : pour courrier déposé et joint au registre	F Avis Favorable au projet I Interrogations relatives à l'intérêt général E Préoccupations environnementales S Propositions de solutions modificatives ponctuelles C Impacts sur la circulation, les nuisances phoniques et la pollution P Questions relatives aux expropriations et Parcellaire T Demande d'échange avec le maitre d'ouvrage lors des différentes phases de réalisation et d'exploitation du projet	En bleu : sur le présent document  En jaune : Cf. annexe 3 (pièces jointes en annexe du rapport)

Réf.	Date	Nom	Adresse	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
R1	15/11/2023	M & Mme Lucini	500 route de Saint Blaise-Castagniers	R	F	Avis Favorable	Nous prenons note de l'avis positif.
R2	15/11/2023	Mrs De Pieri & fils	2, Roue de Levens-Saint Blaise	C	F	Toujours entendu parler de la route du Col de l'Olivier depuis 60 ans. Ce projet va se réaliser pour le bien de tous les habitants de Saint Blaise Le rapprochement du lotissement la Saoga au centre du village permettra aux enfants de ne plus faire 15km pour venir à l'école et aussi de permettre de soulager le réseau routier	Nous prenons note de l'avis positif.
R3	15/11/2023	Mme Saturno	2388 Route du Col de l'Olivier Saint Blaise	C	F, S	Excellente chose attendue. Cependant compte tenu des particularités du réseau de voirie au niveau de ZAC de Saoga, et des prévisions d'augmentation considérables du trafic dans l'avenir, propose de séparer les voies montantes (voie actuelle de la zone) et descendantes (chemin du col de l'olivier contournant ainsi la ZAC à l'Ouest). Un sens unique serait instauré	Cette proposition ne répond pas à l'objectif de desserte en transport en commun et scolaire en cœur de ZAC SAOGA. Voir réponse détaillée à la question n°1 du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Réf.	Date	Nom	Adresse	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
						dès l'intersection du chemin et de la route, la sortie des différentes dessertes se ferait par le haut sur la voie descendante au Nord permettant d'aller vers la RM6202 à gauche ou en continuant vers la RM14 à droite.	
R4	24/11/2023	M & Mme Augier	445 chemin du Roure à Saint Blaise	R	F	Cette liaison sera plus directe entre notre commune (village) et la Vallée du Var	Nous prenons note de l'avis positif.
R5	01/12/2023	Illisible		R	I, C	<p>Fait un constat de la saturation de l'école par suite de la création de la SAOGA</p> <p>Etude totalement erronée et projet inutile voire négatif car couts exorbitants en matière d'infrastructures (aménagement et entretien), cout supplémentaire pour la ligne de bus spécifique, augmentation de la pollution. En termes de nuisances et sécurité, l'accès amont sur la M6017 avec une pente importante nécessite un mangement important tel que prévu, augmentation de la circulation car les habitants d'Aspremont et Castagniers vont également utiliser cette route au lieu de la Loubière. L'augmentation du trafic entre la Loubière et le futur carrefour n'a pas été prise en compte. Cela va entrainer une dangerosité d'accès à la M6017 pour les riverains (chemins de la Gipasse, Groulas, col de Galante, Collet du Couvert, Grand Pas, etc..) de ce tronçon soit 36 véhicules.</p> <p>La création de cette voie va augmenter les risques d'accidents car l'étude d'impacts n'indique pas le nombre d'usagers venant d'Aspremont et Castagniers. Sur le plan concret au col de l'Olivier, 20 maisons perturbées par le bruit, la pollution, et les accidents.</p>	<p>Cette proposition ne répond pas à l'objectif de desserte en transport en commun et scolaire en cœur de ZAC SAOGA.</p> <p>Il est confirmé par M. le Maire que les écoles maternelle et primaire ne sont pas saturées. Il est rappelé que la création de la voie nouvelle nourrit des objectifs multiples largement évoqués et répétés au sein du présent mémoire.</p>

Réf.	Date	Nom	Adresse	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
						Contrairement à ce qui est dit dans l'étude, le gain de temps est identique que ce soit par la Loubière ou le col de l'Olivier. Cette route ne va pas résoudre le problème de saturation de l'école du Village et les gains attendus par ce projet sont désuets. Il serait plus judicieux d'investir dans une nouvelle école à la Saoga, permettant ainsi une moindre fatigue pour les enfants, disparition des risques d'accidents, pas de bruit de circulation et aucun entretien d'une nouvelle voie.	
R6	01/12/2023	Mme Bedini Marie		R	F	Favorable à la création d'une voie au niveau des parcelles 915 et 918 (Fragola)	Nous prenons note de l'avis positif.
R7	01/12/2023	M. Barisone		R	F	Très intéressé par ce projet d'ouverture de la route du col de l'Olivier qui raccourci le trajet pour accéder à sa propriété au Chemin de Roure pour soigner un poney et un âne. Espère que ce projet se réalise.	Nous prenons note de l'avis positif.
R8	01/12/2023	Mme Samantha Laot	37 Chemin du Col de l'Olivier Saint Blaise	C	I, C	<p>Voir courrier joint</p> <p>Le projet ses points positifs et négatifs surtout les questions qu'il soulèvent, ses incompréhensions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La végétation a poussé depuis 20 à 50 ans...ce n'est pas du débroussaillage qui va être fait sur 16m de large, ce sont des arbres qui vont être coupés</li> <li>• Le projet d'améliorer les routes existantes a été « réalisé » mais d'autres solutions ont-elles été pensées en utilisant des bus plus petits, faire en sorte que les voitures roulent moins vites</li> <li>• « Le projet permet de désencombrer le village » (lu dans le dossier) Ou est quand le village est-il encombré ?</li> </ul>	<p>La proposition de bus de petite taille est déjà mise en œuvre et les limitations de vitesse en 50 et 30km/h en agglomération seront mise en œuvre avec des ralentisseurs de type écluses.</p> <p>Le projet apporte une sécurisation de part :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une voie calibrée à 6m en section courante et des surlargeurs en virage</li> <li>- Des trottoirs en agglomération</li> <li>- Des ralentisseurs en agglomération avec limitation à 30km/h</li> <li>- Une desserte de bus en ligne régulière et bus scolaire au plus proche des habitations avec des cheminements piétons et quais bus PMR</li> </ul>

Réf.	Date	Nom	Adresse	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
						<ul style="list-style-type: none"> <li>« Une route étranglée au niveau du tunnel de la Bouïssa » ...lien avec la nouvelle route !</li> <li>« Le projet rempli les objectifs définis par NCA en termes de sécurisation » : Pouvez-vous m'expliquer où est la sécurisation du projet ?</li> <li>« Rapprocher les usagers de Saint Blaise la Plaine avec les services publics » Pour l'école peut être mais pour le reste la mairie n'est pas équipée pour faire les cartes d'identité et les passeports etc. Les usagers du bas iront plutôt vers Saint Martin du Var</li> <li>« Le projet permettrait de passer de 17 à 6.5 km » Pouvez-vous m'expliquer par où vous êtes passé pour avoir 17 km au compteur ? <ul style="list-style-type: none"> <li>Donc, on réalise un projet de 4M€ pour gagner 4 mn en voiture et 10 à 15 mn pour les écoliers qui iront bientôt au collège, et dont le nombre s'il devenait inférieur à 10 ne justifierait pas un transport scolaire selon le règlement métropolitain.</li> </ul> </li> <li>Sur le plan des nuisances sonores, un enrobé phonique sera-t-il mis en place ?</li> <li>Comment la vitesse sera-t-elle réduite avant la descente du carrefour de la Croix de Fer ? <ul style="list-style-type: none"> <li>Où va se situer l'arrêt bus Croix de Fer ?</li> </ul> </li> <li>Pourquoi acquérir les parcelles 5,21 et 22 si ce n'est pour faire aucun travaux, devenir du parking, questions sur le devenir de cette zone (stationnement, poubelles, etc.) <ul style="list-style-type: none"> <li>Quel sera le cheminement piétons dans cette zone Un trottoir est-il envisagé ?</li> </ul> </li> <li>Que deviennent les câbles d'éclairage public, fibre optique, RTC ? Sont-ils enterrés ?</li> </ul>	<p>L'écart de 4min est théorique et ne prend pas en compte la taille du véhicule, les manœuvres dans les virages, les attentes pour croisement...</p> <p>Le transport scolaire s'adresse aux scolaires de la maternelle au lycée. Les écoliers certes grandissent mais n'oublions pas que de nouvelles naissances peuvent avoir lieu, ainsi que nouveaux arrivants (mutation foncière).</p> <p>Par ailleurs, la Métropole s'est engagée (voir courrier du Président de la Métropole du 23 octobre 2023) à étudier la création d'une ligne de transport reliant les villages de Saint-Blaise et Castagniers (Les Moulins) et desservant le domaine de la Saoga et Saint-Blaise la Plaine. Cette ligne compléterait la desserte actuelle de Saint-Blaise et faciliterait les correspondances avec la ligne 59 qui relie Nice à Plan du Var et avec la ligne des Chemins de Fer de Provence qui propose une halte à Castagniers-les Moulins. Le positionnement des arrêts sera arrêté par l'étude réalisée par la Direction transport.</p> <p>La zone de parking, poubelles, transformateur ne sera pas modifiée.</p> <p>Le plan d'aménagement est annexé au mémoire en réponse. Il propose un cheminement piéton sécurisé et continu sur la totalité du chemin du Col de l'Olivier urbanisé.</p>

Réf.	Date	Nom	Adresse	Nature	Thèmes	Résumé	Avis maitre d'ouvrage
						<ul style="list-style-type: none"> <li>Autres questions sur le déroulement des travaux, la création d'un cheminement piétons le long du nouveau parcours, un transport public est-il prévu sur la nouvelle voie ?</li> </ul> <p>En conclusion</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le projet est ancien et ne semble plus correspondre aux besoins de la population,</li> <li>La terre aurait besoin qu'on la respecte mieux, pas qu'on la détruisse pour une route inutile vue toutes les routes alentours qui desservent le village de Saint Blaise,</li> <li>Le projet n'est pas finalisé vu toutes les questions qu'il pose</li> <li>Une route qui coute 4 M€ - études comprises - pour gagner 5 mn en moyenne.</li> <li>En somme nous marchons sur la tête réveillons-nous !</li> </ul>	
R9	01/12/2023	M. Michel Laot	37 Chemin du Col de l'Olivier Saint Blaise	C		Voir courriel identique n°24 (voir courrier joint)	/
R10	11/12/2023	M. Gallet Louis	49 chemin des Fournes	R	F	Donne un avis favorable à la création d'une voie entre Saint Blaise (La Plaine) et le Village	Nous prenons note de l'avis positif.
R11	11/12/2023	M. Camilla Richard		R	F	Avec satisfaction, la fin prochaine d'un long serpent de mer	Nous prenons note de l'avis positif.
R12	11/12/2023	Mme Carbone Marine	2388 route du Cole de l'Olivier-lot 36	R	S, T	Souhaite connaitre comment sera traité le raccordement de la voie de la Saoga avec la nouvelle voie. Pour la sécurité, un rail de sécurité avec un muret est-il prévu en prolongement de l'existant ? Concernant le traitement des eaux pluviales, et pour éviter que les eaux de pluies aillent sur le terrain de l'ASL2 et sur le lot 36 car	Des glissières de sécurité sont prévues. Les eaux de pluie ruisselant sur la voie sont récupérées et envoyées dans le réseau d'eau pluviales, avec traitement avant rejet dans un bassin de rétention.

<i>Réf.</i>	<i>Date</i>	<i>Nom</i>	<i>Adresse</i>	<i>Nature</i>	<i>Thèmes</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
						pas de muret le long de la route, une reprise de la voie pour récupérer les eaux est-elle prévue ?	
R13	11/12/2023	SDIS 06		C	F	<p>Décrit les intérêts certains de la réalisation du projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Répondre à la problématique des risques naturels entraînant des obturations de voies <ul style="list-style-type: none"> <li>• Répondre aux problématiques d'accidentologies ou de désengorgement des axes de circulation sur la RM114 utilisable aujourd'hui</li> </ul> </li> <li>• Gain de temps pour les secours en limitant les distances et contournement d'axes de circulation</li> <li>• Répondre à un engagement lors et en complément d'appui en feux de forêts</li> </ul>	Nous prenons note de l'avis positif.

## Enquête Publique Saint Blaise

Création d'une voie entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de fer :

### B - Tableau des observations sur registre B - Enquete parcellaire

<i>Réf.</i>	<i>Date</i>	<i>Nom</i>	<i>Adresse</i>	<i>Nature</i>	<i>Thème</i>	<i>Résumé</i>	<i>Avis maitre d'ouvrage</i>
1	11/11/2023	Daniel Biagini	168 Digue de la Garde Saint Blaise	C	P	Favorable à la cession gratuite des terrains sous réserve que lors de la révision du PLUM, les terrains restants puissent être constructibles pour la réalisation d'un logement familial. Dans la mesure où il jouxte une opération de lotissement, propose de faire d'autres cessions pour la construction de logements sociaux. Indique que si sa demande ne serait pas prise en compte, alors avec son frère ils devront arrêter l'activité de maraichers pour cause de retraite et qu'ils n'ont aucun repreneur.	Cette proposition sera examinée par le juge des expropriations.

**Voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le  
hameau de la Croix de Fer – route du Col de  
l'Olivier  
Commune de Saint-Blaise**

**Dossier d'enquête préalable à la DUP**

**ANNEXE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE**



Ce mémoire rassemble les éléments de réponse aux observations et questions formulées par le public lors de la mise à disposition du dossier d'enquête publique.

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>TABLEAU DE SYNTHESE DES MESURES EN PHASE CHANTIER</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>RAPPEL DES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET (ET/OU LES EVENTUELS DOMMAGES COLLATERAUX QU'IL PROVOQUE) ET PRECISIONS SUR LES MESURES EN PHASE EXPLOITATION AU REGARD DES OBSERVATIONS FORMULEES</b>	<b>9</b>
2.1	TABLEAU DE SYNTHESE DES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES ET MESURES ASSOCIEES .....	9
2.2	PRECISIONS SUR LES MESURES EN PHASE EXPLOITATION AU REGARD DES OBSERVATIONS FORMULEES .....	12
2.2.1	SECURITE DANS LES QUARTIERS DE LA CROIX DE FER ET LA ZAC. ....	12
2.2.2	NUISANCES SONORES .....	12
2.2.3	COMPENSATION A L'ABATTAGE ET PRECISIONS SUR LES OLD .....	13
2.2.4	GESTION DES PLUIES .....	14
2.2.5	INCIVILITES AU REGARD DES RISQUES INCENDIES .....	14
<b>3</b>	<b>ECHANGES AVEC LES RIVERAINS</b>	<b>14</b>
<b>4</b>	<b>PRECISIONS SUR LES TRAFICS ET PREVISIONS</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>PRECISIONS SUR LES OLIVIERS (OBERVATION DE MR URBAIN)</b>	<b>15</b>

## 1 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES MESURES EN PHASE CHANTIER

Le tableau suivant fait la synthèse de l'ensemble des mesures prévues dans le cadre du chantier, au regard des diverses nuisances susceptibles d'être engendrées, sur les différentes thématiques environnementales et humaines.

Thématique	Nature des nuisances et mesures associées
Générale	<p>Tous les chantiers sont sources de nuisances et de désagréments, tant sur l'environnement naturel qu'humain, durant sa période de réalisation. Concernant le chantier pour la création de la voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer, <b>la Métropole s'engage à mettre en place une charte contractuelle</b> sur laquelle les entreprises travaux (mandataires, cotraitants, sous-traitants, prestataires extérieurs) auront obligation de s'y conformer.</p> <p>La charte retenue est <b>la charte « chantier vert » de la Métropole Nice Côte d'Azur</b>. Cette dernière a été décrite dans l'étude d'impact mise à disposition lors de l'enquête publique. La charte s'articule autour de 8 engagements rappelés ci-dessous.</p> <div data-bbox="580 739 1251 1680" style="text-align: center;"> <p><b>La Métropole Nice Côte d'Azur s'engage pour préserver l'environnement</b></p> <p><b>8 ENGAGEMENTS</b> pour des chantiers à faibles nuisances</p> <p>Maître d'ouvrage, maître d'œuvre et entreprises présents sur ce chantier s'engagent à :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Organiser et sécuriser le chantier et ses abords</li> <li>2 Limiter les risques sur la santé du personnel</li> <li>3 Limiter les pollutions du milieu environnant</li> <li>4 Informer et prendre en compte les remarques des riverains</li> <li>5 Former le personnel de chantier</li> <li>6 Limiter les nuisances causées aux riverains</li> <li>7 Réduire, réutiliser et recycler les déchets</li> <li>8 Préserver le patrimoine archéologique et naturel</li> </ol> <p>Le(s) maître(s) d'ouvrage :      Le(s) maître(s) d'œuvre :      La/Les entreprise(s) :</p> <p><b>MÉTROPOLÉ NICE CÔTE D'AZUR</b></p> </div> <p>Par la signature de cette charte, chaque entreprise s'engagera individuellement comme collectivement, à mettre en œuvre des méthodes de travail permettant de contribuer à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La bonne gestion des déchets produits et leur réduction ou leur revalorisation en circuit court (par exemple, valorisation du bois coupé en bois de chauffage pour les riverains), ainsi que la maîtrise des consommations énergétiques (eau, électricité, gasoil...),</li> <li>- La maîtrise des nuisances sonores et vibratoires, par le respect de la réglementation en vigueur, l'instauration d'horaires de chantier compatibles avec la vie riveraine, le phasage des actions les plus bruyantes aux heures adéquates, l'interdiction de travaux de nuit, la limitation des vitesses sur les routes existantes dans la ZAC et la Croix de Fer,</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La maîtrise des émissions de poussières/fumées par l'aspersion des pistes et zones remaniées dès que nécessaire, la réduction des vitesses de circulation, l'interdiction de brûler,</li> <li>- La maîtrise des risques de pollutions par la mise en œuvre de mesures stricts de protection des sols et des eaux (bacs de rétention, kits anti-pollution, géotextiles de protections au sol...), ainsi que l'interdiction formelle de tout rejets dans le milieu naturel,</li> <li>- La formation et la sensibilisation de tout le personnel de chantier à l'application des mesures et le respect de la charte de chantier vert (réunions de sensibilisation, exercices de mise en situation, contrôles et suivi du chantier par un chargé environnement interne aux entreprises travaux).</li> </ul> <p>Un système de pénalités pour écart environnemental, ou prime d'action sur objectif de résultat environnemental, pourra être instauré par la Métropole, incitant au respect de la charte et des mesures.</p> <p>Un contrôleur extérieur Environnement, pour le compte de la Métropole, sera également désigné pour veiller à la bonne mise en œuvre et au respect des mesures environnementales. Les entreprises devront formaliser leur engagement par la rédaction de documents tels que le Plan de Respect de l'Environnement (PRE), ou encore Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED), documents obligatoires et soumis à validation préalable au démarrage de toute action ou travaux.</p> <p>Un dispositif d'information du public et de communication aux riverains sera mis en place. <b>La Métropole s'engage, que ce soit préalablement au démarrage des travaux, durant leur réalisation, ainsi qu'en fin de travaux, à informer et communiquer auprès de l'ensemble des riverains</b> et du public le désirant, sur l'avancement du chantier, à répondre aux questionnements, inquiétudes ou plaintes éventuelles.</p>
<p><b>Qualité de l'air Poussières</b></p>	<p>Pour limiter la production de poussières et de boues, les mesures à mettre en œuvre sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arroser par temps sec régulièrement afin d'éviter la dispersion des poussières et les fixer au sol, en particulier lors de la phase de terrassement afin de limiter les risques liés à l'aspergillose,</li> <li>- Bâcher le chargement des camions chaque fois que nécessaire (matériaux et/ou déchets volatils) et notamment en période de grand vent,</li> <li>- Installer un bac de lavage des roues des véhicules en sortie de chantier et vérifier leur propreté avant départ, le cas échéant, obligation de nettoyage des voies d'accès et routes empruntées par les engins et camions de chantier, dans la ZAC et le hameau de la Croix de Fer,</li> <li>- L'interdiction des brûlages de toute nature,</li> <li>- Une information préalable de tous les intervenants.</li> </ul>
<p><b>Risques de pollutions des eaux</b></p>	<p>Pour limiter voire éviter tout risque d'apports de matières en suspension dans les eaux, de déversement accidentel de laitance de béton, d'hydrocarbures, ou de l'émulsifiant employé dans le cadre des travaux de revêtement de chaussée, les mesures suivantes seront mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Surveillance de la bonne organisation du chantier et des zones de stockages,</li> <li>- Mise en place d'un assainissement de chantier, avec notamment l'imperméabilisation des aires d'installation, de lavage et de passage des engins de chantier, et, dans la mesure du possible, la mise en place de bacs de décantation et de déshuileurs au niveau de ces aires,</li> <li>- Stockage des produits potentiellement polluants dans des bacs étanches,</li> <li>- Bras des pelles, BRH et tout godet présentant des raccords hydrauliques stockés sur géotextiles,</li> <li>- Présence d'un stock de matériel absorbant sur le chantier (kits anti-pollution, poudre de diatomée),</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation et sensibilisation des compagnons et personnel de chantier aux bonnes pratiques pour éviter toute pollution.</li> </ul>
<b>Risques naturels (incendies)</b>	<p>Les mesures suivantes devront être respectées pour éviter tout risque de départ de feu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise à disposition d'extincteurs (vérifiés et pleins) et de bannes à feu par zone de travaux et au niveau de la base vie,</li> <li>- Interdiction de meuler/disquer en cas de risque incendie très élevé et exceptionnel,</li> <li>- Formation sur Feu domestique d'une partie du personnel chantier,</li> <li>- Sensibilisation du personnel sur ce risque lors de l'accueil,</li> <li>- Prévenir de tout risque d'effets de loupe,</li> <li>- Interdiction de fumer sur le site du chantier,</li> <li>- Être vigilant afin de repérer tout départ de feu le plus rapidement possible.</li> </ul> <p>Traitement des anomalies et procédure d'alerte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En cas d'absence ou d'insuffisance de moyen d'extinction le signaler à son supérieur pour qu'il fasse disposer extincteur en nombre suffisant,</li> <li>- Lors d'un départ de feu donner l'alerte immédiatement, tenter de circonscire le feu (extincteur, viser la base des flammes, retirer tout matériaux combustible),</li> <li>- Prévenir les pompiers (appel du 18, signaler le lieu du sinistre le plus précisément possible, rester à la disposition des secours pour toute précision, ne jamais raccrocher en premier),</li> <li>- En période de risques importants, informer le SDIS 06 du début et de la fin de chaque journée de chantier.</li> </ul> <p>Le contrôle du chantier sera renforcé sur ce point, et notamment en période à risques pour éviter tout départ de feu.</p>
<b>Circulation, stationnement, sécurité</b>	<p>Les dispositions seront prises pour gérer dans les meilleures conditions les circulations des camions de chantier sur les voies publiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place de mesures de restriction avec une signalisation adaptée pour assurer la sécurité des usagers,</li> <li>- Maintien en bon état de ces dispositifs pendant la durée des travaux,</li> <li>- Nettoyage régulier des chaussées souillées,</li> <li>- Définition des itinéraires d'accès, plans de circulation dans les quartiers d'habitation et adaptation des horaires de circulation,</li> <li>- Optimisation des mouvements de véhicules et engins.</li> </ul> <p>Un phasage des travaux sera établi dans l'objectif d'une perturbation minimale des déplacements routiers dans les quartiers d'habitation de la ZAC et de la Croix de Fer (notamment, évitement des périodes de circulation de pointe matin et soir, délimitation des stationnements strict chantier...). Des ralentisseurs, ou tout autre dispositif de sécurité, temporaires, pourront être mis en place si nécessaire dans les zones habitées.</p> <p>Le chantier sera entièrement clôturé pour éviter aux usagers et riverains d'entrer et risquer un incident ou accident avec un engin de chantier. Une signalisation d'approche par des panneaux sera mise en place pour informer de la position du chantier, des entrées/sorties, des interdictions, des stationnements réservés...</p> <p>Au sein des quartiers d'habitation, ZAC Saoga et hameau de la Croix de Fer, une limitation stricte de la vitesse de circulation des engins et camions de chantier sera appliquée (30 km/h). Les circulations seront limitées aux heures de pointes matin et soir afin d'éviter toute perturbations supplémentaires.</p> <p>Des responsables sécurité, internes et externes au chantier (coordonnateur SPS), s'assureront du bon respect des règles de sécurité, de circulation, et de la limitation au maximum des nuisances liées.</p>
<b>Nuisances sonores de chantier</b>	<p>Le phasage des travaux, le choix des appareils et engins, et leur impact sonore sur la population, seront étudiés préalablement au démarrage du chantier.</p>

	<p>Pour limiter les nuisances sonores aux abords du chantier, et notamment sur les habitations les plus proches des zones de chantier, les dispositions suivantes seront mises en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect de la réglementation en matière d'émergence de bruit de voisinage par la réalisation d'une campagne de mesures acoustiques préalablement au démarrage du chantier, détermination d'un TO pour un suivi des nuisances tout au long du chantier,</li> <li>- Engins et matériels homologués, insonorisations dans la mesure du possible, éloignement des matériels potentiellement bruyant des habitations, le cas échéant, des mesures alternatives pourront être étudiées et proposées en cas de plainte pour minimiser les sources de bruit (bâches acoustiques, capotages...). Tout engin ou matériel défectueux sera réparé ou remplacé le cas échéant,</li> <li>- Interdiction d'utilisation de l'avertisseur sonore =, sauf en cas de danger imminent. Engins et camions seront équipés du « cri du lynx », limitant les émergences sonores, et répondant aux règles de sécurité sur chantier,</li> <li>- Utilisation, si nécessaire, de revêtements absorbants ou antichocs (sable, géotextiles, caoutchouc...),</li> <li>- Interdiction de travaux de nuit,</li> <li>- Obligation d'arrêt des moteurs en cas d'arrêt de tâche au-delà de 5 minutes,</li> <li>- Information et sensibilisation du personnel de chantier et des encadrants aux bonnes pratiques.</li> </ul> <p>Une information et communication sera réalisée auprès des riverains et usagers à proximité du chantier, que ce soit préalablement au démarrage, ou pendant toute la durée du chantier. A noter que les mesures citées dans le cadre de la thématique circulation (ci-dessus) concourent à la réduction des nuisances sonores.</p> <p>Toute plainte formulée sera prise en compte et des solutions alternatives seront étudiées durant le chantier.</p>
<p><b>Patrimoine naturel, faune, flore</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Protection de la flore protégée et patrimoniale</u></li> </ul> <p>Préalablement au démarrage des travaux, une campagne de mise en défense des stations de flore protégée (Orchidées notamment) et patrimoniale sera réalisée. Bien que le projet ait été adapté spécifiquement pour éviter les Orchidées (écluse d'évitement), un balisage préventif à l'aide de barrières, sera mis en place pour éviter tout impact de destruction, ainsi qu'une surveillance par l'AMO écologique pour assurer la protection des stations et le respect des mises en défens. Cette mesure s'applique à l'ensemble des espèces végétales patrimoniales et/ou présentant un enjeu de conservation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Adaptation des modalités de chantier pour les murs de soutènement en situation de forte pente</u></li> </ul> <p>Compte tenu l'ampleur des pentes exprimée sur une bonne partie du tracé, les travaux de confortement des remblais et de soutènement de la future route peuvent engendrer des atteintes sur le milieu naturel avec le déplacement d'engins (en accessibilité contrainte), ou encore la poussée dans la pente de matériaux de remblais et leur érosion avec les pluies (ensevelissement). Les travaux de soutènement doivent donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Proscrire le déplacement d'engins en contrebas de la piste</li> <li>○ Proscrire la poussée de matériaux (terreux, rocheux) dans la pente</li> <li>○ Être exécutés depuis la piste existante</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Lutte contre la dissémination des espèces invasives</u></li> </ul> <p>Un écologue AMO interviendra avant le début du chantier pour identifier et localiser les espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) potentiellement établies et les éradiquer dans le cadre d'un protocole spécifiquement adapté, puis suivra le bon déroulement du chantier et mènera une veille sur la possible apparition d'EVEE. Seront notamment proscrits l'apport de terres extérieures allochtones, ainsi que l'introduction de végétaux sans vérification et/ou validation par un l'écologue.</p>

- Adaptation du calendrier de chantier et défavorabilisation des emprises hors période sensible

La défavorabilisation du site consiste à préparer les emprises travaux nécessaires pour leur réalisation. Cette mesure vise à anticiper la phase de préparation et de faire les débroussaillages, coupes et élagages hors-période d'expression de la flore et de la reproduction de la faune à enjeu. Ainsi cette action se fera sur la largeur de la route mais aussi à 7m de part et d'autre.

L'adaptation du calendrier du chantier consiste à limiter au maximum les effets du chantier sur la faune et la flore, et notamment **les phases de préparation (débroussaillage, terrassement, installation de chantier)**, en réalisant ces travaux aux périodes les moins impactantes pour le milieu naturel. Ils ne concernent pas les travaux spécifiques de construction de la route qui interviendront dans la continuité des travaux préparatoires.

Les exigences en termes de calendrier s'expriment de manière variable pour chacun des compartiments présents dans l'aire d'étude. Ces périodes de sensibilité sont synthétisées ci-après :

	Jan	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Aoû	Sept	Oct	Nov	Déc
<b>Flore</b>												
<b>Oiseaux</b>												
<b>Reptiles</b>												
<b>Mammifères</b>												
<b>GLOBAL</b>												

	<b>Période favorable aux travaux préparatoires</b>		<b>Période défavorable aux travaux préparatoires</b>
--	--	--	--

La période écologique la plus sensible est variable selon les compartiments ou les espèces. Néanmoins en prenant en compte les espèces présentes et leur cycle biologique, la période de moindre sensibilité pour les travaux préparatoires s'étalerait **du début du mois d'octobre à la fin du mois de février**.

- Accompagnement du chantier par un écologue spécialisé

En complément d'un contrôle extérieur environnement mis en place par la Métropole, le chantier sera suivi par un écologue spécialisé pour s'assurer de sa bonne marche selon les préconisations établies. Le suivi environnemental interviendra en concertation étroite avec le maître d'ouvrage, que ce soit en phase de préparation, durant la réalisation du chantier, et en fin de chantier avec le suivi post-travaux.

## **2 RAPPEL DES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET (ET/OU LES EVENTUELS DOMMAGES COLLATERAUX QU'IL PROVOQUE) ET PRECISIONS SUR LES MESURES EN PHASE EXPLOITATION AU REGARD DES OBSERVATIONS FORMULEES**

### **2.1 TABLEAU DE SYNTHESE DES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES ET MESURES ASSOCIEES**

<b>Thématique</b>	<b>Nature de l'impact et dommages collatéraux</b>	<b>Mesures associées (éviter, réduire, accompagner)</b>
<b>Climat</b>	Le projet n'est pas de nature à contribuer au changement climatique. Impact collatéral : augmentation des émissions de GES au droit de la voie liée à la circulation en heure de pointe.	Pas de mesures dédiées au climat Se reporter aux mesures concernant la qualité de l'air, la circulation
<b>Qualité de l'air</b>	Le projet engendre une amélioration sur la qualité de l'air à l'échelle globale de la zone d'étude, avec une diminution en moyenne de 80% des émissions, par rapport à un trajet via la RM14. Impact collatéral : augmentation des émissions de GES au droit de la voie liée à la circulation en heure de pointe.	Restriction de vitesse de la circulation à 50km/h sur la nouvelle voie Mise en place d'écluses, chicanes, ralentisseurs, zone 30 dans les quartiers d'habitation
<b>Topographie / géologie / risques sismique et mouvement de terrain</b>	Modifications ponctuelles de la topographie, principalement en déblais Augmentation des risques géomorphologiques (reptation, ravinement)	Respect de la topographie existante Défrichements limités au strict minimum Stabilisation des terres : murs de soutènements et de contre rive Travaux en dehors des périodes climatiques défavorables Terres tassées à « cheniller » pour limiter le ruissellement des fines Réalisation d'une étude géotechnique et géologique préalablement aux travaux tenant compte des défrichements
<b>Eaux souterraines</b>	Absence de prélèvements ou de rejets non traités et de prélèvement dans les eaux souterraines susceptible d'en modifier les aspects qualitatif et quantitatif. Absence d'impacts sur le niveau de la nappe. Risques de pollution liés aux transferts depuis les eaux superficielles.	Dispositifs de récupération et rétention des eaux dimensionnés pour une occurrence vingtennale Bassin de rétention en aval hydraulique de la voie de 1 504 m <sup>3</sup> Mise en place de canalisations de diamètre minimum 500mm
<b>Eaux superficielles</b>	Imperméabilisation supplémentaire d'environ 16 620 m <sup>2</sup> , d'où une hausse des débits de ruissellement. Absence d'atteinte au fonctionnement des milieux naturels et aux activités liées à l'eau. En dehors de toutes zones inondables Charge annuelle polluante en hausse, d'où une augmentation de la pollution chronique potentielle. Diminution des risques vis-à-vis de la pollution accidentelle.	Prise en compte d'une partie des eaux en provenance des voies de la Croix de Fer et de la ZAC Débourbeur / séparateur à hydrocarbures Décanteur équipé d'une cloison siphonée pour la gestion de la pollution chronique Bassin de rétention enterré sous voie

<b>Captages d'eau potable</b>	Sans objet. Projet hors captages	Respect du principe de non-dégradation des eaux avec les dispositifs de rétention
<b>Milieu naturel : Sites Natura 2000</b>	Destruction (défrichement, terrassement – déblais / remblais)	Adaptation des modalités de chantier concernant le soutènement de la voirie en situation de forte pente
<b>Milieu naturel : Habitats naturels, flore et faune</b>	Destruction directe d'espèces Altération des lisières (chablis, dépérissement, implantation et dispersion EVEE, eutrophisation par exutoire du pluvial)	Adaptation localisée de l'emprise du chantier et respect des emprises du chantier
<b>Milieu naturel : Fonctionnalités écologiques</b>	Dérangement global de la faune Risque de collision routière et altération des flux écologiques Consommation d'habitats par l'urbanisation induite des abords routiers Risque de pollutions du milieu naturel Nouvelle voie sur une voie existante Rupture fonctionnelle (à modérer car la nouvelle voie s'insère au droit d'une voie déjà existante) Impact collatéral : destruction fortuite pendant ou après les travaux	Adaptation du tracé à la Croix de Fer Adaptation des pratiques d'entretien des bordures Disposition de lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes Renforcement de la végétation existante en faveur des chiroptères Mise en place d'un revêtement ultrasonore pour la partie en ligne de crête Passages inférieurs petite faune mixte (non spécialisés) Absence d'éclairage de la voie nouvelle
<b>Risque incendie</b>	PPRif : Zone rouge à 80% et bleue à 20% Risques de départ de feu Impact collatéral : incivilités, jets de mégots par la fenêtre des véhicules	Respect à minima des prescriptions du PPRif : débroussaillage sur une largeur de 7m de part et d'autre de la voie. Une mission d'étude complémentaire au schéma de débroussaillage métropolitain sera confiée, pour cette nouvelle voie, à l'ONF, afin qu'ils précisent si ponctuellement, des largeurs de débroussaillage supplémentaires sont nécessaires. Mise en place deux points d'eau incendies conformément aux préconisations du SDIS Citerne DFCl préexistante
<b>Boisements</b>	Défrichement sur une surface d'environ 6 000 m <sup>2</sup> et abattage d'une centaine d'arbres Augmentation des phénomènes d'érosion Impacts sur les milieux naturels Pas d'abatages supplémentaires en phase de fonctionnement. Débroussaillage obligatoire	Abattages limités au strict minimum des surfaces d'emprises de la nouvelle voie Identification des sujets préalablement au démarrage et sauvegarde des arbres hors emprises de la voie et/ou arbres à enjeu Actions de débroussaillages dans le cadre du respect des Obligations Légales de Débroussaillage (n'induit pas d'abattage supplémentaire) Replantations d'arbres le long de la voie, dans la mesure du possible, ou sur la commune

<b>Population</b>	Se reporter aux impacts sur les thématiques ci-dessous.	
<b>Activités économiques</b>	Amélioration de la desserte communale Lien entre les parties hautes et basses de la commune	
<b>Occupation du sol</b>	Nécessité d'acquisitions foncières par expropriations (parcelles privées). Consommation d'espaces boisés et naturel	Se reporter aux mesures sur le patrimoine naturel et le paysage sur la maîtrise de l'occupation des sols Absence d'urbanisation induite aux abords de la voie nouvelle en dehors de celle existant et/ou prévue au PLU Absence d'impact sur les autres boisements qui entourent la voie nouvelle
<b>Voiries – transports</b>	Report de trafic de la RM14 Amélioration et fluidification du trafic Trafic attendu de 500 à 550 véhicules/jour dont au moins 50% en heure de pointe matin et soir Limitation de gabarit et de tonnage pour les camions et bus de transports (longueur maximale de 7m) Impact collatéral : augmentation de la circulation au droit du quartier de la Croix de fer et de la ZAC, notamment en heure de pointe	Sécurisation des abords des quartiers concernés (ralentisseurs, chicanes, zones 30...) Limitation de vitesse à 50km/h sur la voie Stationnement préservé et augmenté de 21 places au droit de 5 écluses au niveau du col de l'Olivier et Croix de fer Revêtement acoustique prévu sur les zones d'habitation pour limiter les nuisances sonores. Eclairage public dans les zones habitées, absence d'éclairage sur la voie nouvelle
<b>Réseaux</b>	Absence d'impact sur les réseaux d'eau potable et eaux usées Création d'un réseau spécifique pour la gestion des eaux pluviales issues de l'imperméabilisation liée à la voie nouvelle	/
<b>Sécurité et salubrité publique</b>	Augmentation des passages et fréquentation des quartiers d'habitations Impact collatéral : incivilités, jets de mégots par la fenêtre des véhicules, population malveillante	Renforcement du réseau de caméras de surveillances au droit des quartiers de la Croix de Fer et ZAC Voisins vigilants Signalisation de sensibilisation aux mégots et risques incendies
<b>Vibrations, odeurs et émissions lumineuses</b>	Circulation sur la voie nouvelle source de vibrations et d'émissions de gaz d'échappements, principalement en période de pointe de la circulation	Sécurisation des abords des quartiers concernés (ralentisseurs, chicanes, zones 30...) Limitation de vitesse à 50km/h sur la voie Eclairage public dans les zones habitées, absence d'éclairage sur la voie nouvelle
<b>Ambiance sonore</b>	Augmentation des nuisances sonores aux abords du projet (seuils de bruit respectés en ambiance sonore initiale modérée <60 dB(A))	Revêtement acoustique Limitation de vitesse à 50km/h sur la voie Limitation à 30 km/h dans les zones d'habitations avec dispositifs de sécurité et ralentissement (ralentisseurs, chicanes, zones 30...)

<b>Santé humaine</b>	Augmentation des nuisances sonores, des émissions de polluants (limité toutefois et concentré lors des heures de pointe matin et soir)	Mesures prévues pour les nuisances acoustiques et qualité de l'air, circulation, trafic
<b>Patrimoine</b>	Inclus dans les périmètres de protection de deux monuments historiques (le canal de la Vésubie et le Siphon de Saint-Blaise). L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France sera donc requis.	Le projet respectera les dispositions de l'Architecte des Bâtiments de France
<b>Paysage</b>	Modification notable du paysage proche par l'insertion du projet en secteur boisé Impact dû à l'insertion même de la plateforme et des bandes de débroussaillage obligatoires. Vues éloignées moins perturbées du fait du caractère déjà urbanisé d'une partie des abords du projet.	Les mesures en faveur du patrimoine naturel et la préservation des boisements à proximité sont applicables pour une bonne insertion de la voie nouvelle dans le paysage.  Absence d'éclairage de la voie (prévu uniquement au droit des quartiers d'habitations)

## 2.2 PRECISIONS SUR LES MESURES EN PHASE EXPLOITATION AU REGARD DES OBSERVATIONS FORMULEES

Suivant les différentes observations formulées lors de la mise à disposition du dossier d'enquête publique, la Métropole répond favorablement à l'étude et/ou à la prise en compte des éléments suivants :

### 2.2.1 SECURITE DANS LES QUARTIERS DE LA CROIX DE FER ET LA ZAC.

La Métropole entrera en discussion avec la mairie pour renforcer les équipements de surveillance des quartiers, notamment les caméras, pour lutter contre les incivilités et l'insécurité.

Le projet a pris en compte les enjeux liés à la sécurité des riverains à la nouvelle voie, et prévoit des dispositifs de maîtrise de la circulation et de la vitesse (chicanes, ralentisseurs, écluse). La vitesse sera limitée à 30km/h dans les zones habitées, et 50km/h sur le tronçon hors habitations. L'ensemble de ces dispositifs seront discutés avec l'ensemble des riverains de la ZAC et du hameau de la Croix de Fer afin d'établir les meilleurs endroits pour y installer ces dispositifs.

En termes d'éclairages, ces derniers seront renforcés et/ou mis en place au droit des quartiers d'habitation. Aucun éclairage ne sera en revanche installé sur le reste de la voie nouvelle pour limiter les impacts des émissions lumineuses sur la faune nocturne.

### 2.2.2 NUISANCES SONORES

L'étude de l'impact sonore dans le cadre de la voie nouvelle a été étudié et le niveau sonore attendu pour une voie supportant un trafic de 500/550 véh/j reste dans la norme acceptable de la réglementation. La différence entre l'existant et la situation future reste significative du fait de la non-circulation de la piste du col de l'olivier en l'état actuel. La simulation acoustique s'est basée sur la cartographie référencée de la Métropole (Auditorium), permettant sur des voies de gabarit similaire et de trafic similaire, d'estimer les niveaux de bruit attendus.

Toutefois, les mesures de limitations d'emprises au minimum, les limitations de vitesses et dispositifs associés, permettront de limiter ces nuisances qui seront principalement concentrées en heures de pointes matin et soir. A noter que la végétation existante permettra de dissimuler un minimum le bruit de la circulation sur le tronçon principal de la voie.

Une mesure de mise en place d'un revêtement acoustique est également prévue, notamment en faveur de la biodiversité (pour les chiroptères) sur certains tronçons de la voie nouvelle (hors ligne de crête). Cette mesure pourra être étendue aux zones d'habitation afin de limiter les nuisances sonores liées à la circulation routière.

La Métropole est favorable à l'étude et/ou la prise en compte de doléances pour des mesures complémentaires telles que l'isolation de façade.

### 2.2.3 COMPENSATION A L'ABATTAGE ET PRECISIONS SUR LES OLD

Pour rappel, le projet prévoit en première estimation l'abattage d'environ une centaine de sujets pour le dégagement des emprises de la voie. A noter que cette estimation sera affinée plus précisément une fois les emprises délimitées dans le milieu. Ainsi, l'évitement de certains arbres, dès que cela pourra se présenter, sera privilégié. Une concertation avec l'ONF pourra être réalisée afin d'optimiser encore ces abattages.

L'étude d'impact précise également que, en raison des risques incendies, et dans le respect de la réglementation du PPRif, la nouvelle voie sera soumise à des Obligations Légales de Débroussaillages pour lutter contre les incendies et départs de feu, sur une largeur de 7m de part et d'autre de la voie. La réalisation de ces OLD ne comprendra pas de nouvel abattage, sauf en cas de demande particulière du SDIS ou de l'ONF. Les actions se limiteront à une coupe rase de la végétation herbacée.

La Métropole reste néanmoins favorable à l'étude et/ou la prise en compte des possibilités de nouvelles plantations d'arbres de haut jet sur le linéaire, dès que la densité et lieu le permet, et dans la mesure où cela est prévu dans le cadre de la mesure suivante :

- Une mesure de plantations est prévue sur la thématique biodiversité : mise en place de tremplins verts ou passages supérieurs végétaux, en faveur notamment des chiroptères (chauves-souris). Cette mesure consiste à favoriser le franchissement de l'infrastructure à une hauteur qui soit sans risque pour les espèces. Il s'agit donc de mettre place, au plus près de l'infrastructure, de grands arbres de telle manière que la canopée des arbres situés de part et d'autre de l'axe de circulation soit rapprochée, tout en respectant l'absence de houppier surplombant la chaussée (préconisations SDIS/ONF) :

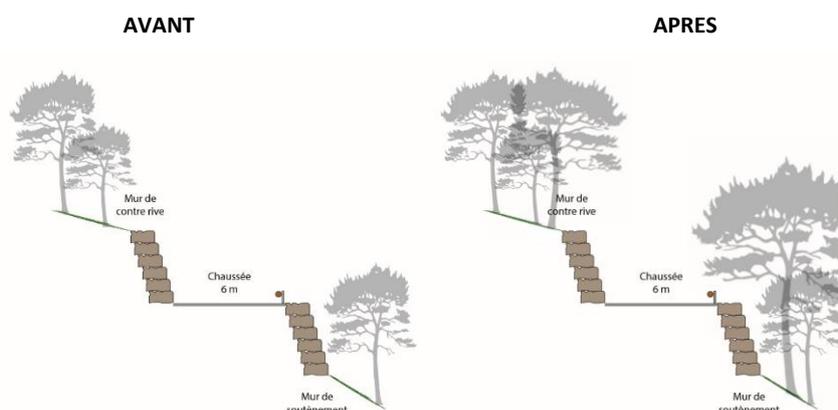
La priorité est portée sur la conservation et le renforcement des structures végétales existantes, tout le long du linéaire de la voie nouvelle, hors ligne de crête.

Dans le cas du projet objet de la présente étude, la topographie joue également un rôle fondamental dans le choix des lieux de plantation et de renforcement de la végétation. En effet, les différences altimétriques entre l'amont et l'aval de la nouvelle voie sont favorables à l'effet tremplin.

Exemple de renforcement au droit de la nouvelle voie sur une zone plane :



Exemple de renforcement au droit de la nouvelle voie sur une zone de pente :



### **2.2.4 GESTION DES PLUIES**

Une étude hydraulique a été réalisée. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales ont été dimensionnés pour répondre à l'imperméabilisation induite par la création de la voie nouvelle, pour une occurrence vingtennale (pluie d'occurrence moyenne la plus fréquente sur la commune). En cas d'épisode pluvieux exceptionnel, les rétentions seront alors au maximum de leur capacité, et les effets de ruissellement liés à la voie nouvelle n'engendreront pas d'impact d'inondation sur les parcelles en aval de la voie, les écoulements restants inchangés aux abords de cette dernière.

### **2.2.5 INCIVILITES AU REGARD DES RISQUES INCENDIES**

La Métropole est favorable à la prise en compte de cet enjeu qui reste néanmoins de l'ordre de l'éducation, du civisme des automobilistes, et de la conscience collective environnementale.

A ce titre, les OLD de 7m de part et d'autre de la voie vont en faveur de la gestion des risques incendies induits par le jet de mégots de cigarette dans l'environnement.

Le projet n'a pu mettre en place de dispositifs de type cunette anti-mégot afin de répondre à l'objectif de maîtrise et limitation des emprises de la voie. La topographie d'implantation de cette dernière n'étant également pas favorable à ces dispositifs.

Il sera étudié et/ou pris en compte la possibilité de mettre en place des panneaux de sensibilisation et d'information liés à ces incivilités et risques induits / encourus en cas de départ de feu engendré par un mégot.

## **3 ECHANGES AVEC LES RIVERAINS**

En réponse à certaines observations formulées par le public, la Métropole s'engage à mettre en place et développer des moyens d'information et de communication avec l'ensemble des riverains (ou toute autre personne concernée ou intéressée par le projet).

Cette concertation sera réalisée sous forme de réunions d'informations et d'échanges, que ce soit en phase de préparation en amont du démarrage du chantier, durant la réalisation des travaux, ainsi qu'un bilan post-chantier et retour d'expérience en fin de chantier.

Des flyers d'informations et affiches seront également distribuées régulièrement, lorsque cela s'avère nécessaire, afin d'informer la population résidante aux abords du chantier de l'évolution et avancement de ce dernier.

Toute demande ou plainte sera considérée et une discussion pourra être entamée afin de trouver les meilleures solutions et mesures à mettre en œuvre.

## **4 PRECISIONS SUR LES TRAFICS ET PREVISIONS**

L'étude des trafics et des circulations a pris en compte des comptages généraux métropolitains, à des heures de pointes spécifiques du matin et du soir, incluant l'ensemble des usagers de ces voies, et de toutes provenances. Ainsi, les flux en provenance des communes en amont et en aval de Saint-Blaise sont pris en compte dans les comptages et les prévisions à venir.

Des comptages récents ont été extraits de la base de données de la Métropole permettant d'établir les trafics suivants :

- En amont
  - Sur la RM14 en provenance de Levens et en direction de Saint-Blaise : entre 250 et 400 véh/j
  - Sur la RM14 après le village d'Aspremont et en direction de Saint-Blaise : entre 1200 et 1330 véh/j
  - Sur la RM14 au niveau de la Croix de Fer : entre 570 et 630 véh/j.
- En aval
  - Sur la RM614 ou route des Castagniers, au départ du giratoire sur la MR6202 : environ 1500 véh/j
  - Au carrefour de la Loubières :
    - Sur la RM14 ou route des Castagniers (côté Nord) : environ 700 véh/j
    - Sur la RM14 ou route de Saint-Blaise (côté Sud) : environ 550 véh/j
    - Sur la RM114 : entre 600 et 650 véh/j

Les estimations de trafics sont réalisées généralement pour des prévisions en scénario défavorable. En heure pointe matin et soir, sur une période de 3h, les études montrent qu'environ 50% du trafic se concentre dans ces heures. Compte tenu des trafics sur les routes précédemment mentionnées, la prévision de 500 à 550 véh/j se confirme, avec un pic attendu en heure de pointe matin et soir, de l'ordre de 250 à 300 véh/j, ce qui est cohérent avec les comptages ci-avant.

L'ouverture de la nouvelle voie permettra de décharger sensiblement la section de voie étroite de la RM14 située entre la RM1114 la Loubière et le carrefour du Col de l'Olivier.

En matière d'accidentologie, les différents retours sur les portions étudiées ne montrent pas un accroissement du nombre d'accident du fait de la limitation de vitesse liée à la configuration même de la route (sinuosité, étroitesse), induisant les automobilistes à la réduire. Sur la voie nouvelle, la limitation de vitesse à 50km/h, le respect de la sinuosité de la piste existante, et les éventuels dispositifs de ralentissement, n'induiront pas d'augmentation significative du nombre d'accidents.

Sur les distances calculées et gain de temps estimé de l'ordre du quart d'heure, il a été considéré un trajet aller-retour entre le giratoire de Saint Blaise et le carrefour de la Croix de Fer, contre un trajet aller-retour entre le carrefour de la Croix de Fer et la M6202 par la future nouvelle voie.

## **5 PRECISIONS SUR LES OLIVIERS (OBERVATION DE MR URBAIN)**

Le 20/11/2023, Mr URBAIN a fait part de son inquiétude quant au devenir de la vingtaine d'oliviers impactés par la surface d'emprise prévue pour l'aménagement du futur bassin de rétention.

Après consultation d'experts dans le domaine paysager, il est ressorti les conclusions suivantes :

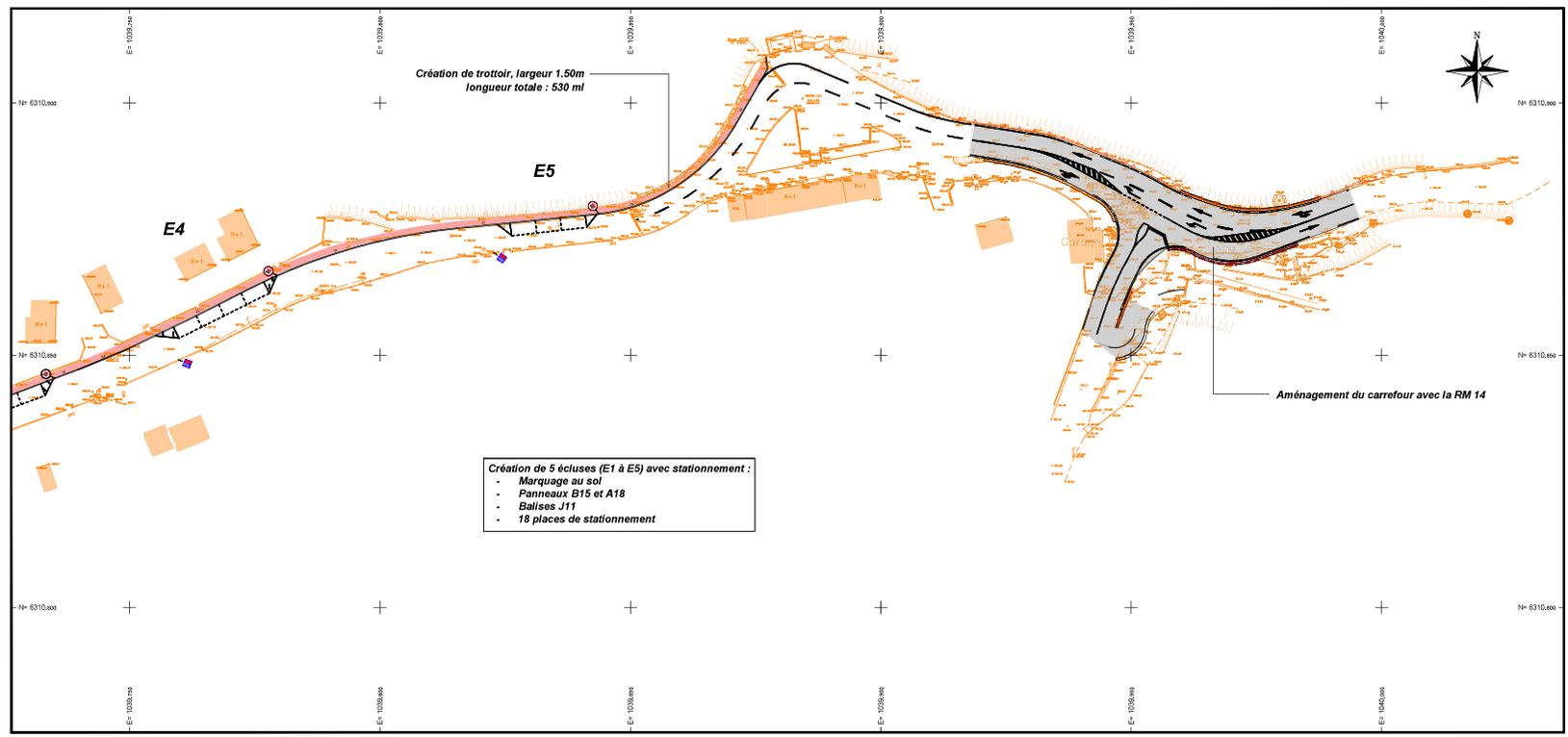
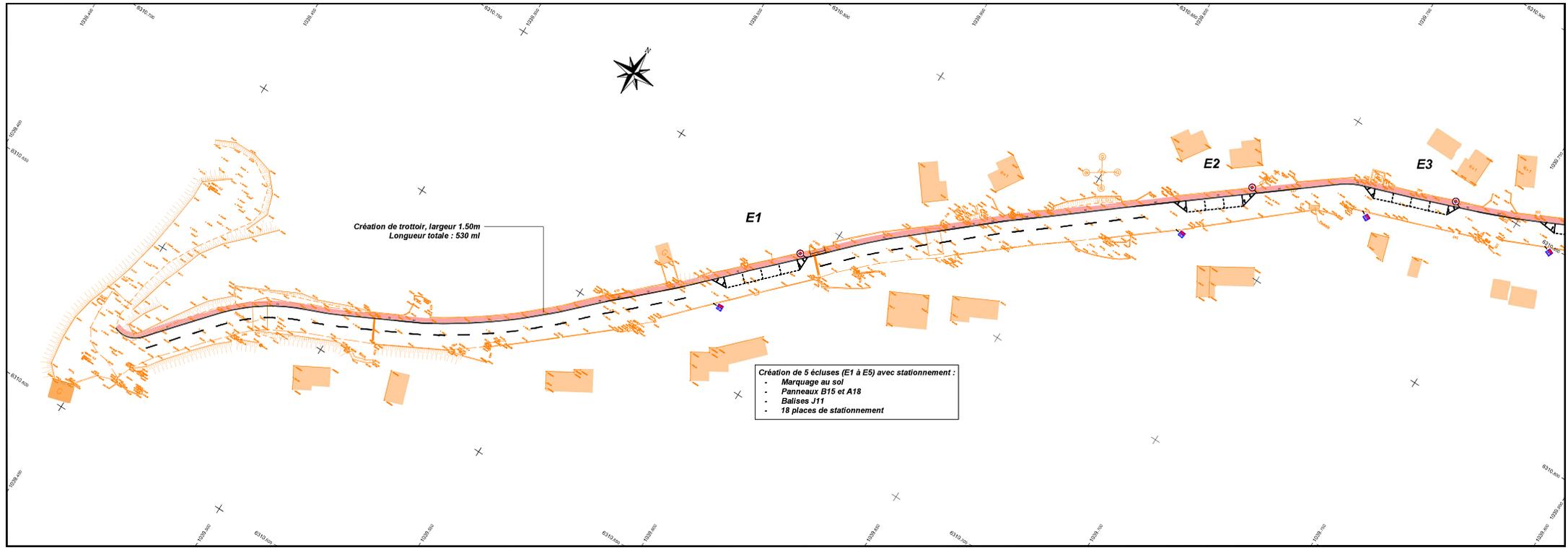
- L'olivier est un arbre qui accepte relativement aisément les transplantations sous réserve que celles-ci soient réalisées dans les règles de l'art, à savoir :
  - o Par une entreprise paysagiste spécialisée dans ce domaine
  - o Le respect de la période la plus favorable à ces transplantations (entre avril et juin)

Le pourcentage de succès de transplantation, même sur des oliviers de grand âge (supérieur à 80 ans, voire centenaires) est de plus de 90%. La plupart des transplantations réalisées n'ont engendrées au bout de quelques années qu'environ 5% de pertes dans la majorité des cas.

Le succès de ces transplantations dépend de plusieurs facteurs :

- L'état de santé des arbres.  
A ce titre, un diagnostic phytosanitaire sera réalisé sur les sujets à transplanter pour évaluer leur santé et leur pourcentage de survie à la transplantation. A noter que des arbres taillés et entretenus, même centenaires, ont de bonnes chances de survie,
- La qualité de la transplantation/arrachage par une entreprise spécialisée,
- La taille de préparation de l'arbre à transplanter,
- L'emballage de la motte (d'environ 1m de profondeur sur 2m de diamètre),
- La qualité de la transplantation dans le trou de destination,
- Le suivi et la surveillance de l'arrosage et de l'état de santé des arbres transplantés.

Dans un souci de sauvegarde des Oliviers de Mr URBAIN, la Métropole s'engage à mettre en œuvre un protocole de transplantation avec une entreprise spécialisée (Cf. illustrations en annexe 5).



DGAQEP - DDVR

DIRECTION TERRITORIALE COLLINES ET LITTORAL EST  
Subdivision Centre

Chemin du col de l'olivier  
Sécurisation piétonne  
et création de stationnement  
Commune de Saint Blaise

Esquisse B  
Vue en plan

Le subdivisoinnaire	Le Dessinateur	N°	Exp: 2022-11-01_VaD
	CASTIGLIA B.	Ech:	1/500e
Date	Modifications		
30 novembre 2023	Trace initial - Esquisse B		

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

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

Du mercredi 8 novembre au lundi 11 décembre 2023 inclus

\*  
\* \*

**MEMOIRE EN REPONSE**  
**AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE**

## INTRODUCTION

La consultation publique relative à la réalisation d'une voie nouvelle entre la ZAC de Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier sur la commune de Saint Blaise (06) a pris fin le vendredi 11 mars à 16 heures.

Le lundi 18 décembre, M. le Commissaire enquêteur nous remet en main propre le Procès-verbal de synthèse des observations.

La totalité des observations du public a été saisie dans les deux tableaux joints à ce procès-verbal.

Pour ces observations, il sollicite la Métropole Nice Côte d'Azur pour qu'elle formule un avis et indique la suite qu'elle envisage de donner pour répondre à ces personnes : ces réponses sont saisies sur les tableaux figurant en annexe du présent mémoire et sont complétées par des pièces jointes si nécessaires.

M. le Commissaire enquêteur nous fait également part des questions complémentaires listées ci-dessous **en gras italique** : les réponses sont données à la suite de chaque question.

## QUESTIONS FORMULEES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

***En plus des éléments de réponses attendues aux observations du public, il conviendrait que NCA fasse part de son avis ou formule des réponses aux questions suivantes (pas classées par ordre d'importance) :***

- 1) Traitement du débouché de la nouvelle voie avec la Saoga : afin de soulager le nouveau trafic induit dans la Saoga, la réalisation d'un prolongement, – formulé par le public - en double sens, sur le tracé de la piste actuelle, du projet de nouvelle voie est-il pertinent et envisageable. Est-il techniquement réalisable et peut-on envisager de l'inscrire dans une deuxième phase de travaux. Dans une option « dégradée », peut-on l'envisager avec un seul sens descendant et sens montant par la Saoga ?***

Concernant la faisabilité technique d'une double voie ou d'un sens unique au droit de la piste contournant la ZAC de la SAOGA, il s'agit d'une variante non nécessaire à la viabilité du projet présenté, qui présenterait les incidences suivantes :

- Abattage d'arbres, terrassements et confortements de talus supplémentaires.
- Sur l'aspect foncier, cette variante nécessiterait des acquisitions foncières supplémentaires.
- Sur l'aspect réglementaire, cette variante impacterait des Espaces Boisés Classés, ce qui n'est pas le cas du tracé proposé qui reste situé en limite des Espaces Boisés Classés et ne les impacte pas. Une procédure spécifique serait donc à engager.

Concernant la pertinence de cette variante, il apparaît dommageable de ne pas permettre aux transports en commun et transports scolaires de desservir le cœur de la ZAC SAOGA dans les 2 sens de desserte : cela ne répond pas aux enjeux du projet.

Enfin, la limitation de vitesse à 30 km/h dans la traversée de la ZAC de la SAOGA, accompagnée de dispositifs de ralentissement type écluse ou ralentisseur vont tout autant apaiser la circulation qu'une voie à sens unique sur laquelle les véhicules roulent généralement plus vite et moins prudemment.

**2) La Métropole peut-elle s'engager à mettre en place une instance d'échange avec les riverains ?**

- a. En préparation des travaux pour la mise au point et présentation du projet final ainsi que l'information sur le déroulement du chantier,**
- b. Pendant les travaux, la désignation d'un interlocuteur unique de chantier et interface avec les « concessionnaires » (Enedis, Fibre, Eau, Assainissement, etc...)**
- c. Pour un suivi post travaux pour les améliorations à mettre en œuvre en fonction de l'observation du fonctionnement de la nouvelle voie notamment en matière sécurité**

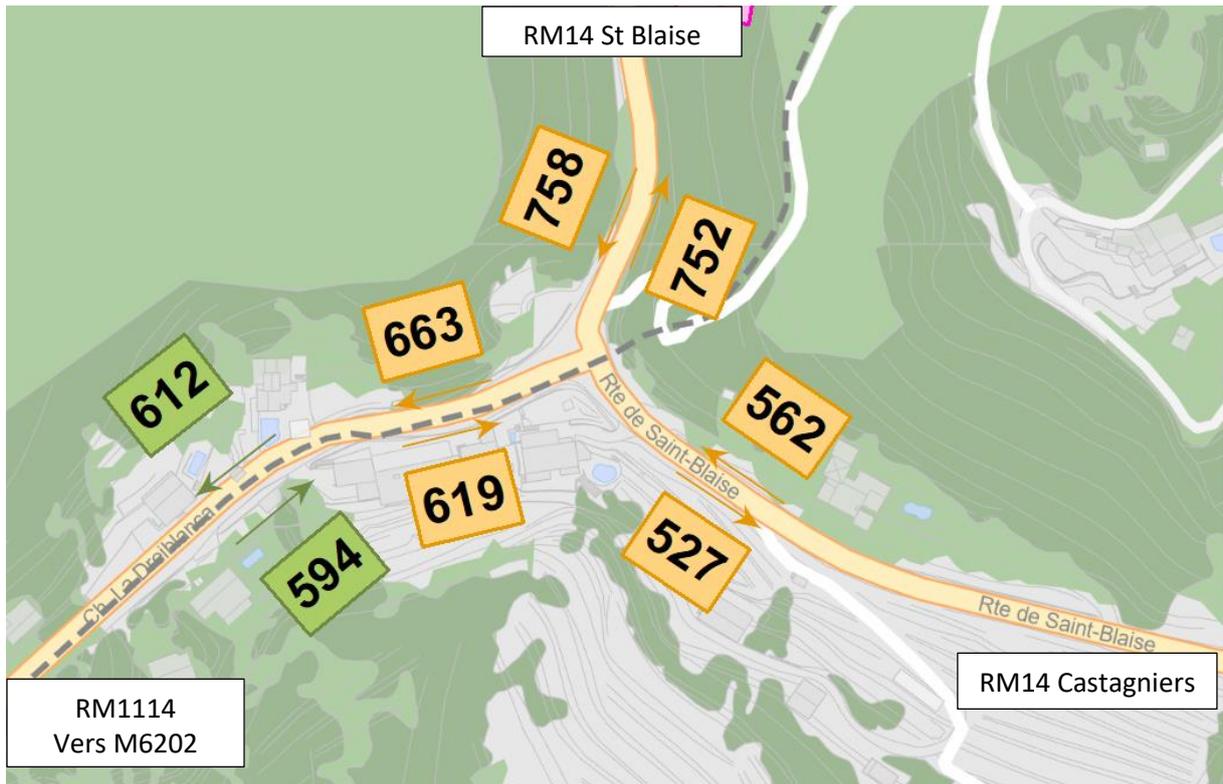
La Métropole Nice Côte d'Azur s'engage à mettre en œuvre une communication efficace et organisée, en amont des travaux, notamment au cas par cas avec chaque riverain dont le foncier est impacté par le projet. Ensuite, en cours de chantier, un interlocuteur unique sera désigné bien que la quasi-totalité des travaux n'entraîne aucune gêne pour les riverains (circulation, bruit, poussière...).

Enfin, quelques mois après la mise en service de la nouvelle voie, un questionnaire sera adressé aux riverains pour s'assurer que les enjeux de ce projet ont été atteints.

Il est précisé que la direction qui a réalisé le projet sera celle qui suivra les travaux et qui assurera l'exploitation de la voie nouvelle : les interlocuteurs seront identiques pour toutes ces étapes.

**3) Quels enseignements sont à tirer des derniers comptages de trafic vis à vis des prévisions indiquées dans le dossier. Quelles sont les évolutions par rapport aux comptages réalisés en décembre 2014 indiquées dans l'étude d'impact. Peut-on avoir des indications de l'incidence de la création de cette nouvelle voie, sur le plan du trafic automobile, sur les voies RM114, route de Castagniers M14 (notamment sur le tronçon entre la Loubière et la Route du Col de l'Olivier). Finalement, peut-on confirmer le chiffre de 500 Veh/jour (par sens ?) sur la nouvelle voie à créer**

Nous avons réalisé des comptages en novembre 2023 (hors période de vacances scolaires) afin de vérifier notre prospective de trafic : le lieu choisi est le carrefour RM14 / RM1114, la route de la Loubière (RM1114) étant la principale voie que délester la voie nouvelle.



Il est à noter que le Trafic Moyen Journalier (TMJ) a très peu évolué entre 2017 (en vert) et 2023 (en jaune) : l'estimation de 500 Véhicules par jour dans les deux sens sur la voie nouvelle est donc confirmée.

#### **4) Peut-on avoir une synthèse Avant/Après en matière de transport scolaire**

Actuellement, le transport scolaire des élèves de maternelle et primaire résidant à la ZAC SAOGA est effectué par des bus de petite et moyenne capacité au nombre total de trois. Une temporisation est effectuée devant les pompiers (RM614) pour pouvoir croiser les bus desservant le collège qui redescendent sur la RM6202. Des manœuvres sont effectuées dans les épingles et des attentes sont régulières pour permettre le croisement avec les VL sur certaines portions étroites.

Le nombre du bus nécessaire pour prendre en charge l'ensemble des élèves est ainsi compliqué par rapport à la configuration de la route et des arrêts de bus actuels, sans compter les nombreuses manœuvres et attentes pour les croisements entre véhicules.

Après la création de la voie nouvelle, le détour par la commune de Castagniers ne sera plus nécessaire : Les bus emprunteront la voie nouvelle calibrée à 6 mètres de large et comportant dans les virages les surlargeurs nécessaires aux croisements. C'est un apport en termes de sécurité au quotidien pour les écoliers, qui bénéficieront également d'un temps de transport plus court et calé au plus juste sur les horaires de l'école.

Concernant la desserte des collèges, les lignes régulières actuelles du réseau « Lignes d'Azur » seront conservées.

#### **5) *L'étude d'impact fait apparaître logiquement que la phase de chantier sera la plus contraignante en matière d'impact sur l'environnement. Il conviendrait que la Métropole précise en synthèse les mesures de protection qu'elle envisage de mettre en œuvre lors des travaux ainsi que les mesures compensatoires qui seront prises notamment à la suite de l'abattage d'arbres.***

Lors de la phase chantier, les travaux démarreront par l'aval de l'opération avec pour première réalisation le bassin de rétention et de traitement des eaux pluviales (bassin décanteur déshuileur débourbeur) ; il s'en suivra, en remontant en direction du Col de Fer, la construction du réseau d'eaux pluviales (réalisé à l'avancement du terrassement). Les eaux de ruissellement du chantier seront ainsi récupérées et traitées.

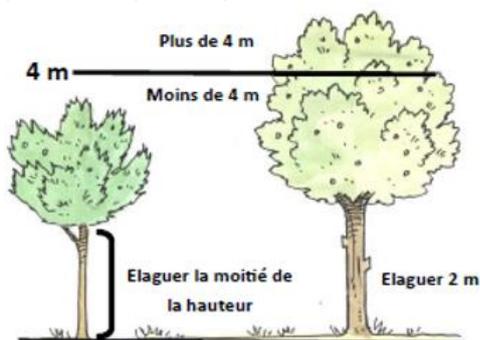
Il est précisé que les 100 arbres à abattre (pins maritimes) sont une estimation à optimiser sur site lors des travaux.

C'est uniquement au droit de l'élargissement que les arbres seront abattus (820ml).

La compensation est envisagée par une replantation d'oliviers le long de la voie en crête ayant pour objectif multiple : une lignée coupe-feu et un tremplin pour la trajectoire de vol des chauve-souris (évitement de collision avec véhicules).

NB : Les Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) le long des routes sont l'ensemble des opérations de réduction des combustibles végétaux dans le but de diminuer l'intensité et limiter la propagation des incendies. Les OLD ne visent donc pas à l'éradication définitive de la végétation et ne s'assimilent ni à une coupe rase ni à un défrichage. Ses principes sont illustrés ci-après :

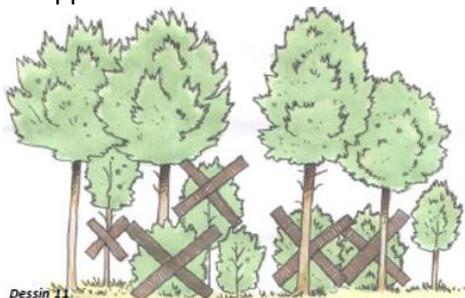
> Elagage des arbres sur la moitié de la hauteur pour les sujets de moins de 4 m et sur 2 m de hauteur pour les sujets de plus de 4 m :



> Coupe de la végétation herbacée et ligneuse basse au niveau du sol, après période de germination.



> Suppression des arbustes en sous étage :



**6) En phase exploitation de la nouvelle voie, Il conviendra que la Métropole confirme les mesures demandées dans la délibération n°002.2023 de la commune de Saint Blaise à savoir :**

- a. Une limitation de tonnage sauf pour les transports en commun**
- b. Des limitations de vitesse pour limiter la pollution atmosphérique et sonores et limiter les nuisances sur le milieu naturels (faune et flore)**
- c. L'extension du périmètre de la zone 30, actuellement instauré sur la RM14 au quartier de la Croix de Fer, sur une portion (à préciser) de la Route du Col de l'Olivier**

La limitation de tonnage sera de 19 tonnes, sauf pour les transports en commun.

La vitesse sera de 50km/h sur la nouvelle voie et elle sera de 30km/h sur les agglomérations du Col de l'Olivier (hameau de la Croix de Fer) et dans la ZAC SAOGA. Des ralentisseurs de type écluses seront aménagés sur ces agglomérations.

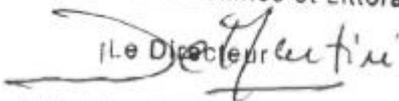
**Sur le plan administratif :**

- 7) Bilan des envois en recommandés pour l'enquête parcellaire : Préalablement au début de l'enquête un courrier a été adressé, en envoi recommandé avec accusé réception, aux propriétaires fonciers des parcelles comprises dans le périmètre du projet. J'ai bien constaté que ces courriers annonçaient l'enquête publique, son lieu et sa durée et, mentionnaient les jours et heures de permanence du commissaire enquêteur. Ces courriers comportaient une fiche d'identification à remplir par les propriétaires concernées. Merci de me transmettre copies des notifications individuelles adressées aux propriétaires avec les accusés de réception. M'indiquer les courriers retournés, non réceptionnés par les intéressés et qui ont fait l'objet d'un affichage en Mairie jusqu'à la fin de l'enquête. Cette disposition a-t-elle fait l'objet d'un certificat d'affichage de la Mairie de Saint Blaise ?**
- 8) Me transmettre les certificats d'affichage de l'avis d'enquête établi par M. le maire de Saint-Blaise.**

L'ensemble des documents ont été transmis au commissaire enquêteur suite à sa demande.

COLOMARS, le 22 décembre 2023

Le Directeur Territorial Collines et Littoral Est

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR  
DGAIE - PELCV  
Direction Territoriale Collines et Littoral Est  
  
Nicolas DEMARTINI

**LISTE DES DESTINATAIRES AYANT RÉCEPTIONNÉ LES COURRIERS :**

M. AUDIBERT Bernard	80 rue Esprit Brondino	13290 AIX-EN-PROVENCE
Mme AUDIBERT Maryse	11 allée du Verger	26200 ANCONE
M. BALERIN Pierre	68 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
Mme BALERIN Fabienne	68 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
M. BEGLICTER Michel	4 rue Laetitia	06100 NICE
M. BIAGINI Daniel	168 digue de la Garde	06670 SAINT-BLAISE
M. BOTTIN Joseph		06670 SAINT-MARTIN DU VAR
M. BUTTICE Carmelo	539 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme BUTTICE Marie-Christine	539 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. DELPECH Stéphane	1949 route des Condamines	06670 SAINT-MARTIN DU VAR
M. DORSO Eric	184 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme DORSO Valérie	184 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. ELINEAU Bertrand	125 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme EMELINE Marguerite	Croix de Fer	06670 SAINT-BLAISE
M. le comptable impôts	16 boulevard Leader	06150 CANNES-LA-BOCCA
M. FABRE Jean-Paul	Mairie de Saint-Blaise	06670 SAINT-BLAISE
M. GAGLIO Jean-Louis	50 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
Mme GAGIO Catherine	50 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
Mme GAILLARD Odile	147 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. GATEAU Frédéric	524 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. GAVELLE Jean-Luc	3913 Harbour Rd Wanchai	HONG-KONG CHINE
M. GAVELLE Nicolas	19 route de la Heripière	49125 BRIOLLAY
Mme GILLI Yvonne	30 route de Cagnes	06480 LA COLLE SUR LOUP
Mme GUIDI Sylviane	254 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. HUYGENS Eric	21 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
Mme HUYGENS Claudine	21 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
M. JAUBERT Patrice	Le Rubé	50760 SAINTE-GENEVIEVE
M. JAUBERT Jean	11 rue Paul Imbaut	98880 NOUMEA
M. GUIDI Luigi	254 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme JOULIAN Mireille	5060 Col de Galante	06670 SAINT-BLAISE
Mme KRETLY Marine	524 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme LAUGERY Marie	10 avenue Marianne	06000 NICE
M. LECLERC Christian	11 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme LECLERC Marie-France	11 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. LUZZAR Dominique	470 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme LUZZAR Marie	450 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. MARFOUD Kalim	320 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. MARTIN Michel	567 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme MARTIN Audrey	567 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. MESIANO Sylvain	54 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
Mme MESIANO Stéphanie	54 place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
M. MISSONIER Gilles	237 avenue de Fabron	06670 SAINT-BLAISE
M. MISSONIER Nicolas	3 rue Hussenet	93110 ROSNY-SOUS-BOIS
M. ORENGO Bernard	11 place Masséna	06000 NICE
M. ORENGO Jean-Baptiste	7 avenue du Roi Albert 1 <sup>er</sup>	06100 NICE
Mme PALLANCA Claudette	72 clos des Pins	13320 BOUC-BEL-AIR
M. PELLISER Jacques	Place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
M. PELLISER Valérie	Place de la Frigola	06670 SAINT-BLAISE
M. PENA Pierre	288 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme PENA Fabienne	288 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. PICON François	51 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme PICON Anne-Marie	51 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. QUIGNON Bruno	360 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. QUIGNON Yoann	360 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE

M. ROBBA Raoul	470 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme ROBBA Marie	470 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme SANZOGNI Huguette	11 avenue Mireille	06100 NICE
Mme SANZOGNI Jeanne	1027 route de Saint-Blaise	06670 CASTAGNIERS
M. SANZOGNI Laurent	Quartier Le Roughet RN202	06670 COLOMARS
Société FONCIER CONSEIL	19 rue de Vienne	75008 PARIS
Syndicat COPROPRIETAIRES C859	450 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Syndicat Electricité Castagniers		06670 CASTAGNIERS
Mme THOMINET Claudette	Chemin Saint-Hilaire	13230 BOUC-BEL-AIR
Mme TOJA Elisabeth	270 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. VALENTI Christophe	167 chemin du Rivage	06670 SAINT-BLAISE
Mme VALLAURI Nicole	10 avenue Marianne	06000 NICE

Total 66

### LISTE DES COURRIERS NON DISTRIBUÉS

M. AUDIBERT Alain	12 rue Louis Manet	13220 CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES
M. AUDIBERT Julien	20 avenue Roger Salengro	13400 AUBAGNE
Mme AUDIBERT Magdeleine	12 rue Louis Manet	13220 CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES
M. AUDIBERT Rolland	58 traverse des Colleton	13820 ENSUES-LA-REDONNE
M. BEDINI Paul	5 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme BEDINI Marie	5 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. BLANC Séraphin	11 boulevard Lech Walesa	06300 NICE
M. BRIQUET Siméon		06510 CARROS
Mme DRUESNE Odette	Domaine Saint-François d'Assise	78170 LA CELLE SAINT CLOUD
M. GAVELLE Dominique	24 rue de la Claye	45000 ORLEANS
Mme KODRZYNSKI Hélène	73 avenue du Dr Denis Sémérié	06230 ST-JEAN CAP FERRAT
Mme MARTIN Simone	Rue de la Forge	06670 SAINT-MARTIN DU VAR
Mme OCCELLI Léa	34 rue Auguste Renoir	06000 NICE
Mme OCCELLI Marguerite	140 rue de France	06000 NICE
M. OCCELLI Noël	140 rue de France	06000 NICE
Mme ORENGO Marie	1659 route de Castagniers	06670 CASTAGNIERS
M. ORENGO Robert	1 rue Joseph Michaudet	74000 ANNECY
M. PELLEGRINO Olivier	222 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme PELLEGRINO Jennifer	222 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme QUIGNON Jessica	2345 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme REVEL Rose	Avenue Mendiguren	06000 NICE
M. URBAIN Sébastien	6 rue de Northen Mussy l'Evêque	57220 CHARLEVILLE SOUS BOIS
Mme URBAIN Sylvie	6 rue de Northen Mussy l'Evêque	57220 CHARLEVILLE SOUS BOIS
Mme VIGNES Marthe	35 rue de Sèvres	92100 BOULOGNE SUR SEINE
OMNIUM ROUBINE	69 avenue François Tonner	06150 CANNES LA BOCCA
Syndicat COPROPRIETAIRE C825	Croix de Fer	06670 SAINT-BLAISE
Syndicat COPROPRIETAIRE Col Olivier	Croix de Fer	06670 SAINT-BLAISE

Total : 27

### LISTE DES COURRIERS NON DISTRIBUÉS RÉEXPÉDIÉS LE 06/11/2023

Mme BEDINI Marie-France	294 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. PELE David	222 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme COMMERCON	222 route du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
M. URBAIN Sébastien	862 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE
Mme URBAIN Sylvie	862 chemin du Col de l'Olivier	06670 SAINT-BLAISE

Total : 5



DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

COMMUNE DE SAINT-BLAISE

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR  
DIRECTION DE LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE ET FONCIÈRE

**PROJET DE VOIE NOUVELLE ENTRE LA ZAC DE LA SAOGA  
ET LE HAMEAU DE LA CROIX DE FER**

**Courriers de notification d'enquête publique préalable à la déclaration  
d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact  
non distribués**

**CERTIFICAT DE DÉBUT D'AFFICHAGE**

Le Maire de Saint-Blaise atteste que les courriers suivants de notification de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact portant sur la création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer – Route du Col de l'Olivier, non distribués, ont fait l'objet d'un affichage sur le panneau officiel de la mairie de Saint-Blaise le 27 octobre 2023 :

- Monsieur Alain AUDIBERT
- Madame Magdeleine AUDIBERT
- Monsieur Rolland AUDIBERT
- Monsieur Paul DEBINI
- Madame Marie BEDINI
- Monsieur Séraphin BLANC
- Monsieur Siméon BRIQUET
- Madame Odette DRUESNE
- Monsieur Dominique GAVELLE
- Madame Hélène KODRZYNSKI
- Madame Simone MARTIN
- Madame Léa OCCELLI représentée par Mme Claudette THOMINET
- Madame Marguerite OCCELLI
- Monsieur Noël OCCELLI
- Madame Marie ORENGO
- Monsieur Robert ORENGO

- Monsieur Olivier PELLEGRINO
- Madame Jennifer PELLEGRINO
- Madame Jessica QUIGNON
- Madame Rose REVEL
- Monsieur Sébastien URBAIN
- Madame Sylvie URBAIN
- Madame Marthe VIGNES
- SCI OMNIUM ROUBINE représentée par M. Bernard DURAND
- Syndicat des copropriétaires de la parcelle C 825
- Syndicat des copropriétaires Le Col de l'Olivier.

Attestation délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

FAIT A SAINT-BLAISE LE 27 OCTOBRE 2023.

Le Maire, Jean-Paul FABRE





MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR  
DIRECTION DE LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE ET FONCIÈRE

**PROJET DE VOIE NOUVELLE ENTRE LA ZAC DE LA SAOGA  
ET LE HAMEAU DE LA CROIX DE FER**

**Courriers de notification d'enquête publique préalable à la déclaration  
d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact  
non distribués**

**CERTIFICAT DE FIN D'AFFICHAGE**

Le Maire de Saint-Blaise atteste que les courriers suivants de notification de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact portant sur la création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer - Route du Col de l'Olivier, non distribués, ont fait l'objet d'un affichage sur le panneau officiel de la mairie de Saint-Blaise du 27 octobre 2023 au 11 décembre 2023 inclus :

- Monsieur Alain AUDIBERT
- Monsieur Julien AUDIBERT
- Madame Magdeleine AUDIBERT
- Monsieur Rolland AUDIBERT
- Monsieur Paul BEDINI
- Madame Marie BEDINI
- Monsieur Séraphin BLANC
- Monsieur Siméon BRIQUET
- Madame Odette DRUESNE
- Monsieur Dominique GAVELLE
- Madame Hélène KODRZYNSKI
- Madame Simone MARTIN
- Madame Léa OCCELLI représentée par Mme Claudette THOMINET
- Madame Marguerite OCCELLI
- Monsieur Noël OCCELLI
- Madame Marie ORENGO
- Monsieur Robert ORENGO

- Monsieur Olivier PELLEGRINO
- Madame Jennifer PELLEGRINO
- Madame Jessica QUIGNON
- Madame Rose REVEL
- Monsieur Sébastien URBAIN
- Madame Sylvie URBAIN
- Madame Marthe VIGNES
- SCI OMNIUM ROUBINE représentée par M. Bernard DURAND
- Syndicat des copropriétaires de la parcelle C 825
- Syndicat des copropriétaires Le Col de l'Olivier.

Attestation délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

FAIT A SAINT-BLAISE LE 12 DÉCEMBRE 2023.

Le Maire, Jean-Paul FABRE





DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

COMMUNE DE SAINT-BLAISE

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR  
DIRECTION DE LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE ET FONCIÈRE

**PROJET DE VOIE NOUVELLE ENTRE LA ZAC DE LA SAOGA  
ET LE HAMEAU DE LA CROIX DE FER**

**Courrier de notification d'enquête publique préalable à la déclaration  
d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact  
non distribué**

**CERTIFICAT DE DÉBUT D’AFFICHAGE**

Le Maire de Saint-Blaise atteste que le **courrier suivant de notification de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact portant sur la création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer – Route du Col de l'Olivier, non distribué**, a fait l'objet d'un affichage sur le panneau officiel de la mairie de Saint-Blaise le 05 décembre 2023 :

- Monsieur Julien AUDIBERT.

Attestation délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

FAIT A SAINT-BLAISE LE 06 DÉCEMBRE 2023.

Le Maire, Jean-Paul FABRE





DÉPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

COMMUNE DE SAINT-BLAISE

MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR  
DIRECTION DE LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE ET FONCIÈRE

**PROJET DE VOIE NOUVELLE ENTRE LA ZAC DE LA SAOGA  
ET LE HAMEAU DE LA CROIX DE FER**

**Courrier de notification d'enquête publique préalable à la déclaration  
d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact  
non distribué**

**CERTIFICAT DE FIN D'AFFICHAGE**

Le Maire de Saint-Blaise atteste que **le courrier suivant de notification de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant une étude d'impact portant sur la création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer – Route du Col de l'Olivier, non distribué, a fait l'objet d'un affichage sur le panneau officiel de la mairie de Saint-Blaise du 05 décembre 2023 au 11 décembre 2023 inclus :**

- Monsieur Julien AUDIBERT.

Attestation délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

FAIT A SAINT-BLAISE LE 12 DÉCEMBRE 2023.

Le Maire, Jean-Paul FABRE



# MÉTROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

MAIRIE DE SAINT-BLAISE 06 Reçu le
- 2 NOV. 2023
N° .....
FABRE .....

*Le Président*

**Monsieur Jean-Paul FABRE**  
**Maire de Saint-Blaise**  
**Conseiller métropolitain délégué**  
11 place de l'Eglise  
06670 SAINT-BLAISE

Nice, le **23 OCT. 2023**

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe, comportant l'étude d'impact relative au projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de La Saoga et le hameau de la Croix de Fer (route du Col de l'Olivier), il a été évoqué la création d'une ligne de transport reliant les villages de Saint-Blaise et Castagniers (les Moulins) et desservant le domaine de la Saoga et Saint-Blaise la Plaine.

Aussi, ai-je immédiatement demandé à la Direction des Transports et de la Mobilité de la Métropole Nice Côte d'Azur pour la réalisation d'une étude en faveur de cette liaison. Celle-ci compléterait la desserte actuelle de Saint-Blaise et faciliterait les correspondances avec la ligne 59 qui relie Nice à Plan du Var, et avec la ligne des Chemins de Fer de Provence qui propose une halte à Castagniers-les Moulins.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Bien amicalement*  


**Christian ESTROSI**  
**Maire de Nice**  
**Président délégué à la Région**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**

### **I.1 - RAPPEL DES ENJEUX ET JUSTIFICATION DE L'INTERET GENERAL DU PROJET**

Le relief est un élément qui a fortement contraint l'urbanisation de la commune de Saint-Blaise, conduisant au développement de deux zones urbanisées aux caractéristiques différentes :

- la partie haute de la commune est constituée du village historique et de hameaux disposés le long de la RM 14, axe qui structure cette partie du territoire. L'évolution urbaine s'est traduite par le développement des hameaux existants, poursuivi par une diffusion de l'urbanisation sur les coteaux,
- la partie basse de la commune est constituée d'ensembles hétérogènes ayant des vocations propres : zone agricole, zone industrielle, habitations... La croissance urbaine y est récente, avec notamment le développement de la ZAC de la Saoga, à vocation d'habitation, mais s'est déroulée de manière désorganisée. Cette partie, inscrite dans le périmètre de l'OIN, et qui s'étend en partie le long de la plaine du Var et remonte le long de plusieurs vallons, possède de nombreux atouts urbains.

Du fait des différentes contraintes naturelles, ces deux entités fonctionnent de manière séparée. En effet, il n'existe aucune liaison directe permettant de les relier, ce qui engendre un manque de cohésion et d'organisation au sein de la commune et empêche la mise en œuvre d'un développement pérenne.

Le centre-village est peu accessible pour la partie basse de la commune, ce qui crée une véritable coupure.

La préservation de l'unité communale en évitant la séparation fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune est un enjeu important à Saint-Blaise et a été identifié comme tel au Plan Local d'Urbanisme Métropolitain.

**La Métropole Nice Côte d'Azur souhaite donc réaliser une liaison structurante d'intérêt communautaire reliant les deux parties de territoire communal.**

Sa réalisation représente le moyen d'améliorer l'accessibilité au centre-ville et plus largement de relier les parties haute et basse de la commune. Cela autorise une meilleure répartition de l'activité économique dans la commune, facilite et sécurise les déplacements intracommunaux et vers les communes alentours (Saint-Blaise, Nice plaine du Var, Castagniers, Saint-Martin du Var, notamment).

**Le projet présente ainsi un caractère d'intérêt général au travers de sa réponse aux enjeux ci-dessus.**

**Il est inscrit au Plan Local d'Urbanisme Métropolitain tant au Projet d'aménagement et de Développement Durable qu'en emplacement réservé au plan de zonage.**

### **I.2 - FONCIER – MINIMISATION DES EXPROPRIATIONS**

La conception même du projet s'est attachée à limiter l'emprise foncière de la piste actuelle, dans les différents objectifs suivants :

- Limitation des terrains privés à acquérir,
- Evitement et réduction des impacts sur la biodiversité et les habitats naturels,
- Limitation des mouvements de terres.

Ainsi, la voie a été calibrée à la largeur minimale requise et prévoit des écluses localement pour éviter certains élargissements.

Des murs de soutènement et de contre-rive ont été privilégiés à la réalisation de merlons en remblais, qui ont une emprise supérieure.

Aucun aménagement modes doux n'est prévu le long de la voie car le bilan coût / avantages entre l'usage de cet itinéraire et les emprises foncières nécessaires n'y était pas favorable.

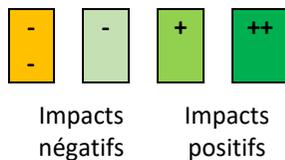
### I.3 - PRESENTATION DES VARIANTES ETUDIEES

Les variantes détaillées ci-après ont été étudiées :

- **variante V0 dite « au fil de l'eau »,**  
Cette solution consiste à ne faire aucun aménagement et à laisser le secteur d'étude dans l'état actuel.
- **variante V1 : création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer,**  
Cette variante consiste à créer une voie nouvelle permettant de relier le haut de Saint-Blaise (cœur de village, hameau de la Croix de Fer) à la partie basse de la commune (quartier de la Saoga, Plaine du Var).
- **Variante 2 : élargissement des RM14 et 114,**  
La réalisation du projet consiste à élargir les RM14 et 114, a minima dans les points durs, et implique ainsi 7 modifications d'accès privés et la démolition d'une habitation.

Le tableau ci-après en propose une comparaison, qui a permis de justifier le choix du projet.

Légende :



Annexe 10 Note de synthèse complémentaire du Maitre d’Ouvrage

	Variante V0 (pas d’aménagement)	Variante V1 (voie neuve)	Variante V2 (aménagement des voies existantes)
<b>Comparaison environnementale</b>			
Amélioration des déplacements routiers et des liaisons entre la plaine du Var et le moyen-pays	-- <i>Pas de modification – maintien du trajet long et des difficultés de déplacement pour les transport en commun</i>	++ <i>Amélioration des temps de trajet, de la sécurité routière et des possibilités de liaisons en transport en commun scolaire entre le haut et le bas du village.</i>	+ <i>Amélioration des conditions de circulation mais temps de trajet maintenu et déplacements bus toujours complexes.</i>
Confortement de l’unité et de la cohérence du territoire communal et du rôle central du village	- <i>Maintien de la séparation entre le haut et le bas du village.</i>	++ <i>Amélioration de la continuité du territoire communal.</i>	++ <i>Amélioration de la continuité du territoire communal.</i>
Impact global sur l’environnement : milieu physique	0 <i>Absence d’impacts résiduels significatifs.</i>	0 <i>Absence d’impacts résiduels significatifs. Réalisation de 501 m de mur de soutènement et 245 m de mur de contreive.</i>	- <i>Absence d’impacts résiduels significatifs. Réalisation de 661 m de mur de soutènement et 3 938 m de mur de contreive.</i>
Impact global sur l’environnement : patrimoine naturel	0 <i>Absence d’impacts.</i>	-- <i>Impacts négatifs faibles sur les continuités écologiques et la biodiversité ordinaire. Absence de destruction d’espèces protégées.</i>	- <i>Impacts faibles sur la biodiversité ordinaire.</i>
Impact global sur l’environnement : milieu humain	- <i>Absence d’amélioration des conditions de déplacements. Maintien de la circulation à proximité des habitations.</i>	++ <i>Amélioration des conditions de déplacement. Gain de temps pour les trajets scolaires. Eloignement de la circulation des habitations.</i>	- <i>Absence d’amélioration des conditions de déplacements. Maintien, voire rapprochement, de la circulation à proximité des habitations.</i>
Impact direct sur le foncier bâti (démolition)	0 <i>Pas de bâti touché.</i>	0 <i>Pas de bâti touché.</i>	-- <i>Démolition d’une habitation.</i>
Impact global sur l’environnement : patrimoine et paysage	0	0 <i>Modification locale du paysage visible essentiellement par les usagers de la route. Pas de modification significative des vues éloignées.</i>	- <i>Modification locale du paysage visible par les riverains des RM14 et 114. Pas de modification significative des vues éloignées.</i>
Acquisition de terrains privés	0	- <i>Acquisitions de partie de terrains privés pour la plupart non bâtis.</i>	-- <i>Acquisitions d’emprises souvent attenantes à des habitations.</i>
<b>Comparaison financière</b>			
Coût TTC (hors aménagements liées aux eaux pluviales)	0	3 000 000 €	5 000 000 €

## Annexe 10 Note de synthèse complémentaire du Maître d'Ouvrage

La variante V0 n'apporte aucune amélioration à la situation actuelle, et ne répond pas à la problématique de sécurisation des déplacements et de rapprochement des deux pôles de la commune de Saint-Blaise.

Elle a donc été écartée d'emblée par la Métropole Nice Côte d'Azur.

La variante V1 remplit les objectifs définis par la Métropole Nice Côte d'Azur en termes de sécurisation et de fluidité du trafic du trafic et en termes d'unité communale ainsi que de maintien et d'amélioration de l'unité fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune.

Cette variante a ainsi un impact positif sur la population et les activités grâce à l'amélioration des conditions de circulation, tout en ayant un impact neutre sur le milieu physique, le patrimoine culturel et le paysage.

Son impact sur le patrimoine naturel est plutôt négatif en lien avec la présence de flore protégée aux abords de la piste existante qui sera élargie pour créer la voie.

La variante V2 remplit les objectifs définis par la Métropole Nice Côte d'Azur en termes de sécurisation et de fluidité du trafic du trafic et en termes d'unité communale ainsi que de maintien et d'amélioration de l'unité fonctionnelle entre le haut et le bas de la commune.

Cependant, elle ne permet pas la sécurisation complète des trajets en transports en commun, certains virages restant trop serrés.

De plus, cette variante nécessite des terrassements plus importants et la démolition d'une habitation. Son coût de réalisation est également nettement plus élevé.

Enfin, elle n'éloigne pas la circulation des habitations présentes le long des RM14 et 114 et au contraire la rapproche localement en créant des emprises sur des jardins attenants, ce qui nuit au paysage proche.

**La Métropole Nice Côte d'Azur a donc retenu la variante V1** qui consiste en créer une voie nouvelle.

Le choix du site et de l'axe de la voie s'est imposé par les objectifs même du projet : relier le lotissement de la ZAC de la Saoga au cœur du village de Saint-Blaise et limiter l'impact du projet sur l'environnement en s'appuyant sur une piste existante.

La largeur de la voie s'appuie sur le trafic attendu et sur la volonté de réduire au maximum ses emprises afin de respecter l'environnement (insertion paysagère, patrimoine naturel).

Le calage fin du projet résulte de la prise en compte des principaux enjeux du site, et notamment de la topographie, de la géologie et de la présence d'espèces végétales protégées (création d'une écluse pour protéger une station de flore protégée).

### I.4 - INCONVENIENTS D'ORDRE SOCIAL

#### I.4.1 - SECURITE DANS LES QUARTIERS DE LA CROIX DE FER ET LA ZAC.

Des caméras de sécurité seront mises en place au niveau du hameau de la Croix de Fer, comme c'est déjà le cas au niveau du hameau de la Saoga, pour lutter contre les incivilités et l'insécurité.

Le projet a pris en compte les enjeux liés à la sécurité des riverains à la nouvelle voie, et prévoit des dispositifs de maîtrise de la circulation et de la vitesse (chicanes, ralentisseurs, écluse). La vitesse sera limitée à 30km/h dans les zones habitées, et 50km/h sur le tronçon hors habitations.

En termes d'éclairages, ces derniers seront renforcés et/ou mis en place au droit des quartiers d'habitation. Aucun éclairage ne sera en revanche installé sur le reste de la voie nouvelle pour limiter les impacts des émissions lumineuses sur la faune nocturne.

#### I.4.2 - NUISANCES SONORES

L'étude de l'impact sonore dans le cadre de la voie nouvelle a été étudié et le niveau sonore attendu pour une voie supportant un trafic de 500/550 véh/j reste dans la norme acceptable de la réglementation. La différence entre l'existant et la situation future reste significative du fait de la non-circulation de la piste du col de l'olivier en l'état actuel. La simulation acoustique s'est basée sur la cartographie référencée de la Métropole (Auditorium), permettant sur des voies de gabarit similaire et de trafic similaire, d'estimer les niveaux de bruit attendus.

Toutefois, les mesures de limitations d'emprises au minimum, les limitations de vitesses et dispositifs associés, permettront de limiter ces nuisances qui seront

## Annexe 10 Note de synthèse complémentaire du Maître d'Ouvrage

principalement concentrées en heures de pointes matin et soir. A noter que la végétation existante permettra de dissimuler un minimum le bruit de la circulation sur le tronçon principal de la voie.

Une mesure de mise en place d'un revêtement acoustique est également prévue, notamment en faveur de la biodiversité (pour les chiroptères) sur certains tronçons de la voie nouvelle (hors ligne de crête). Cette mesure pourra être étendue aux zones d'habitation afin de limiter les nuisances sonores liées à la circulation routière.

La Métropole est favorable à l'étude et/ou la prise en compte de doléances pour des mesures complémentaires telles que l'isolation de façade.

### **I.4.3 - QUALITE DE L'AIR**

Comme le précise le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, avec la réalisation du projet de la voie nouvelle, le trajet entre le village et l'axe structurant qu'est la RM6202 sera diminué de 17 km aujourd'hui, à seulement 6,5 km demain. Ainsi, les niveaux d'émissions vont non seulement baisser de manière globale sur le secteur mais plus particulièrement sur les axes principaux desservant la partie haute et le hameau.

Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que dans les années futures, l'exposition des populations à la pollution atmosphérique est susceptible de baisser drastiquement, dans la mesure des politiques mises en œuvre : les années à venir vont voir se généraliser les améliorations technologiques des véhicules routiers, le développement des nouveaux types de mobilité (vélos électriques, ...), l'abandon progressif du carburant diesel et l'arrêt des ventes de véhicules fonctionnant aux carburants fossiles (prévue initialement en 2040 par la loi LOM et ramenée à échéance 2035 par application du projet de la Commission européenne du 14 juillet 2021-Pacte Vert pour l'Europe/Green Deal for Europe) votée le 8 juin 2022.

A terme, l'exposition des populations aux polluants atmosphériques routiers sera moindre qu'à l'heure actuelle, y compris au droit du hameau de la Croix de Fer et de la ZAC de la Saoga. Cette diminution sera d'autant plus importante à l'horizon vingt ans après la mise en service, en lien avec l'évolution du parc automobile.

Concernant l'arsenic, les émissions sont dues essentiellement à l'usure des pneus et des freins et seront donc stables dans le temps, sauf grâce à des améliorations techniques non connues à l'heure actuelle.

### **I.4.4 - INCIVILITES AU REGARD DES RISQUES INCENDIES**

La Métropole est favorable à la prise en compte de cet enjeu qui reste néanmoins de l'ordre de l'éducation, du civisme des automobilistes, et de la conscience collective environnementale.

A ce titre, les OLD de 7 m de part et d'autre de la voie vont en faveur de la gestion des risques incendies induits par le jet de mégots de cigarette dans l'environnement.

Il sera étudié et/ou pris en compte la possibilité de mettre en place des panneaux de sensibilisation et d'information liés à ces incivilités et risques induits / encourus en cas de départ de feu engendré par un mégot.

I.5 - RAPPEL DES ATTEINTES ET MESURES

Tableau de synthèse des atteintes environnementales et mesures associées

Thématique	Nature de l'impact et dommages collatéraux	Mesures associées (éviter, réduire, accompagner)
<b>Climat</b>	Le projet n'est pas de nature à contribuer au changement climatique. Impact collatéral : augmentation des émissions de GES au droit de la voie liée à la circulation en heure de pointe.	Pas de mesures dédiées au climat Se reporter aux mesures concernant la qualité de l'air, la circulation
<b>Qualité de l'air</b>	Le projet engendre une amélioration sur la qualité de l'air à l'échelle globale de la zone d'étude, avec une diminution en moyenne de 81 à 82 % des émissions, par rapport à un trajet via la RM14. Impact collatéral : augmentation des émissions de GES au droit de la voie liée à la circulation en heure de pointe.	Restriction de vitesse de la circulation à 50km/h sur la nouvelle voie Mise en place d'écluses, chicanes, ralentisseurs, zone 30 dans les quartiers d'habitation
<b>Topographie / géologie / risques sismique et mouvement de terrain</b>	Modifications ponctuelles de la topographie, principalement en déblais Augmentation des risques géomorphologiques (reptation, ravinement)	Respect de la topographie existante Défrichements limités au strict minimum Stabilisation des terres : murs de soutènements et de contre rive Travaux en dehors des périodes climatiques défavorables Terres tassées à « cheniller » pour limiter le ruissellement des fines

		Réalisation d'une étude géotechnique et géologique préalablement aux travaux tenant compte des défrichements
<b>Eaux souterraines</b>	Absence de prélèvements ou de rejets non traités et de prélèvement dans les eaux souterraines susceptible d'en modifier les aspects qualitatif et quantitatif. Absence d'impacts sur le niveau de la nappe. Risques de pollution liés aux transferts depuis les eaux superficielles.	Dispositifs de récupération et rétention des eaux dimensionnés pour une occurrence vingtennale Bassin de rétention en aval hydraulique de la voie de 1 504 m <sup>3</sup> Mise en place de canalisations de diamètre minimum 500mm Prise en compte d'une partie des eaux en provenance des voies de la Croix de Fer et de la ZAC Débourbeur / séparateur à hydrocarbures Décante et une cloison siphonide pour la gestion de la pollution chronique Bassin de rétention enterré sous voie
<b>Eaux superficielles</b>	Imperméabilisation supplémentaire d'environ 16 620 m <sup>2</sup> , d'où une hausse des débits de ruissellement. Absence d'atteinte au fonctionnement des milieux naturels et aux activités liées à l'eau. En dehors de toutes zones inondables Charge annuelle polluante en hausse, d'où une augmentation de la pollution chronique potentielle. Diminution des risques vis-à-vis de la pollution accidentelle.	
<b>Captages d'eau potable</b>	Sans objet. Projet hors captages	Respect du principe de non dégradation des eaux avec les dispositifs de rétention
<b>Milieu naturel : sites Natura 2000</b>	Destruction (défrichement, terrassement – déblais / remblais)	Adaptation des modalités de chantier concernant le soutènement de la voirie en situation de forte pente
<b>Milieu naturel : Habitats naturels, flore et faune</b>	Destruction directe d'espèces	

Annexe 10 Note de synthèse complémentaire du Maitre d'Ouvrage

<p><b>Milieu naturel : Fonctionnalités écologiques</b></p>	<p>Altération des lisières (chablis, dépérissement, implantation et dispersion EVEC, eutrophisation par exutoire du pluvial) Dérangement global de la faune Risque de collision routière et altération des flux écologiques Consommation d'habitats par l'urbanisation induite des abords routiers Risque de pollutions du milieu naturel Nouvelle voie sur une voie existante Rupture fonctionnelle (à modérer car la nouvelle voie s'insère au droit d'une voie déjà existante) Impact collatéral : destruction fortuite pendant ou après les travaux</p>	<p>Adaptation localisée de l'emprise du chantier et respect des emprises du chantier Adaptation du tracé à la Croix de Fer Adaptation des pratiques d'entretien des bordures Disposition de lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes Renforcement de la végétation existante en faveur des chiroptères Mise en place d'un revêtement ultrasonore pour la partie en ligne de crête Passages inférieurs petite faune mixte (non spécialisés) Absence d'éclairage de la voie nouvelle</p>
<p><b>Risque incendie</b></p>	<p>PPRif : Zone rouge à 80% et bleue à 20% Risques de départ de feu Impact collatéral : incivilités, jets de mégots par la fenêtre des véhicules</p>	<p>Respect des prescriptions du PPRif : débroussaillage sur une largeur de 7m de part et d'autre de la voie Mise en place deux points d'eau incendies conformément aux préconisations du SDIS Citerne DFCI préexistante</p>
<p><b>Boisements</b></p>	<p>Défrichage sur une surface d'environ 6 000 m<sup>2</sup> et abattage d'une centaine d'arbres Augmentation des phénomènes d'érosion Impacts sur les milieux naturels</p>	<p>Abattages limités au strict minimum des surfaces d'emprises de la nouvelle voie Identification des sujets préalablement au démarrage et sauvegarde</p>

	<p>Pas d'abatages supplémentaires en phase de fonctionnement. Débroussaillage obligatoire</p>	<p>des arbres hors emprises de la voie et/ou arbres à enjeu Actions de débroussaillages dans le cadre du respect des Obligations Légales de Débroussaillage (n'induit pas d'abattage supplémentaire) Replantations d'arbres le long de la voie, dans la mesure du possible, ou sur la commune</p>
<p><b>Population</b></p>	<p>Se reporter aux impacts sur les thématiques ci-dessous.</p>	
<p><b>Activités économiques</b></p>	<p>Amélioration de la desserte communale Lien entre les parties hautes et basses de la commune</p>	
<p><b>Occupation du sol</b></p>	<p>Nécessité d'acquisitions foncières par expropriations (parcelles privées). Consommation d'espaces boisés et naturel</p>	<p>Se reporter aux mesures sur le patrimoine naturel et le paysage sur la maîtrise de l'occupation des sols Absence d'urbanisation induite aux abords de la voie nouvelle en dehors de celle existant et/ou prévue au PLU Absence d'impact sur les autres boisements qui entourent la voie nouvelle</p>
<p><b>Voiries – transports</b></p>	<p>Report de trafic de la RM14 Amélioration et fluidification du trafic Trafic attendu de 500 à 550 véhicules/jour dont au moins 50% en heure de pointe matin et soir Limitation de gabarit et de tonnage pour les camions et bus de transports (longueur maximale de 7m) Impact collatéral : augmentation de la circulation</p>	<p>Sécurisation des abords des quartiers concernés (ralentisseurs, chicanes, zones 30...) Limitation de vitesse à 50km/h sur la voie Stationnement préservé et augmenté de 21 places au droit de 5 écluses au niveau du col de l'Olivier et Croix de fer Revêtement acoustique</p>

Annexe 10 Note de synthèse complémentaire du Maître d’Ouvrage

	au droit du quartier de la Croix de fer et de la ZAC, notamment en heure de pointe	Eclairage public dans les zones habitées, absence d’éclairage sur la voie nouvelle
<b>Réseaux</b>	Absence d’impact sur les réseaux d’eau potable et eaux usées Création d’un réseau spécifique pour la gestion des eaux pluviales issues de l’imperméabilisation liée à la voie nouvelle	/
<b>Sécurité et salubrité publique</b>	Augmentation des passages et fréquentation des quartiers d’habitations Impact collatéral : incivilités, jets de mégots par la fenêtre des véhicules, population malveillante	Renforcement du réseau de caméras de surveillances au droit des quartiers de la Croix de Fer et ZAC Voisins vigilants Signalisation de sensibilisation aux mégots et risques incendies
<b>Vibrations, odeurs et émissions lumineuses</b>	Circulation sur la voie nouvelle source de vibrations et d’émissions de gaz d’échappements, principalement en période de pointe de la circulation	Sécurisation des abords des quartiers concernés (ralentisseurs, chicanes, zones 30...) Limitation de vitesse à 50km/h sur la voie Eclairage public dans les zones habitées, absence d’éclairage sur la voie nouvelle
<b>Ambiance sonore</b>	Augmentation des nuisances sonores aux abords du projet (seuils de bruit respectés en ambiance sonore initiale modérée <60 dB(A))	Revêtement acoustique Limitation de vitesse à 50km/h sur la voie Limitation à 30 km/h dans les zones d’habitations avec dispositifs de sécurité et ralentissement (ralentisseurs, chicanes, zones 30...)

<b>Santé humaine</b>	Augmentation des nuisances sonores, des émissions de polluants (limité toutefois et concentré lors des heures de pointe matin et soir)	Mesures prévues pour les nuisances acoustiques et qualité de l’air, circulation, trafic
<b>Patrimoine</b>	Inclus dans les périmètres de protection de deux monuments historiques (le canal de la Vésubie et le Siphon de Saint-Blaise). L’avis de l’Architecte des Bâtiments de France sera donc requis.	Le projet respectera les dispositions de l’Architecte des Bâtiments de France
<b>Paysage</b>	Modification notable du paysage proche par l’insertion du projet en secteur boisé Impact dû à l’insertion même de la plateforme et des bandes de débroussaillage obligatoires Vues éloignées moins perturbées du fait du caractère déjà urbanisé d’une partie des abords du projet.	Les mesures en faveur du patrimoine naturel et la préservation des boisements à proximité sont applicables pour une bonne insertion de la voie nouvelle dans le paysage. Persistence des impacts liés au défrichement Absence d’éclairage de la voie (prévu uniquement au droit des quartiers d’habitations)

Des précisions sont apportées en annexe du PV de synthèse sur la sécurité, les nuisances sonores, les abattages et OLD, la gestion des pluies, et les incivilités au regard du risque incendie.