



PREFET DES ALPES-MARITIMES

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

PROJET DE CRÉATION DE LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ (ZAC) " COTEAUX DU VAR ", SUR LA COMMUNE DE SAINT-JEANNET

1. A titre liminaire : éléments de contexte

L'opération se situe à 20 kms au nord de Nice, sur la commune de Saint-Jeannet, sur les coteaux surplombant la plaine du Var. Le principe d'aménagement retenu est celui d'un quartier paysager et piéton, privilégiant de nouvelles formes de déplacements et permettant de respecter le calme et la naturalité du site. Il propose également une « vue pour tous », étant donné la topographie du site et l'attrait paysager évident.

Conformément aux dispositions de l'article L. 103-3 du code de l'urbanisme, le conseil d'administration de l'Etablissement Public d'Aménagement Eco-Vallée Plaine du Var (EPA) a précisé les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation préalable dans sa délibération n°2016-006 du 25 février 2016. Sur la base de cette délibération initiale, une première période de concertation s'est déroulée du 15 septembre 2016 au 27 octobre 2017.

Elle a fait l'objet d'un bilan, puis a été suivie d'une procédure de participation du public par voie électronique, conformément aux articles L. 123-19 et L. 123-19-1 du code de l'environnement. Cette procédure s'est déroulée du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018.

Dans le cadre de cette consultation, trois observations ont été déposées par voie électronique par trois particuliers. Ces dernières ont abordé cinq thématiques différentes. Aucune de ces observations n'implique une modification du projet (**annexe n°9**).

Dans la mesure où deux arrêts rendus par le Conseil d'Etat ont remis en cause la désignation du préfet de région en qualité d'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement concernant les projets et que c'est le Préfet de région qui avait émis l'avis en matière environnementale relativement au projet d'aménagement « Les Coteaux du Var », j'ai demandé à l'EPA de reprendre la procédure de création de la ZAC, à compter de la saisine pour avis de l'autorité environnementale et de consulter la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE), laquelle présente les garanties d'impartialité requises.

En conséquence, par sa délibération n°2018-012, en date du 12 juillet 2018, le conseil d'administration de l'EPA a approuvé la reprise de la procédure de création de la ZAC « Coteaux du Var », à Saint-Jeannet, à compter de la saisine pour avis de l'autorité environnementale, et a abrogé ses délibérations n°2017-017 du 14 décembre 2017 approuvant le bilan de la concertation. Une seconde période de concertation s'est déroulée du 23 août 2018 au 9 octobre 2018 inclus. La procédure de concertation dans son intégralité a fait l'objet d'un bilan, lequel a été approuvé par la délibération du conseil d'administration de l'EPA n°2018-015 du 11 octobre 2018.

Ainsi, la présente procédure de participation du public par voie électronique fait suite à une première procédure qui s'était déroulée du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018 et dont le recueil se trouve en annexe de la présente synthèse (**annexe n°9**).

2. Déroulement de la présente procédure de participation du public par voie électronique (du 15 octobre 2018 au 16 novembre 2018)

Conformément aux articles L. 123-19 et L. 123-19-1 du code de l'environnement, la présente synthèse fait suite à la participation du public par voie électronique qui a eu lieu du 15 octobre 2018 au 16 novembre 2018 relativement au projet de ZAC « Coteaux du Var », situé sur le territoire de la commune de Saint-Jeannet.

Pour rappel, conformément à mon arrêté du 26 septembre 2018 et à l'avis relatif à ladite procédure de participation, le dossier mis à la disposition du public était composé des pièces suivantes :

- le projet de dossier de création de la ZAC « Coteaux du Var », à Saint-Jeannet, comprenant notamment l'étude d'impact, son résumé non technique, ainsi que son addendum ;
- l'avis de la MRAE sur le projet de dossier de création de la ZAC « Coteaux du Var », à Saint-Jeannet, comprenant notamment l'étude d'impact, son résumé non technique, ainsi que son addendum ;
- l'avis de la commune de Saint-Jeannet sur le projet de dossier de création de la ZAC « Coteaux du Var », comprenant notamment l'étude d'impact, son résumé non technique, ainsi que son addendum ;
- l'avis de la métropole Nice Côte d'Azur sur le projet de dossier de création de la ZAC « Coteaux du Var », à Saint-Jeannet, comprenant notamment l'étude d'impact, son résumé non technique, ainsi que son addendum ;
- la réponse de l'EPA Eco-Vallée Plaine du Var à l'avis de l'autorité environnementale ;
- le bilan de la concertation et ses annexes, incluant la procédure de mise à disposition réalisée dans le cadre de la concertation ;
- une notice explicative sur la procédure de participation du public par voie électronique, son déroulement et les étapes qui suivent.

Ont également été inclus dans ledit dossier les documents relatifs à la partie de la procédure de création qui a fait l'objet d'une reprise c'est-à-dire notamment le bilan de la concertation ayant été abrogé, l'avis du préfet de région ainsi que les avis des collectivités intéressées.

Ce dossier a pu être téléchargé :

- sur le site Internet de la préfecture des Alpes-Maritimes à l'adresse suivante : <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Publications/Participation-du-public-aux-decisions-ayant-une-incidence-sur-l-environnement/Projet-de-creation-de-la-zone-d-amenagement-concertee-ZAC-Les-Coteaux-du-Var-a-Saint-Jeannet-Nouvelle-procedure>

- sur le site internet de l'EPA Ecovallée-Plaine du Var à l'adresse suivante : <http://www.ecovallee-plaineduvar.fr>

Au cours de cette procédure, le public a pu faire part ses observations et propositions pendant cette période par voie électronique à l'adresse suivante : ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr

Le public pouvait demander la consultation papier du dossier conformément aux dispositions de l'article D. 123-46-2 du code de l'environnement.

Toute information sur le projet pouvait être demandée auprès de la personne publique à l'initiative de cette opération c'est-à-dire l'EPA Ecovallée-Plaine du Var :

- à ses bureaux situés : Immeuble Plaza, 455 Promenade des Anglais, 06200 Nice
- par mail : concertation@epa-plaineduvar.com
- par téléphone : 04 93 21 71 00

• Nombre et nature des observations et propositions formulées par le public

Dans le cadre de cette consultation, 4 observations ont été déposées par voie électronique par 4 personnes différentes : 3 particuliers et une association.

Les 4 observations sont annexées à la présente synthèse (annexes n°1 à 4).

• Thèmes abordés

Les observations portent sur les thèmes suivants :

- sur la justification et la conception du projet et de son périmètre
- sur l'impact de l'opération sur son voisinage
- sur la justification du choix de ce projet d'aménagement
- sur les volets juridique, environnemental et économique

Plusieurs thèmes peuvent être repris dans une même observation et plusieurs observations peuvent concerner un même thème.

3. Synthèses des observations et propositions formulées par le public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte

Les observations et propositions formulées par le public ont été regroupées par thème et résumées. La présente synthèse comporte une réponse sur chacun des thèmes abordés dans le cadre de la participation.

L'ensemble des observations et propositions envoyées pendant la procédure de participation du public par voie électronique ont été prises en considération, c'est-à-dire que chaque contribution a fait l'objet d'une réelle réflexion. En outre, l'EPA, en tant que personne publique à l'initiative de l'opération d'aménagement, a pris le soin de répondre individuellement à chaque participant. Lesdites réponses sont annexées à la présente synthèse (annexes n°5 à 8).

Toutefois, aucune observation ou proposition n'a donné lieu à une modification du projet et ce pour les raisons suivantes :

Thème n°1 : Sur la justification et la conception du projet et de son périmètre

Deux observations ont questionné le choix du périmètre de l'opération et de ses accès ainsi que la prise en compte de l'avis du public. Aussi, les observations traduisent un besoin de redéfinir les raisons qui ont conduit à la réalisation de ce projet d'ensemble.

- Justification du projet

Les observations traduisent une remise en question des raisons qui ont conduit à la création de ce projet d'aménagement

Le projet de ZAC " Coteaux du Var " est d'intérêt général et nécessaire. Elle permettra de pallier l'insuffisance de l'offre de logements locatifs sociaux au regard des objectifs fixés à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation. Cette opération permettra de concilier une gestion économe des sols tout en prenant en compte l'intégration du projet dans le grand paysage.

- Justification du choix de ce secteur

Deux observations questionnent le choix du secteur, en se basant sur les différences de zonage réglementaires au Plan Local d'Urbanisme (PLU). Une observation concerne notamment l'expropriation des deux villas à proximité du chemin de Provence.

Le choix du site et de son périmètre pour créer ce projet d'aménagement sont issus d'une longue réflexion. En effet, il y a très peu de terrains urbanisables sur le territoire de la commune de Saint-Jeannet en raison de sa topographie et des risques existants. Ce site présente un double intérêt puisqu'il s'agit d'un espace de taille suffisante pour permettre d'accueillir une telle opération mais aussi puisque le PLU le destine à une opération d'aménagement d'ensemble.

L'intégration de deux maisons le long du chemin de Provence au périmètre du projet de ZAC n'a pas pu être évitée au cours de la conception du projet. Le périmètre a été défini dans un souci de cohérence d'ensemble. La solution d'accès au nouveau quartier, retenue suite aux discussions engagées lors de la deuxième réunion publique, a nécessité entre autres de déplacer la poche de stationnement de la zone Uc/UHa, ainsi que les autres constructions, vers le nord-ouest en bordure du chemin de Provence.

Sans lesdits terrains, cette opération ne pourrait se réaliser dans des conditions équivalentes. Les incidences du projet sur le bâti existant, et notamment la nécessaire démolition de deux habitations, ont été présentées dans l'étude d'impact, transmise pour avis à l'autorité environnementale.

- Procédure de concertation et choix de l'accès au chemin de Provence

Deux observations interrogent sur la prise en compte de l'avis du public et le choix de l'accès au projet par le chemin de Provence.

Le projet a fait l'objet d'une réelle concertation avec le public, laquelle s'est déroulée du 15 septembre 2016 au 27 octobre 2017, puis du 23 août 2018 au 09 octobre 2018, selon les modalités prévues par les délibérations du conseil d'administration de l'EPA n° 2016-006 du 25 février 2016 et n°2018-012 du 12 juillet 2018. Dans le cadre de cette concertation, se sont notamment tenues trois réunions publiques, au cours desquelles le public a pu participer activement.

Les modalités de la concertation ont donc permis au public, pendant une durée suffisante, et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions.

Des décisions ont été prises suite à ces échanges, notamment sur le choix de l'accès au nouveau quartier. Lors de la deuxième réunion du 21 mars 2017, trois solutions ont été présentées. Celle dissociant les accès au quartier sur le chemin de Provence et sur la route de la Baronne a été retenue. Elle présente l'avantage de ne pas faire passer tous les flux de véhicules par un même axe de circulation, mais aussi d'ouvrir davantage le quartier vers le village. Cette solution a fait l'objet d'un examen approfondi et de rencontres avec les propriétaires impactés avant la dernière réunion du 19 juin 2017.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet, dans la mesure où :

- **le choix du secteur avait déjà été prise en compte dans le projet soumis à consultation et que la solution proposée est adaptée ;**
- **les modalités de la concertation ont été respectées et elles ont permis une réelle participation du public.**

Thème n°2 : Sur l'impact de l'opération sur son voisinage

Trois observations concernent l'impact du projet sur son voisinage. Elles concernent non seulement la gestion des flux, mais aussi les besoins en équipements scolaires induits, ainsi que la mise en cohérence avec d'autres projets à venir.

- Gestion des flux

Deux observations questionnent la gestion des flux. Dans un premier temps, des craintes sont formulées quant à l'augmentation du trafic routier et à la capacité, surtout du chemin de Provence, à absorber ces flux. Dans un second temps, il est évoqué la question de l'intégration des modes alternatifs à la voiture.

- Vis-à-vis du trafic routier, principalement sur chemin de Provence

Les observations concernent à la fois le dimensionnement des infrastructures routières et leur sécurisation, mais aussi la fiabilité de l'étude circulation au regard de celle du projet de ZAC " Bréguières ", à Gattières.

L'étude de circulation présentée dans l'étude d'impact conclut que le trafic engendré par le projet reste en dessous des seuils de capacité des axes routiers empruntés. Les calculs ont été réalisés, afin de se rapprocher au plus juste de la situation future, en tenant compte des situations les plus pénalisantes. Cette étude est propre au projet et les données ne peuvent être comparables à une autre opération. En effet, elle tient compte non seulement des données du territoire mais aussi des spécificités du projet, notamment s'agissant des dessertes, des typologies de logements et des habitudes des futurs usagers.

Pour autant, l'EPA et la commune ont bien entendu les inquiétudes formulées assez tôt dans la concertation sur la dangerosité du chemin de Provence. Cet axe devra rester secondaire et conserver sa vocation de desserte résidentielle. L'EPA veillera aussi à sécuriser au mieux l'accès au projet depuis cet axe routier.

Des éléments de précisions concernant les flux de circulation seront apportés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC.

○ Vis-à-vis des transports en commun et déplacements actifs

Les observations concernent la stratégie qui sera mise en place pour les moyens de transports alternatifs à la voiture personnelle.

La sécurisation des flux, notamment sur le chemin de Provence, passe avant tout par un renforcement de la desserte en transports en commun à l'échelle de la rive droite. Aussi, des arrêts de bus permettront aux habitants de parvenir au quartier.

Il est prévu que le PLU métropolitain, qui vaudra Plan de Déplacement Urbain (PDU), sera approuvé avant la réalisation du projet et l'arrivée des futurs habitants. Il apportera des éléments importants sur les stratégies à venir en termes de transports, que ce soit pour les modes doux, les transports en communs ou pour les véhicules particuliers. Ce point sera examiné avec les services de la métropole compétents et sera intégré au dossier de réalisation de la ZAC.

Ainsi, seront intégrés les précisions recommandées dans l'avis de la MRAE, afin d'« approfondir l'étude d'impact [...] au stade du dossier de réalisation pour ce qui concerne le volet "déplacements" et de démontrer le bon fonctionnement des déplacements sur l'ensemble de la rive droite à l'horizon de la réalisation de l'ensemble des projets d'aménagement connus du secteur, que ce soit pour les modes de déplacement actifs ou les véhicules particuliers. Préciser à cette occasion les mesures mises en œuvre pour privilégier les modes actifs de déplacement ».

Ces observations n'impliquent donc pas une modification du projet, dans la mesure où des éléments de précisions seront apportés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC

• Création d'équipements scolaires

Une observation remet en question les données avancées dans l'étude d'impact concernant les effectifs scolaires en école primaire.

Au stade du dossier de création, les chiffres avancés dans l'étude d'impact traduisent les besoins « stabilisés », qui ne seront pas atteints aux premières livraisons. Ces données tiennent aussi compte de l'étalement des constructions, avec l'arrivée des différents types de ménages.

Les besoins en équipements scolaires de la ZAC (écoles) seront évalués avec précision lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC et dans le cadre du programme des équipements publics en fonction des besoins des usagers de la zone.

Des études de faisabilité complémentaires sont en cours auprès de la mairie de Saint-Jeannet afin de créer les équipements scolaires nécessaires et répondre au mieux aux besoins futurs de la commune.

- Complémentarité avec le projet de la ZAC " Bréguières ", à Gattières

Une observation aborde la question de la simultanéité et la complémentarité de l'opération avec le projet de ZAC " Bréguières ", à Gattières, qui se situe à proximité.

Plusieurs éléments sont fournis concernant la simultanéité des opérations sur le secteur dans l'étude d'impact (6.9.4.2 « Effets cumulés envisageables entre les projets à long terme sur le secteur et la ZAC de Saint Jeannet »).

Il a été démontré (page 221 de l'étude d'impact « 6.5.3.3. Effets sur les équipements publics et les réseaux techniques, et mesures associées – Phase aménagée » de l'étude d'impact) le besoin en équipements que le projet amènera. Il en a été de même pour le projet de ZAC " Bréguières ", à Gattières.

Comme précisé dans l'étude d'impact (page 215), « *l'opération entraîne des besoins significatifs à court moyen terme d'effectifs scolaires et de petite enfance* ». Pour cela, et en tenant compte de l'existant et de la livraison progressive des logements, il est envisagé la création de 2 à 3 classes supplémentaires financées par et pour l'opération.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet, dans la mesure où cette problématique avait déjà été prise en compte dans le projet soumis à consultation et que la solution proposée est adaptée.

Thème n°3 : Sur la justification du choix de ce projet d'aménagement

Les quatre observations ont porté sur l'organisation du quartier, notamment sur la vie de quartier et les déplacements au sein de l'opération.

- Vie du quartier

Une observation regrette le manque d'animation dans le futur quartier

Plusieurs espaces de centralité stratégiques seront créés, afin de proposer des lieux conviviaux et de favoriser le lien social. Des réflexions sont en cours, afin d'assurer une dynamique au sein de l'opération.

- Choix des typologies des logements et phasage des constructions

Une observation émet des doutes quant à la cohérence du phasage des constructions ainsi que de la taille et la typologie des logements.

Le phasage des constructions a pris en compte le marché actuel et futur, en tenant compte de la création des projets aux alentours ainsi que des attentes des futurs acquéreurs. Cette capacité d'absorption du marché en promotion immobilière ainsi que les faisabilités techniques ont amené à envisager l'étalement des constructions sur dix ans. Cet étalement tient aussi compte des caractéristiques de chaque secteur, dont la mise en sécurité nécessaires en zone Na au regard du PPRIF.

Une analyse a été menée, au regard des potentiels acquéreurs et les caractéristiques de la commune, afin de répondre de manière optimale à la demande en logements. La programmation immobilière se base sur ces éléments afin de proposer une typologie et des tailles de logements adaptés.

- Funiculaires

Trois observations ont abordé la question du fonctionnement des funiculaires, leur accès, les risques de panne et leur insertion dans la pente

La mise en place d'un funiculaire se justifie dans l'optique de faciliter les déplacements urbains et aussi pour permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) à un plus grand choix de logements.

Des études sont en cours, afin de proposer un système de funiculaires cohérent par rapport à la topographie du site et aux futurs usages. Une attention particulière sera portée à leur dimensionnement. Un travail en cours, afin de limiter les gênes techniques qui pourraient survenir, ainsi que sur les charges de copropriété afférentes.

- Déplacements au sein de l'opération

Deux questions concernent les déplacements à l'intérieur du quartier, les jugeant difficiles.

Le cheminement piétonnier longeant l'opération aura une pente adoucie et permettra exceptionnellement l'accessibilité aux véhicules autorisés.

Le parti pris est de privilégier de grands espaces calmes, plutôt que de choisir la solution d'un parking en bas de chez soi. Ce projet permettra d'aménager un nombre conséquent d'espaces verts et piétonniers. Le projet est conçu pour que la circulation en voiture au sein du quartier ne soit autorisée qu'exceptionnellement (secours, déménagements par exemples). Au quotidien, les mobilités douces sont la règle, afin de conserver l'identité propre de ce quartier.

Le projet de ZAC "Coteaux du Var" prendra en compte les différents cas de figure auxquels les futurs habitants seront confrontés.

- Volet technique

Deux observations tendent à obtenir plus d'informations techniques, notamment concernant la question des mobilités voire remettent en question certaines études.

L'ensemble des compléments d'études nécessaires à la réalisation du projet sera réalisé. Concernant les études remises en question, les explications ont été apportées dans les courriers de réponse.

Si des erreurs matérielles existent dans l'étude d'impact, elles seront rectifiées lors de l'actualisation de cette dernière, au stade du dossier de réalisation de la ZAC.

Il convient de préciser que le calendrier prévisionnel présenté dans l'étude d'impact n'est plus d'actualité, puisque la reprise de la concertation a entraîné un décalage d'un an. Il sera repris au stade du dossier de réalisation.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet, dans la mesure où des éléments de précision seront apportés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC. Certains points abordés avaient déjà été pris en compte dans le projet soumis à consultation et la solution proposée est adaptée.

Thème n°4 : Sur les volets juridique, environnemental et économique

Les quatre observations ont abordé la question de la conception du projet. Elles concernent à la fois la faisabilité au regard des documents d'urbanisme, la prise en compte du développement durable et le financement de l'opération.

- Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Une observation questionne l'emprise au sol de l'opération vis-à-vis du PLU ainsi que la temporalité de sa construction au regard de l'approbation du PLU métropolitain.

Effectivement, à ce jour, le projet n'est pas conforme au PLU en vigueur. Toutefois, la conformité du projet aux règles d'urbanisme n'est pas appréciée au stade de la création de la ZAC, ni même du dossier de réalisation, mais au stade de la délivrance des autorisations d'urbanisme (Conseil d'Etat, avis 4 juillet 2012, n° 356221).

- Prise en compte des engagements durables

Deux observations remettent en question la prise en compte du développement durable dans l'opération, notamment au regard du label EcoQuartier. Une observation critique notamment la gestion de l'eau pluviale.

Le principe d'aménagement du site est celui d'un quartier piéton et paysagé, privilégiant de nouvelles formes de déplacement et se voulant exemplaire et écologique. Les différentes thématiques, autant paysagères que « techniques », sont traitées de manière égale et détaillée.

Par exemple, le projet s'attache à limiter son impact sur l'environnement. L'opération se fonde en partie sur la « *gestion des eaux de ruissellement par le maintien d'espaces de pleines terres pour limiter l'imperméabilisation et la mise en place de systèmes dits alternatifs* » (page 10 du dossier de création). L'EPA s'est engagé dès le démarrage des études à respecter avec attention le règlement d'assainissement pluvial de la métropole.

- Volet économique

Deux observations questionnent les éléments financiers de l'opération, ainsi que les données plus précises relatives aux funiculaires.

Les documents relatifs au financement de l'opération n'ont pas à apparaître au stade du dossier de création. En effet, en application des dispositions de l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, le dossier de réalisation comprend « *les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps* » ainsi que « *le projet de programme des équipements publics réaliser dans la zone ; lorsque celui-ci comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la*

réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement ».

Les funiculaires ne font pas partie des équipements publics, ils ne seront donc pas listés au sein du programme des équipements publics à réaliser dans la zone. L'objectif est toutefois que les installations et le fonctionnement de ces derniers soient optimisés afin de proposer des charges de copropriété raisonnables.

Le projet a fait l'objet de plusieurs études préliminaires et analyses financières. Les évaluations de charge foncière pour le logement locatif social prennent évidemment en compte la charte de partenariat public/privé liant la métropole aux promoteurs et les organismes HLM.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet, dans la mesure où des éléments de précision seront apportés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC. Certains points abordés avaient déjà été pris en compte dans le projet soumis à consultation et la solution proposée est adaptée.

Annexes :

- Annexes n°1 à 4 : observations des participants ;
- Annexes n° 5 à 8 : réponses effectuées par l'EPA Écovallée-Plaine du Var ;
- Annexe n°9 : Recueil des observations et propositions du public formulées lors de la procédure de participation du public par voie électronique du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018.

Fait à Nice, le **23 MAI 2019**

Le Préfet des Alpes-Maritimes

CAP 4352

Bernard GONZALEZ

ANNEXE 1 :

Observation de M. ENDINGER et 8 autres riverains du
chemin de Provence

De: > ENDINGER Marc (par Internet) <marc.endinger@gmail.com>
Envoyé: lundi 29 octobre 2018 08:40
À: ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr
Cc: Joseph Louis Blanchard
Objet: [INTERNET] Reprise Concertation Projet ZAC Coteaux du Var
Pièces jointes: 2018.10.28 DDTM-partie I.docx; 2018.10.28 DDTM-partie II.docx

A l'attention de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

Monsieur le Directeur,

Nous prenons contact avec vous pour vous transmettre l'ensemble de nos Remarques et Observations relatives à la concertation par voie électronique sur le projet de création de ZAC sur les Coteaux du Var à Saint- Jeannet.

Elles sont attachées à ce mail sous forme de 2 pièces jointes notées :

Partie I et Partie II.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

M. Endinger J.Blanchard

Fichier n°1 joint au mail

Projet Coteaux du Var / Reprise de la concertation pour la Création de ZAC.

Remarques et Observations sur les principaux thèmes du dossier mis à disposition du public.

L'avis que nous déposons par voie électronique est celui des Riverains du chemin de Provence, il comporte 2 parties :

- (I) Une synthèse des points bloquants qui affectent la solution retenue
- (II) Le rapport complet déposé en Mairie le 5 octobre 2018 et agrafé sur le registre prévu à cet effet.

Il importe de noter que ces riverains n'ont pas eu à donner leur avis sur la solution retenue, notoirement pour la zone UC, puisque l'Equipe Projet ne les a pas consultés. Elle a dévoilé lors de la dernière réunion du 19 juin 2017 une solution en scénario N°4, qui est bien différente des 3 scénarios discutés en public lors de la réunion publique du 21 mars 2017.

Cette solution a pris à contre-pied les riverains du chemin de Provence et d'une certaine manière l'Etude d'impact aussi, ce qui explique ses erreurs et incohérences soulignées dans tous les dires déposés sur le registre en Mairie.

I.- Synthèse des points bloquants qui affectent la solution retenue

1.1 Le chemin de Provence promu comme desserte unique de la Zone UC.

Les infrastructures routières des collines et plus spécialement cette voie communale sont incompatibles avec la solution retenue. Tous les dires déposés sous forme papier le confirment, l'étude d'impact aussi (Partie II page 9) et finalement la note explicative du 25 septembre 2018 de l'Addendum de l'EPA qui dit : **le trafic de la zone UC va donc essentiellement se retrouver sur la route de la Baronne RM1, via la RM2209.**

Cette ancienne voie de chemin de fer est équipée de 3 ouvrages de traversée de vallons qui se suivent à moins d'1 km et constituent de véritables « verrous » qui entravent la circulation car ils sont tous à sens unique géré par alternat.

Prévoir pour ce chemin des transports par Bus rapides et fréquents comme solution pour les déplacements des actifs d'aujourd'hui n'est pas crédible.

1.2 La mobilité externe des habitants de la Zone UC est liée à l'utilisation de véhicules particuliers.

Une conséquence du choix de la solution retenue est l'impossibilité de créer des modes de transport doux : pas de cheminements piétons, ni de pistes cyclables possibles sur le chemin de Provence.

La mobilité externe forcément en mode tout-voiture est en contradiction avec l'une des recommandations fondamentales de l'Autorité Environnementale et avec l'un des dix objectifs de l'OIN. (Voir partie II).

1.3 Le non-respect du PLU en vigueur par la solution retenue

L'étude d'impact écrit en pages 10 et 253 que le zonage en UC et la servitude de mixité sociale n° 10 permettent réglementairement de réaliser la première phase du projet, soit le macro lot UC.

Pourquoi alors venir empiéter sur la zone UHa résidentielle ?
Pourquoi alors, dans le cadre d'une opération de mixité sociale, menacer d'expropriation (Etude d'impact §6.4.4.1) deux propriétés en zone UHa constituant résidences familiales de 2 familles St Jeannoises (installées depuis plus de 50 ans)? Cela en contradiction avec l'une des promesses initiales de l'Aménageur de limiter les nuisances et « les emprises sur le foncier privé » (§ 4.7.3.2 et § 6.4.4.1)

1.4 L'aspect Urbanisme relégué au second plan.

La solution retenue est axée uniquement sur le complexe immobilier et son pôle paysager qui consiste en un immense « dortoir » sans crèche, sans commerce, sans centre de vie. Cette conception ancienne est masquée par une promesse de label eco-quartier et un mode de déplacement interne par funiculaire dont le public et l'Autorité Environnementale n'ont aucune information sur les essais de qualification et les contraintes d'exploitation en milieu ouvert, ni sur les modalités de maintenance, puis d'assurance des personnes transportées.

Nous avons cru comprendre au début de la concertation que la mission d'urbanisation à la fois interne et externe était du ressort de l'EPA.
Il semble aujourd'hui que la mise en place des infrastructures routières, et des transports de tous types « en préalable aux aménagements et non pas en rattrapage de ceux-ci... », y compris pour la zone UC, soient en attente du PDU inclus dans le PLUm. Toutefois, l'entité responsable de ces aménagements ne nous a pas été révélée.
Pas d'informations précises à ce jour !!!

Conclusion

Tous les problèmes cruciaux soulevés dans les 4 paragraphes ci-dessus* montrent que la solution retenue et l'Etude d'impact qui devrait la conforter sont en déphasage. Il serait souhaitable qu'elles soient toutes les deux analysées en profondeur puis reprises pour corriger les erreurs et incohérences, présentées ensuite à une réunion de concertation, avant d'être soumises à la Commission compétente pour approuver la Création de ZAC.

*voir arguments détaillés en pages suivantes « partie II ».

Fichier n°2 joint au mail

II.- Document déposé en Mairie de Saint Jeannet le 5 octobre 2018

**Remarques et Observations concernant le Projet de
ZAC des Coteaux du Var à St Jeannet.**

Reprise de concertation 2018.

Sommaire

I) Sur l'Addendum de l'EPA 2018	pages 2, 3,4/10
II) Sur l'Avis de la Mission Régionale MRAe	pages 5,6/10
III) Sur le Projet de création de ZAC	pages 7,8/10
IV) Sur l'Etude d'Impact	pages 9,10/10

Date : 5 octobre 2018

Signatures :

J.BLANCHARD M.ENDINGER P.LENTINI J.M.STEFANI

Addendum

Remarques et Observations sur l'Addendum de l'EPA

Les procédures et travaux réglementaires de la Zone NA n'ayant pas démarré, nos remarques sont centrées sur la Zone UC.

Les éléments mis à disposition par l'EPA jusqu'au 25 septembre 2018 conduisent à relever des problèmes cruciaux relatifs au projet en Zone UC.

Point 1 : Manque de cohérence dans le choix de la desserte de la Zone UC.

Dès le début de la concertation les riverains du Chemin de Provence ont réclamé une étude du flux de circulation sur les 3 axes qui entourent l'emprise du projet, sans succès. Une promesse d'étude a été formulée lors de la réunion du 21 mars 2017, sans suite... Puis, contre toute attente, l'accès par le Chemin de Provence a été retenu le 19 juin 2017, sans évaluation de la répartition du flux de circulation entre les 3 voies.

Une étude des déplacements est finalement lancée en septembre 2018 suivie d'une note explicative de l'EPA du 25 septembre 2018 qui présente un graphe explicite (page 6/12), que nous joignons en page suivante, suivi d'un texte très clair (page 7/12) se terminant ainsi :

« Le trafic issu de la zone UC va donc essentiellement se retrouver sur le chemin de la Baronnie via la RM2209. »

La solution logique et de bon sens consiste à favoriser l'accès de la zone UC directement vers la RM1, voie appelée à devenir un véritable axe structurant apte à recevoir des infrastructures de transports, de cheminement piétons et de pistes cyclables. Cette solution techniquement possible, décrite dans l'avant-projet initial et le scénario dit n°1 entre autres, résout le problème du mode de déplacements actifs des habitants ou des véhicules particuliers.

Point 2 : Manque de cohérence par rapport à l'un des objectifs de l'OIN

L'un des dix objectifs de l'OIN-Eco- Vallée consiste à « ***mettre en place une stratégie de transports et de déplacements en préalable aux aménagements et non plus en rattrapage de ceux-ci, en offrant des alternatives au tout-voiture.*** »

Or, il n'existe pas d'alternative au tout-voiture sur le Chemin de Provence.

La prise en compte des problèmes de transports et déplacements à l'extérieur du site d'aménagement immobilier UC a été bien sous-estimée. Il faudra semble-t-il maintenant attendre la validation du futur PLUm qui tiendra lieu de PDU.

Les dates de diffusion de la stratégie transports et déplacements de la plaine du Var, qui précédera sans doute celle des Coteaux, ne sont pas encore connues !

Il faut par conséquent craindre que les aménagements de l'ensemble immobilier précèdent la mise en place des modes de transports et déplacements de la rive droite du Var, Plaine et Coteaux !

Coteaux du Var**Explicatif partie « déplacements » de l'addendum à l'étude d'impact****b. Motif travail au départ de la zone UC :**

Répartition itinéraires préférés

Point 3 : Manque de cohérence par rapport au code de l'urbanisme

Le PLU de St Jeannet en vigueur, dans sa Modification n°3, approuvé par le Conseil Métropolitain le 13 mars 2017, n'est pas celui cité par l'étude d'impact qui place dans son tableau de référence la Modification n°2. Or justement la Modification n°3 traite des emplacements réservés à la mixité sociale et en particulier à ceux réservés à la Zone UC.

Le projet présenté est donc incompatible avec le plan de zonage en vigueur. Le plan de zonage modifié présenté par l'EPA (étude d'impact :figure 40, page 99), avec création fictive d'une pseudo-zone UH, est un artifice visant à influencer la commission de modification du PLU en vigueur puis du PLUm quand celui-ci sera approuvé. Et tenter ensuite d'annexer les propriétés incluses dans cette pseudo-zone qui présenterait des caractéristiques de constructibilité augmentée !!

Une autre action risquée du projet de ZAC est l'aménagement d'un parking de 220 places au bord du Chemin de Provence, voie secondaire communale VC10. Placer une telle infrastructure sur une voie non structurante est contraire à la bonne pratique du code de l'urbanisme.

La note explicative du 25 septembre démontre clairement que le Chemin de Provence ne peut être assimilé à une voie de grande circulation.

Point 4 :Dégradation de la sécurité routière, dégradation du cadre de vie des riverains

Tout au long de l'avancement du projet l'aspect « paysager » a pris le pas sur la notion d'urbanisme. Ainsi, tout l'environnement extérieur est passé au second plan. L'étude des déplacements date seulement de ce mois-ci alors qu'une communication intense se développe depuis plusieurs mois à base d'images de synthèse et d'interviews dans la presse sur le complexe immobilier.

La sécurité routière n'est pas vraiment abordée, le Chemin de Provence desserte unique de la Zone UC dans le projet actuel est pourtant reconnu dangereux. Le projet ne semble pas en responsabilité d'une vision humaine interne et externe de l'urbanisation de la Zone UC.

Au cœur de l'Eco-Vallée, à l'aube du 21ème siècle, il paraît surprenant de concevoir et aménager un projet immobilier de 134 logements, sans donner à ses futurs habitants un accès direct à des modes de mobilité extérieure douce.

L'impossibilité d'aménager des cheminements piétons, des pistes cyclables sur le Chemin de Provence ne semble pas compatible avec le mode de développement durable visé pour le projet en Zone UC.

II) Remarques et Observations sur l'Avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale.

2.1 Il importe en premier lieu de revenir sur la première recommandation principale de la MRAe qui porte sur 2 points cruciaux à vérifier lors de l'approfondissement de l'étude d'impact :

- a. démontrer le bon fonctionnement des déplacements sur l'ensemble de la rive droite du Var, plaine et collines,
- b. préciser les mesures mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacements actifs.

Ainsi, à titre d'exemple, si l'on vise à renforcer les transports par Bus démontrer comment on élimine les nombreux « verrous » qui jalonnent le Chemin de Provence.

La période de démarrage des travaux du premier macrolot (UC) fait craindre le pire : **2019 !**

Il serait souhaitable que le Projet des Coteaux du Var s'attache à suivre les bons exemples d'urbanisation : **lorsque toutes les mesures indiquées ci-dessus(a.b.) sont réalisées avant les travaux d'aménagement immobilier et l'installation des nouveaux habitants.**

2.1 Il importe aussi d'apporter quelques précisions sur des points relevés par la MRAe sur l'étude d'impact actuelle, tout d'abord, en page 8/21 de son Avis :

- a. noter que l'autorisation d'urbaniser la Zone NA du PLU en vigueur implique des procédures réglementaires à appliquer et à vérifier scrupuleusement,
- b. noter aussi que, lors de la première concertation, les participants n'ont pas pu obtenir **qu'une étude fine de la circulation dans le secteur de la Zone UC soit réalisée avant le choix de sa desserte unique sur « une voie étroite et dangereuse » : le Chemin de Provence.**

2.2 En page 12/21, l'Avis indique que le site est desservi par 3 voies principales, en fait, il n'y en a que 2 car la dernière citée la RM 2210 est bien éloignée des Zones NA ET UC, de près de 10km.

La RM2210 ne peut être considérée comme voie principale pour le site.

Par contre, on peut citer la voie d'accès à la ZAC St Estève qui est, elle, très proche de la Zone UC dans le sens de la pente !

2.3 Il est enfin important de souligner que le projet de ZAC ne respecte pas le PLU en vigueur sur plusieurs points fondamentaux :

exemple : la Zone naturelle NA, les emplacements réservés autour de la Zone UC, etc... La référence citée dans l'étude d'impact, pour ce document de portée supérieure, ne correspond pas à la dernière modification du PLU approuvée par le Conseil Métropolitain le 13 mars 2017 !

L'étude d'impact va même jusqu'à créer une nouvelle zone fictive "UH" au-dessus de la zone UC en annexant 2 propriétés privées et améliorant ainsi les caractéristiques de constructibilité du projet immobilier.

L'étude d'impact reconnaît d'ailleurs cette incompatibilité en page 35/274 !

III) Remarques et observations sur le Document Création de la ZAC

L'EPA chargé d'un projet de logements locatifs en mixité sociale présente un dossier de création de ZAC daté du juin 2018 qui se démarque de la ZAD de mai 2016 par un périmètre visant à inclure 2 propriétés privées bâties constituant résidence principale pour chacune de 2 familles Saint Jeannoises.

Ces propriétés ne sont pas référencées sur le PLU de la commune en zone UH, comme indiqué dans le Document de Création de la ZAC mais en zone UHa (voir annexe 1 PLU modification n°3 et annexe 2 figure 40 de l'étude d'impact).

Une incohérence entre le Document et l'étude d'impact est présente : il est écrit au paragraphe 2.5 page 8 (également repris au paragraphe 3.1, page 10) : *« la partie de l'aire d'étude située en zones UC/UH (encore une erreur car UHa) du PLU communal permet réglementairement de réaliser une partie de projet pour répondre aux objectifs du contrat de mixité sociale »* or il est écrit dans l'Etude d'Impact, au paragraphe 7.1.1 (p253) : *« le zonage en UC et la servitude de mixité sociale n°10 permettent réglementairement de réaliser la première phase du projet qui répond également aux objectifs du contrat social »* (commentaire également repris au paragraphe 3.1, page 10).

L'aliénation des 2 propriétés n'est donc pas une nécessité pour la création de logements pour mixité sociale.

Le dossier de création de la ZAC, daté de juin 2018 fait également référence au PLU avec la modification n°2 du 19 février 2016, or le PLU actuel (modification n°3) a été adopté en date du 13 mars 2017 (contexte réglementaire §2.2)...

Il paraît incohérent que la sécurité routière aux abords du nouveau quartier en projet ne soit pas prise en compte, celle-ci devenant une priorité nationale avec la révision drastique des limitations de vitesse.

L'EPA veut donc aménager un parking d'environ 220 places débouchant sur une voie communale (VC 10), reconnue dangereuse, qui n'est qu'une ancienne voie de chemin de fer (à voie unique) mise en service en 1892. Son calibrage, ainsi que ses ouvrages d'art datent de cette période et ne sont pas adaptés pour un trafic automobile à double voie emprunté, entre autre, par des bus scolaires de grand gabarit ...

Ce projet de ZAC qui se veut «eco-exemplaire» ne prend pas en compte le côté humain entraînant la démolition de 2 propriétés bâties, complantées d'arbres fruitiers et d'oliviers typiques de la région Niçoise, constituant résidences principales de 2 familles depuis plus de 50 ans, ce qui semblait totalement exclu au début de la concertation.



METROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

COMMUNE DE SAINT JEANNET



PLAN LOCAL D'URBANISME

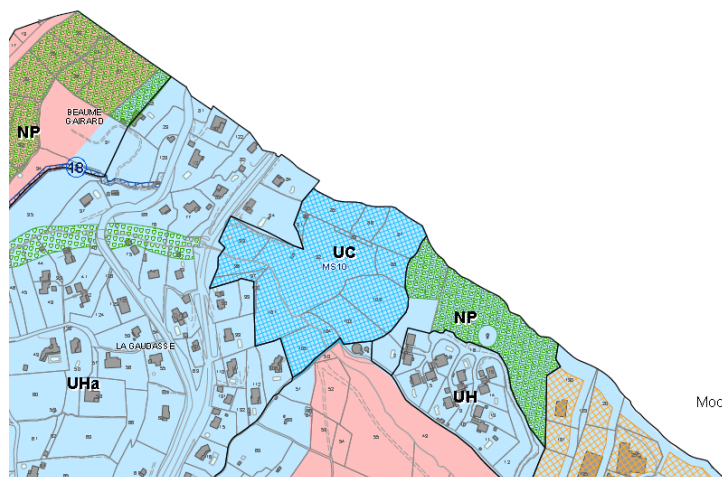
approuvé le 19 décembre 2011
modifié les 20 décembre 2013 et 19 février 2016

Modification n°3

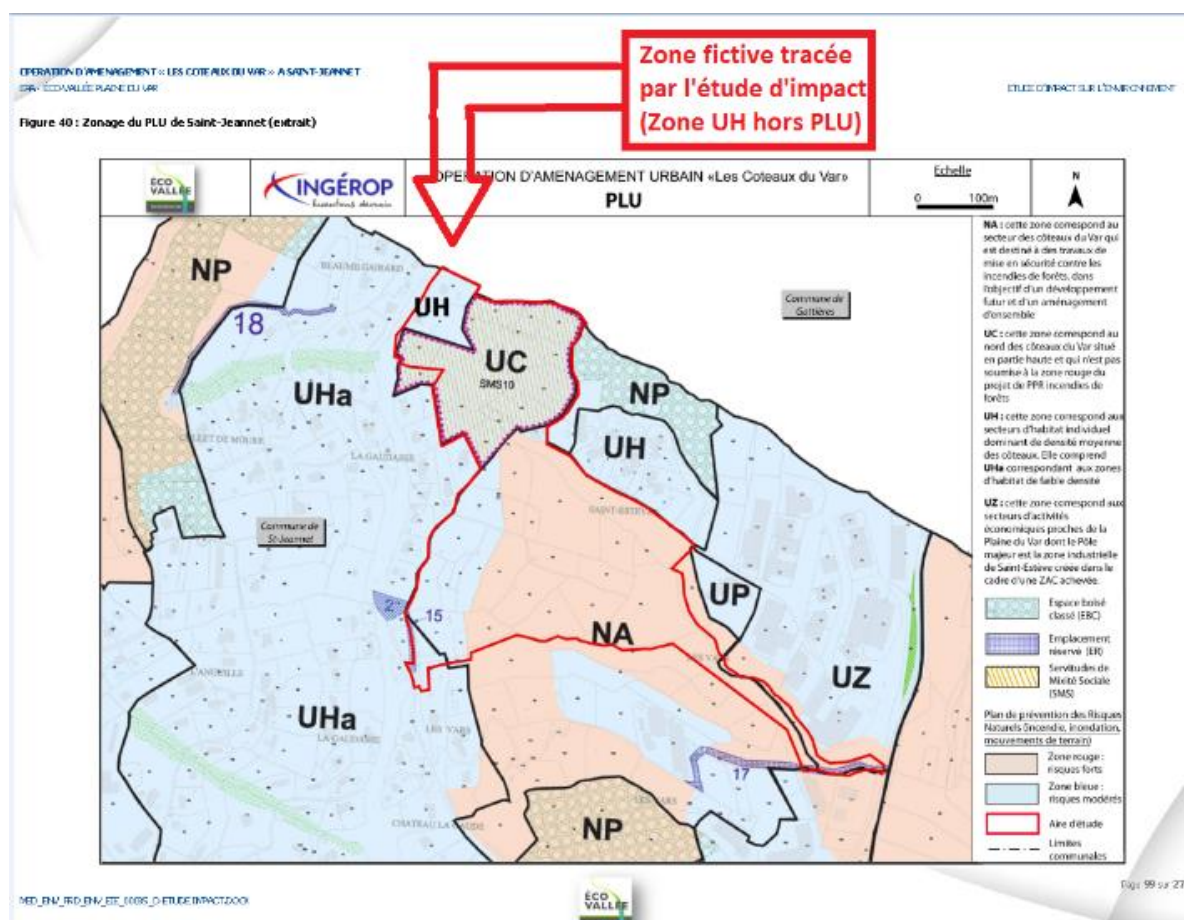
4B

Plan de zonage partie sud

Echelle 1/3500



Modification approuvée par délibération du conseil métropolitain du.....



IV) Remarques et observations sur l'étude d'impact

L'étude d'impact fait apparaître plusieurs incohérences :

a/ Concernant le réseau routier §4.3.7.2 A (page 121) et en particulier le CHEMIN DE PROVENCE:

« Le chemin de Provence est une voie secondaire (plus précisément la Voie Communale 10) servant surtout de liaison entre Le Peyron et le pont de La Manda au détriment de la RM 2210 » §4.3.7.2 A (page 121)

L'étude fait, entre autre, apparaître plusieurs dysfonctionnements :

- « connexion limitée au centre-ville via l'étroit chemin de Provence, inadaptée à de fortes circulations » (page 121) , « le chemin de Provence souffre quant à lui d'un manque de sécurité, s'agissant plus particulièrement de la circulation à double sens, engendré par son gabarit étroit et la présence de talus de part et d'autre de la voie, contraignant l'élargissement de la voie »

Pour mémoire, à l'origine il s'agit d'une voie de chemin de fer datant de 1891 et dont le gabarit n'a jamais été recalibré hormis au quartier de la gare de Gattières (création d'un trottoir suite au déplacement du mur de soutènement d'origine).

En conclusion de ce paragraphe il est précisé que le site est desservi par 2 voies secondaires dont la voie d'accès à la ZAC Saint Estève !!! Il s'avère que le scénario numéro 1 préconise d'utiliser cette voie comme desserte unique et directe vers la RM1 (route de la baronne) de la zone UC. Ce scénario a été purement et simplement abandonné sans justificatif technique ou économique lors de la concertation (voir compte rendu de la réunion publique du 21 mars 2017).

b/ concernant les modes de déplacements doux (piétons et cycliste) §4.3.7.2 D

Le projet les prône : §5.1.3 page 166 « les engagements du projet » : « privilégier les mobilités douces : à pied, à vélo » mais les abords du site ne présentent ni trottoirs, ni piste cyclable. Les habitants en seront réduits à prendre leur véhicule ou les transports en commun pour pouvoir quitter leur logement en sécurité. Les transports en commun rapides et fréquents sont peu adaptés au gabarit du chemin de Provence et incompatibles avec les horaires variables et discontinus des actifs actuels.

L'étude fait remarquer :

- itinéraires cyclables : « le site n'est pas aménagé pour la continuité des itinéraires cyclables, de par la topographie mouvementée, l'urbanisation dispersée et le manque d'aménagements dédiés ».

- liaisons piétonnes : « le chemin de Provence, surplombant le site, n'est pas aménagé pour les continuités piétonnes »

« Le secteur présente très peu de sentiers piétons »

« Création d'une voie verte piétonne jusqu'au village de Saint Jeannet (§3.2.2.5 page 44)»

Cela paraît invraisemblable de faire une telle liaison sécurisée au vu des voiries actuelles !!!

c/ Concernant la partie foncière de l'étude

La présence de 2 propriétés, avec habitation, de familles Saint Jeannoises dont l'EXPROPRIATION (§6.4.4.5) est prévue n'apparaît pas dans plusieurs points de l'étude.

- RESUME NON TECHNIQUE, le tableau sur le MILIEU HUMAIN souligne que pour le FONCIER l'enjeu est MODERE donc leur présence est « insignifiante » ... ce point est également repris dans le tableau de synthèse des enjeux et contraintes, dans « Evolutions probables de l'environnement avec et sans projet § 5.6.2
- *Facteurs susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet §4.7.3*

Objectif assigné au projet : limiter les emprises sur le foncier privé §4.7.3.2

d/ références diverses au PLU

Tous les points du document font référence au PLU avec la modification n°2 du 19 février 2016, or le PLU actuel (modification n°3) a été adopté en date du 13 mars 2017... ce qui laisse entendre que l'étude d'impact est antérieure à cette date
...

ANNEXE 2 :

Observation de l'association Vivre Saint-Jeannet,
« Longo Maï »

Justine RENAUX

Objet: TR: Tr: [INTERNET] concertation par voie électronique projet "Les coteaux du Var" St Jeannet
Pièces jointes: analyse etude octobre 2018-min.pdf

----- Message d'origine -----

De : "DDTM 06/SAT (Service d'Appui aux Territoires) emis par Saby Sylvie - DDTM 06/SAT" <sylvie.saby-.ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr>
Date : 12/11/2018 08:38 (GMT+01:00)
À : CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT <nicolas.cattet@alpes-maritimes.gouv.fr>, "PORCHER Johan (Chef de Service) - DDTM 06/SAT" <johan.porcher@alpes-maritimes.gouv.fr>
Objet : Tr: [INTERNET] concertation par voie électronique projet "Les coteaux du Var" St Jeannet

>
>
>

>----- Message transféré -----

>Sujet : [INTERNET] concertation par voie électronique projet "Les
>coteaux du Var" St Jeannet Date : Fri, 9 Nov 2018 10:52:44 +0100 De :
>"> Vivre Saint Jeannet Longo Maï (par Internet)"
><vivrestjeannet@orange.fr>
>Répondre à : "Vivre Saint Jeannet Longo Maï" <vivrestjeannet@orange.fr>
>Pour : ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr Copie à :
>ASSO.VIVRESTJEANNETLONGO MAÏ <vivrestjeannet@orange.fr>

>
>
>

>Bonjour,
>veuillez trouver, en pièce jointe, les observations de "Vivre
>Saint-Jeannet Longo Maï" dans le cadre de la procédure électronique en
>cours.
>Cordialement
>Marie-Christiane Dey

>

><https://www.avast.com/sig-email?utm_medium=email&utm_source=link&utm_campaign=sig-email&utm_content=emailclient>
>Garanti sans virus. www.avast.com
><https://www.avast.com/sig-email?utm_medium=email&utm_source=link&utm_campaign=sig-email&utm_content=emailclient>

>
>
>
><#DAB4FAD8-2DD7-40BB-A1B8-4E2AA1F9FDF2>
>
>

Fichier joint au mail



Association VIVRE SAINT-JEANNET, " LONGO MAÏ "

Après lecture de l'étude d'impact et son addendum, mis à disposition du public du 25 septembre au 9 octobre 2018, relative au projet de ZAC des Coteaux du Var, nous nous permettons d'inscrire dans le registre mis à disposition un certain nombre de contradictions, d'inexactitudes et d'omissions ou de ce qui nous paraît être des insuffisances manifestes relevées au cours de notre lecture.

Compte tenu du volume important des documents (300 pages) cette première liste ne poursuit pas l'objectif d'être exhaustive et se limite volontairement aux sujets relatifs à l'impact du projet sur l'environnement extérieur au projet, au travers de 4 thèmes:

- Les accès existants, à venir et leur sécurité.
- L'organisation, le volume des déplacements et leur sécurité.
- La gestion des effectifs scolaires.
- La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants.

Les accès existants, à venir et leur sécurité:

- 1) D'une manière générale, le rôle du Chemin de Provence existant et à venir **n'est pas traité de façon cohérente**. Ce chemin ne peut pas être à la fois axe structurant (p.26, p.121), voie secondaire (p.19, p.164, p.174) ou voie à fermer à la circulation comme il est écrit p.221. Il est important pour l'analyse de l'impact du projet sur le secteur que ce rôle soit défini de façon unique et dès maintenant sans attendre le futur PLUm/PDU dont la date d'approbation et de mise en vigueur sera sans doute ultérieure à la date de validation du projet,
- 2) Il est mentionné par ailleurs et à juste titre p.121 que l'aire d'étude présente des liaisons limitées avec le réseau viaire actuel qui présente déjà lui-même des difficultés et que l'état du Chemin de Provence est inadapté à des fortes circulations. En même temps aucune voie d'accès nouvelle ni aucun aménagement du Chemin de Provence (autre que sa fermeture partielle décrite p.221) ne sont mentionnés, y compris dans l'addendum, ce qui est contradictoire, même dans l'hypothèse d'une absorption partielle des besoins supplémentaires par des modes de déplacements doux.
- 3) Il est d'ailleurs écrit clairement page 122 **«le Chemin de Provence souffre quant à lui d'un manque de sécurité, s'agissant plus particulièrement de la circulation à double sens, engendré par son gabarit étroit et la présence de talus de part et d'autre de la voie, contraignant à l'élargissement de la voie»**.

- 4) **A noter au passage qu'il n'existe aucun trottoir sur le Chemin de Provence, contrairement à ce qui est écrit p.122** , comme on peut le constater sur les photos ci-dessous. Le trottoir le plus proche du site est situé à l'intersection avec le Chemin de La Billoire, soit à près de 2 km du débouché de la poche UC du projet.



Gabarit étroit et absence de trottoir sur le Chemin de Provence



- 5) Les giratoires mentionnés à la même p.122 sont situés sur la commune de Gattières à plus de 2 km du site. Ils ne jouent de ce fait aucun rôle ni positif ni négatif sur le projet, Il n'ont donc aucune raison de figurer dans l'étude d'impact.
- 6) Contrairement ce qui est écrit p.19, p.121 et p.174, la RM 2210 ne dessert pas la zone concernée et en est même très éloignée. Il faut parcourir plus de 3km via le Chemin de Provence ou la RD 2209 vers Gattières pour rejoindre la RM2210 depuis le site du projet qui en est le plus proche (à savoir le débouché de la zone UC).
- 7) Pour ce qui concerne les voies à créer, il est fait mention p.98 des ER 15 et 17 qui figurent au PLU (pour élargissement de voies à 8m), mais il semble à la lecture de l'étude d'impact et des plans associés (ainsi que cela a aussi été confirmé en réunion publique) que ces aménagements ne sont plus d'actualité. Il convient donc de ne pas y faire référence dans l'étude d'impact, voire de les supprimer du PLU pour éviter toute confusion.
- 8) Il manque dans l'étude de trafic p.120 le trafic existant sur le Chemin de Provence au droit du projet. Les données correspondantes semblent cependant figurer sur le plan de la p.125 où il est mentionné 1985+2036 veh/jo pour la partie en aval du projet (vers Gattières) et 2430+2820 veh/jo pour la partie en amont (vers le Peyron et le village de Saint-Jeannet). Il serait utile que ces valeurs figurent clairement aussi dans l'article 4.3.7.1 B p.120.
- 9) Compte tenu de la configuration actuelle du Chemin de Provence et des contraintes mises en avant dans l'étude d'impact, il est pour le moins étonnant de lire en p.12 de l'addendum que le chemin de Provence peut absorber sans difficultés 600 à 800 véhicules/heure dans chaque sens. Un tel trafic serait considérable (Il correspond à 1 véhicule toutes les 6 secondes dans chaque sens) et ne peut s'appliquer au Chemin de Provence quand on sait qu'une telle capacité se réfère habituellement dans les études de trafic à des tronçons en rase campagne, dépourvus de riverains et de carrefours, et pour des chaussées de 6m de large. Cela ne correspond pas du tout à la configuration actuelle du Chemin de Provence **dont, en particulier, la largeur est en plusieurs tronçons inférieure à 5,50m**. Les photos ci-

dessous illustrent à quel point le Chemin de Provence n'est pas adapté dans sa configuration actuelle à une circulation importante. **C'est d'ailleurs ce qui est écrit à juste titre p.121 de l'étude d'impact où le Chemin de Provence est qualifié de «chemin étroit inadapté à de fortes circulations».**



Absence de trottoirs pour les piétons, à fortiori les scolaires, voirie étroite (inférieure à 5,50m sur plusieurs tronçons), carrefour dangereux, nombreux accès riverains: le Chemin de Provence est inadapté à une circulation importante et à fortiori à un surcroît de trafic



- 10) Si on fait la synthèse entre les données p.125 et le schéma p.12 de l'addendum, le trafic dans le secteur sud-ouest du Chemin de Provence passerait de 455 véhicules/heure à 593 véhicules/heure à l'heure de pointe du Matin et de 392 à 507 véhicules à l'heure du Soir, **soit une augmentation de 30% du trafic**. Quand on connaît les nuisances que subissent déjà les riverains du Chemin de Provence à l'heure actuelle à cause de la circulation, ouvrir ce tronçon à 30% de trafic supplémentaire **sans avoir effectué préalablement les aménagements nécessaires à la sécurité des riverains, des piétons et des vélos** nous paraît autant irréaliste que dangereux et **l'étude d'impact devrait en faire une exigence**.
- 11) Le développement des modes de déplacement doux est affirmé dans les documents, mais le besoin et l'inventaire des aménagements nécessaires à ce développement ne sont pas réellement traités dans l'étude d'Impact **alors qu'ils devraient constituer une condition «sine qua non» à l'autorisation de création de la ZAC.** C'est d'ailleurs une des recommandations principales de l'Autorité Environnementale.

Compte tenu de tous ces éléments, il nous semble impératif de corriger et compléter l'Étude d'Impact:

- **en inscrivant sans ambiguïté le caractère inadapté du Chemin de Provence aux fortes circulations et à la sécurité des déplacements en mode doux dans sa configuration actuelle et de supprimer toutes les mentions qui pourraient laisser croire le contraire.**
- **en y intégrant un volet sur les aménagements indispensables à réaliser sur ce Chemin de Provence PRELABLEMENT au démarrage des premiers travaux sur la ZAC pour le rendre adapté à sa destination future avec une sécurité suffisante, y compris en phase travaux.**

L'organisation , le volume des déplacements et leur sécurité:

- 1) De manière générale, l'impact des déplacements paraît sous-estimé, y compris dans l'addendum, compte-tenu entre autre de ce qui est écrit plus haut. Cet avis est d'ailleurs partagé par l'Autorité Environnementale qui dans son avis précise p.9 que l'aménagement de la ZAC va générer un trafic supplémentaire dans un «secteur où la problématique des déplacements reste prégnante» et qu'elle attend «une analyse fine de cette problématique et des mesures adaptées ainsi qu'une prise en compte des modes actifs», ce qui est une façon diplomatique d'écrire que les documents actuels répondent insuffisamment à cette problématique.
- 2) Il y a d'ailleurs contradiction dans le document sur le niveau de l'enjeu «déplacements», qualifié de modéré p. 154 et de négligeable p.236.
- 3) Les éléments complémentaires fournis dans l'addendum reprenant les compléments d'études 2018 paraissent pareillement sous-estimés et ne donnent pas tous les éléments qui permettraient de comprendre les hypothèses de calcul retenues par l'EPA. C'est d'ailleurs un avis que partage l'Autorité Environnemental (voir dernier paragraphe p.12 de l'avis de la MRAE).
- 4) La simple comparaison avec les résultats de l'étude d'impact réalisée par le même bureau d'études INGEROP pour la ZAC similaire des Bréguières à Gattières, très proche dans sa topologie à celle des Coteaux du Var, suffit d'ailleurs à mettre en évidence cette sous-estimation comme l'illustre le tableau ci-dessous:

	ZAC Coteaux du var	ZAC Bréguières
Nombre de logements	391	345
Nombre d'habitants par logement	2,5	2,5
Nombre total d'habitants prévisionnel	978	860
Nombre d'enfants maternelle primaire	117	76
Nombre d'enfants secondaire	141	118
Nombre d'actifs	Non précisé	380
Nombre de VP HPM entrant	11	100
Nombre de VP HPM sortant	199	290
Nombre de VP HPM total	210	390
Nombre de VP HPS entrant	168	290
Nombre de VP HPS sortant	42	100
Nombre de VP HPS total	210	390

Ce rapport **du simple au double** de trafic prévisionnel aux heures de pointes entre le projet de Saint-Jeannet et celui de Gattières laisse perplexe, alors que la ZAC des Bréguières à Gattières comprend moins de logements et possède, à proximité immédiate, une école primaire accessible à pied. **Il y a là manifestement une contradiction majeure qui mérite d'être levée.**

- 5) Il est d'ailleurs regrettable pour la compréhension des documents que «l'explicatif de la partie déplacements de l'addendum de l'étude d'impact», pièce qui a été jointe au compte rendu du Conseil Municipal de Saint-Jeannet du 13 septembre 2018 consacré à l'avis de la commune sur le projet, ne figure pas dans les documents mis à la disposition du public. En effet, cet explicatif permet de mieux connaître les hypothèses retenues. Il n'en atténue pas toutefois, bien au contraire, le sentiment de sous-évaluation des volumes de déplacements en véhicules particuliers.

A titre d'exemple, le nombre de 152 déplacements hors scolaire retenu pour l'heure de pointe du matin pour une ZAC comprenant 706 adultes nous paraît extrêmement faible, alors que 84,70% des déplacements se font en VP. Et c'est sans doute ce qui explique une partie de l'écart avec les résultats de l'étude d'impact de la ZAC des Bréguières de Gattières.

- 6) Autre exemple: en ce qui concerne les Coteaux du Var, **les retours aux heures de pointe pris en compte sont quasiment inexistant** alors qu'il est d'usage entre autre qu'une partie non négligeable des parents qui accompagnent leurs enfants à l'école reviennent à leur domicile. Prévoir un flux entrant, tous types de déplacement confondus, de 11 véhicules seulement pour l'ensemble des deux zones UC et NA en HPM alors que 44 enfants ont fait l'objet d'un accompagnement en VP en primaire et collège fait ressortir un déficit important du nombre de flux entrant pris en compte en HPM. Pour la même situation, l'étude de Gattières a retenu 100 véhicules, **soit 10 fois plus.**
- 7) Si on se réfère à l'analyse du trafic existant et aux éléments fournis dans l'addendum, qui rappelons-le nous paraissent sous-estimés, l'augmentation théorique serait proche de 30% (138 véhicules supplémentaires sur le tronçon sud-ouest du chemin de Provence pour 455 actuellement en HPM et 125 véhicules supplémentaires pour 392 actuellement en HPS. **Cette augmentation ne peut donc pas être qualifiée de légère**, contrairement à ce qui est écrit en p.12 de l'addendum. Pour information, l'explicatif à l'addendum mentionné plus haut évoque en p.9 une augmentation de 60% dans la partie Sud-Ouest du Chemin de Provence de la ZAC mais, étonnamment, ce chiffre significatif n'est pas repris dans l'addendum lui-même.
- 8) Enfin, en ce qui concerne les déplacements en mode doux, les ambitions de l'EPA et de la commune de les privilégier (p.26, p.166) restent à démontrer car cette ambition ne s'appuie sur aucune mesure compensatoire précise comme nous l'avons déjà mentionné plus haut et **comme le demande aussi l'Autorité Environnementale**. Les mesures environnementales préconisées page 30 pour l'organisation des déplacements ne traitent que de la partie intérieure de la ZAC, la voie verte piétonne mentionnée p.44 ne s'appuie sur aucun tracé et la définition des modes alternatifs à la voiture individuelle est renvoyée au futur PLUm qui tiendra lieu de PDU dont la date d'application reste inconnue et sur lequel le public n'a que très peu d'éléments à ce jour.

<u>Compte-tenu de tous ces éléments, il nous paraît fortement souhaitable que l'étude d'impact fasse l'objet d'un réajustement des hypothèses retenus et des enseignements qui en résultent.</u>
--

La gestion des effectifs scolaires:

- 1) Le principe validé par l'étude d'impact est que le projet ne justifie pas la création d'un nouvel établissement scolaire, sous réserve de la création à l'horizon 2022 (c'est à dire après la livraison des 193 premiers logements) de 2 à 3 classes supplémentaires dans l'établissement des Prés existant. Le raisonnement pour arriver à cette conclusion comprend cependant un certain nombre d'approximations, voire d'inexactitudes.
- 2) En effet en ce qui concerne les effectifs l'étude ne manque pas de rappeler p.215 que les établissements scolaires actuels sont «proches des seuils maximum» et que seulement 30 places sont actuellement disponibles et ce seulement en primaire, tout en essayant de justifier que l'agrandissement de l'établissement scolaire n'est pas une nécessité à court terme.
- 3) Pour parvenir à démontrer que l'agrandissement de l'établissement scolaire n'est pas une nécessité à court terme l'étude d'impact commet cependant à la même p.215 une erreur significative qu'il convient de corriger, En effet elle affirme qu'il n'est besoin de créer de classes supplémentaires qu'au delà de la livraison de 193 premiers logements de la ZAC. Or , en conservant les mêmes hypothèses d'études, ces 193 logements correspondent en réalité à l'arrivée de 60 enfants (la moitié des 117 enfants maternelle-primaires prévus pour la totalité de la ZAC) **soit 30 de plus que les places actuellement disponibles.**
- 4) Mais surtout, et encore plus impactant, **l'étude fait complètement abstraction dans son analyse de la mise en service d'ici là des logements construits hors ZAC** dont elle mentionne cependant l'existence p.166 et réalisés avant 2019. Sur la base des chiffres communiqués dans l'étude, on peut évaluer leur nombre à 192 (soit, en conservant les mêmes ratios, environ 60 enfants supplémentaires en primaire/secondaire, dont la majeure partie se rendra à l'établissement des Prés. C'est donc au moins 120 enfants supplémentaires que l'établissement devra avoir accueillis avant la date de livraison préconisée des 2/3 classes supplémentaires envisagées dans l'étude **soit 90 de plus que de places disponibles.**
- 5) In fine, si on prend en considération les 583 logements (ZAC et hors ZAC) qui figurent dans le contrat de mixité social rappelé p. 166 et en conservant les mêmes ratios que ceux retenus par l'EPA dans son étude, c'est 175 nouveaux élèves qui devront être accueillis dans les établissements scolaires de la commune, dont une grande majorité à celui des Prés, ce qui **exige la création de 4 à 5 classes nouvelles** et non pas 2 ou 3 comme le préconise le rapport.
- 6) **En conséquence l'étude d'impact relative aux effectifs scolaires souffre d'une insuffisance et sous-estimation notoire qu'il convient de corriger.**
- 7) Par ailleurs le choix de ne pas envisager la création d'un établissement scolaire à proximité de la ZAC pénalise fortement l'aspect environnemental et le bilan carbone associé, compte-tenu de la longueur des déplacements engendrés, car la topographie et la distance entre la future ZAC et les établissements scolaires existants rendent l'utilisation des modes doux illusoire. En effet la distance et la dénivelée avec l'école des Prés sont respectivement d'environ 100m et 3 km depuis la sortie de la zone UC et 250m et 8km depuis la zone NA, ce qui rend rédhibitoire l'utilisation du vélo ou de la marche pour se rendre à ces établissements, même en cas de voies protégées.

La Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants.

- 1) Contrairement ce qui est écrit p.254 la dernière révision du PLU de Saint-Jeannet ne date pas du 16 février 2016 mais du 27 février 2017 entériné par le Conseil Métropolitain du 13 mars 2017 (approbation modification n°3).
- 2) Cette modification n°3 fixe le coefficient d'emprise au sol de la Zone UC à 8% et le taux de logements sociaux de la SMS10 à 37% de surfaces de plancher.
- 3) De toute évidence (bien que l'étude d'impact ne précise nulle part la surface de l'emprise du projet sur la zone UC) le projet des 134 logements de la poche haute du projet dépasse largement ce coefficient d'emprise au sol. Donc, et contrairement à ce qui est écrit dans l'étude d'impact, **le projet n'est pas compatible, y compris dans la zone UC avec le PLU en vigueur.**
- 4) Ce qui interdit, en l'état actuel des documents d'urbanisme, tout dépôt de demandes d'autorisations administratives de réalisation du projet prévu sur cette zone avant la date d'approbation du PLUm (sauf à faire d'ici là une nouvelle modification du PLU) , laquelle est subordonnée à l'approbation du nouveau SCOT dont la date est annoncée pour 2020 p.94.
- 5) Pour ce qui est de la zone NA, il est clairement rappelé à juste titre dans l'étude d'impact que le projet n'est pas compatible avec le règlement actuel de cette zone et ne pourra l'être qu'une fois la zone requalifiée en zone AU dans le PLUm à venir.
- 6) Par ailleurs la relance de la concertation objet des présentes retarde également d'un an la phase de validation du projet de ZAC.
- 7) **Pour toutes ces raisons, le calendrier prévisionnel de l'opération figurant P.166 qui prévoit la réalisation des premiers logements d'ici 2019 n'est pas compatible avec les contraintes administratives applicables et doit être corrigé.**
- 8) Par ailleurs le taux de 33% de logements dédiés aux logements sociaux indiqué à la page 178 de l'étude d'impact paraît difficilement compatible avec le PLU en vigueur. En effet la modification N°3 de ce PLU a fixé le taux de surface de plancher destiné au logement social à minimum 37% de la totalité des surfaces de plancher et en règle générale les logements sociaux ont le plus souvent des surfaces inférieures aux logements libres.
- 9) **En conséquence de ces observations et contrairement à ce qui est écrit dans l'étude d'impact, le projet analysé n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur et en particulier le PLU de Saint-Jeannet et sa modification n°3.**

CONCLUSION:

Les inexactitudes, omissions et insuffisances relevées sur les 4 thèmes sur lesquels ont porté notre analyse mettent en évidence une sous-évaluation très sensible des impacts négatifs du projet sur son environnement extérieur . De ce fait, elles ont pour effet de nuire à l'information complète de la population et nous semblent de nature à exercer une influence partielle sur la décision de l'autorité administrative.

Il en résulte en particulier une forte insuffisance des mesures compensatoires préconisées.

Dans l'intérêt général du projet et de son déroulement, il conviendrait donc que l'étude d'impact soit dûment reprise et complétée afin que les partenaires associés puissent disposer d'éléments conformes et cohérents avant d'entrer dans la phase opérationnelle du projet (et de la concertation associée) pour arrêter leur conception et leur décision en parfaite connaissance de cause et sur la base d'éléments mieux aboutis.

Marie-Christiane DEY - (Présidente de l'Association)

Thierry BONET - (Vice-Président de l'Association)

Association VIVRE SAINT-JEANNET, " LONGO MAÏ "
409 Chemin des Trigands 06640 SAINT-JEANNET
vivrestjeannet@orange.fr

ANNEXE 3 :

Observation de M. CAPRIGLIA

Objet: TR: [INTERNET] Observations Projet de ZAC "Les Côteaux du Var" à St Jeannet
Pièces jointes: DOC131118.pdf

----- Message d'origine -----

De : "> CAPRIGLIA Joseph (par Internet)"

Date : 15/11/2018 21:21 (GMT+01:00)

À : ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr

Cc : CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT

Objet : [INTERNET] Observations Projet de ZAC "Les Côteaux du Var" à St Jeannet

A l'attention du Commissaire Enquêteur,

Avant de formuler nos remarques et notre réflexion sur le dossier, qui nous est présenté (projet de ZAC « Les Côteaux du Var » à St Jeannet), **et sur la lettre du 12 Juillet 2018 signée pour Le Préfet par Mr. Franck VINESSE**, il convient de rappeler les quelques chiffres de ce dossier.

* Surface de l'emprise à aménager : 12 HA (Cf : Arrêté Préfectoral du 23 novembre 23017)

* Zone UC : 35 00 0m2 et Zone NA (par différence 85 000m2)

* Surface de plancher administrative de logement : 32000 m2 (Cf : Idem ci-dessus)

* Montant total des dépenses : 19 Millions d'Euros (Cf : Page 302 de l'Etude)

* 134 logements sur la zone UC et 257 logements sur la zone NA soit 391 logements dont 33% de LLS (Cf : Page 13 de l'étude)

* Par prescription DCM du 14/04/2008, le PLU prévoit sur la zone UC, 12 500m2 de SDP pour 170 logements, **soit 48,57 logements/ha, dont 60 LLS et 50 logements en Accessions Sociales. Conforme à la densité brute recherchée et précisée dans le courrier du 12/07/2018.**

* Réalisation de 400 logements sur 10 ans, soit 40 logements par an.

PERIMETRE DE LA ZAC ET PHASAGE

Les 3 réunions publi ques (10/102016, 21/03/2017 et 19/06/2017) ont eu le mérite de valider un choix d'accès qui confirme la réalité d'une Zone UC et d'une Zone NA.

L'accès de la zone Uc par le Chemin de Provence et celui de la zone NA par la Baronne rendent leur urbanisation indépendante, tout en gardant une cohérence architecturale.

La séparation de ces deux zones par un important vallon, leur accès différents, des aménagements très importants pour la zone NA et presque nul pour la zone Uc permettent son urbanisation sur un délai plus court que la zone NA.

Cela permettrait de répondre à un besoin et à une demande urgente d'une grande partie de la population. Le P.L.U. prévoyait depuis longtemps cette zone U.C. qu'il est possible d'urbaniser immédiatement.

L'incorporation de la zone Uc dans la ZAC ne s'explique que par la volonté de faire participer une zone au profit de l'autre.

Ce transfert ne peut se faire qu'au détriment financier des propriétaires fonciers de la zone Uc.

Si l'argumentation ci-dessus n'est pas fondée, **il conviendrait de préciser « les nécessités » qui rendent obligatoire l'incorporation des terrains de la zone Uc à la zone NA.**

>Si le phasage des constructions, étalé sur 10 ans, répond à l'analyse faite par l'EPA, **il convient de fournir cette analyse, afin de la confronter à celle de l'observatoire de l'immobilier (CCI) et du service logement de la Métropole NCA.**

Pour avoir participé à plusieurs réunions, nous ne sommes pas convaincu de leur convergence.

De plus, il est précisé à la page 166 de l'Etude que : « ...Le zonage en Uc et la servitude de mixité sociale n°10 permettent règlementairement de réaliser la première phase du projet qui répond également aux objectifs du contrat de mixité sociale (soit 40 LLS d'ici 2019).....

.....Les phases triennales suivantes seront en partie assurées par les travaux de mise en sécurité d'une partie du projet située au sud de la zone Uc (zone actuellement classée NA). »

Ces travaux de mise en sécurité sont rendus obligatoires par le classement en zone rose RO du PP Rif. (page 16 de l'Etude)

La maîtrise d'un délai de réalisation d'un projet sur la zone NA peut paraître aléatoire, alors que celui sur la zone Uc est totalement maîtrisable.

MANQUE D'EVALUATION ECONOMIQUE ET INCOHERENCE DES CHIFFRES

Avant d'analyser l'aménagement intérieur des zones et de faire part de nos réflexions, revenons sur les chiffres.

On peut imaginer, en l'absence de détail, que les acquisitions foncières représentent 13 Millions d'Euros, les travaux d'aménagement 5 Millions d'Euros (utilisés pour plus de 80% par la zone NA et 1 Million d'Euros pour études et divers.

Dans ce dossier l'aspect économique est totalement absent.

Il est irraisonnable et contraire aux obligations réglementaires de lancer une procédure aussi lourde sans évaluation économique.

Le montant total de la dépense (19 M€) par m² de plancher (32 000 m²) est de pratiquement 600€.

La Charte de Partenariat Public/Privé « pour un cadre constructif en faveur du logement social durable », que notre société a signé avec la Métropole NCA et la Commune de Saint- Jeannet , fixe le prix par m² de plancher à 300€ maximum pour les LLS et à 450€ maximum pour les logements en Accessions Sociales.

L'écart est considérable !!!

A partir des 32 000m² de surface de plancher et des 391 logements, la surface moyenne par logement serait de 82 m², soit pratiquement 20% de plus que les 65 m² admis par l'ensemble des bailleurs sociaux. De plus, il est écrit à la page 41 de l'Etude : « L'unité d'habitation de référence se présente comme suit : des logements spacieux avec une surface de plancher de 90 m² avec 3 chambres, et modulable (diminution ou augmentation possible). Les logements disposent soit d'un jardin privatif 27 m², soit d'une terrasse de 57 m²..... ».

< span style='font-size:12.0pt;color:black'>La précision, à ce stade de l'étude, de la surface du jardin ou de la terrasse est impressionnante.

La figure 3 de la page 41, précise que l'augmentation ou la diminution possible est de la moitié des 90 M². Le 3P de 70 m² qui représente plus de 60% de la demande en accession ou en LLS est exclu de la typologie architecturale.

Le 4P, de 90 m² qui est 15% trop grand, ne représente que 15% de la demande.

Si on construit 32 000 m² de plancher en tenant compte de la typologie des bailleurs sociaux et de la demande, on approche les 500 logements.

Si on construit 391 logements en tenant compte de la typologie des bailleurs et de la demande, on réalise 20% de surface de plancher en moins et on augmente de 20% le prix au m² construit.

Pour nous, équilibrer financièrement un projet (suivant DCM du 14/04/2008, 12500m² de SDP et 170 logements) sur la Zone Uc ne présente aucune difficulté.

La lettre du 12 Juillet 2018 confirme, sous couvert des articles R. 311-2 et R. 331-7, que les études financières et de typologies pour l'ensemble de la zone ne sera nt pas terminées.

FUNICULAIRE ET AMENAGEMENT INTERIEUR DES ZONES.

Nous n'avons pas trouvé dans les 300 pages de l'étude une seule fois l'abréviation « PMR »

Il faut préciser qu'il existe un relevé altimétrique établi par géomètre sur plus de la moitié de la zone Uc. A l'évidence, le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre n'ont pas pris connaissance de ce relevé.

Dans l'Etude, la coupe longitudinale pour chaque zone indique une pente régulière. Ce qui n'est pas le cas. Et la topographie des deux zones est différente.

Pour démontrer la faisabilité d'un tel aménagement, plusieurs coupes longitudinales et transversales sont nécessaires.

L'aménagement vertueux dans la pente avec une implantation dans le site en escalier, évoqué en page 40, n'est possible que si la pente est régulière.

Pour la zone Uc, le relevé topographique précise une pente longitudinale moyenne de 16%.

Cette pente justifie-t-elle la mise en place d'un funiculaire ?

L'Etude indique page 13 (1.2.2) que : « Les accès aux logements depuis les parkings sont assurés par funiculaire, escalier ou cheminement. Les accès directs aux logements se font de plain-pied ou par escalier (le niveau maximum des logements ne nécessitant pas obligatoirement d'ascenseur)

En cas de panne du funiculaire les PMR ne pourront pas se rendre des parkings au pied de leur résidence. Ce qui est non conforme à la réglementation.

Le non établissement de coupes transversales ne permet pas de vérifier les pentes transversales. C'est aussi dans ce sens que les propriétaires ou locataires se déplaceront pour accéder à leur logement. Si cette pente est supérieure à 5%, l'accès au PMR est interdites, sauf réalisation d'important travaux. Les photos montages des pages 225, 226 et 227 ont été établis à l'évidence en considérant que les pentes transversales sont nulles.

< span style='font-size:12.0pt;color:black'>

Le fonctionnement d'un funiculaire n'est pas semblable à celui d'un ascenseur.

Nous vous invitons à visiter le funiculaire (équipement public) mis en place par la commune de CONTES.

A chaque intersection (voir pièces jointes), il est obligatoire de changer d'ascenseur oblique.

Le funiculaire ne peut se déplacer que sur une pente régulière et il ne peut pas traverser un autre équipement (voierie ou autres).

Dans la zone Uc (voir pièces jointes) il faudrait 4 ascenseurs obliques et 6 dans la zone NA.

Il est aisé d'imaginer :

- la multiplication du coût
- la multiplication des pannes.
- les conséquences de la panne d'un seul des ascenseurs obliques.

Suivant la position de son logement par rapport aux parkings chaque habitant sera obligé de changer plusieurs fois d'ascenseur oblique.

Pour des constructions ne dépassant pas R DC plus deux étages, oui l'ascenseur n'est pas obligatoire. Mais les besoins évoluent et quel est le locataire (même en LLS) ou le propriétaire qui va accepter de monter ses courses au deuxième étage sans ascenseur après les avoir transportés de sa voiture au funiculaire et en changeant plusieurs fois de funiculaires avant d'arriver à son domicile.

Tout engin transportant plus de 9 personnes est considéré comme un transport en commun.

Les instances publiques peuvent-elles imposer un tel équipement ? Dont la gestion serait très coûteuse et aléatoire.

Aucune étude quantitative n'est fournie pour le déplacement des parkings aux logements.

En page 43 de l'Etude, il est précisé : « Création d'une piste en stabilisé pour les modes doux qui peut-être carrossable exceptionnellement (déménagement, secours)

Compte tenu de la pente, l'exception deviendra la règle. Aucun moyen de secours et aucun camion de déménagement ne pourra circuler sur du stabilisé.

Le projet proposé est donc obligé de prévoir une voierie lourde pour les déménagements, les secours, etc.... ; un certain nombre de funiculaires pour aller des parkings aux logements et obligent les habitants à monter deux étages à pieds.

Toutes ses dépenses ont-elles été quantifiées et estimées financièrement ?

Il y a doublon de dépenses dans les équipements.

Le funiculaire (équipement public) de la ville de CONTES aurait coûté 480 000€ (quatre cent quatre-vingt mille euros) soit l'équivalent de 20 ascenseurs

Les photos montages des pages 225, 226 et 227 démontrent une imperméabilisation excessive des terrains. Il est facile de le démontrer par les chiffres.

Les différents BET et l'urbaniste en charges de ce dossier doivent-être en mesure de fournir la surface imperméabilisée de leur projet.

COMPLEMENT INDISPENSABLE – Création d'une opération d'Aménagement à Gattières.

Sur la Commune de Gattières, il est aussi prévu la création d'une ZAC de même importance et à proximité immédiate de celle de St Jeannet. Le Maître d'Ouvrage qui est le même ne fournit aucun élément d'analyse sur la simultanéité des deux projets.

A aucun moment il est précisé si les deux projets de ZAC, compte tenu de leur proximité, sont complémentaires dans l'analyse des besoins en équipements publics et de commerces de proximité. Au cours des 3 réunions publiques, à plusieurs reprises, la question a été posée par les habitants présents, mais elle est restée sans réponse. Il convient de remarquer que le projet de ZAC à St Jeannet (400 logements) ne prévoit aucun équipement public et aucun commerce de proximité.

Là encore, la lettre du 12 Juillet 2018 confirme que les discussions entre les deux communes ne sont pas terminées et qu'il est impossible de savoir si des équipements publics seront à réaliser sur une partie de l'opération de St Jeannet.

CONCLUSION

Compte tenu des lacunes et des incohérences de ce dossier, et afin d'éviter une censure du Tribunal Administratif, en application de l'Article L.123-15 du Code de l'Environnement, **il serait souhaitable que le Maître d'Ouvrage organise une réunion publique afin qu'il apporte des réponses claires et précises aux incohérences et aux lacunes de ce dossier.**

Dans l'attente,

Nous restons à votre entière disposition.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

Joseph CAPRIGLIA

06 87 72 50 16

Fichier joint au mail

Scénario 3 : Accès à la zone NA par la route de la Baronne via la piste existante

Le troisième scénario propose de disjoindre les accès. La zone au Sud, empruntera la piste pour rejoindre sa poche de stationnements tandis que la zone située de l'autre côté, verra sa poche de stationnement déplacée vers le Nord-Ouest, au niveau du Chemin de Provence. Ce scénario permet d'éviter le passage par la ZAC Saint-Estève et par le lotissement. Ce scénario présente un autre intérêt : un accès par le haut accentue la dimension d'appartenance du projet au village. C'est en effet via le chemin de Provence que se fera l'accès aux transports publics et les cheminements pour se rendre aux écoles. Il n'existe cependant aucune garantie que cette hypothèse soit réalisable car il nous faut convaincre les services de l'État. Or ce scénario oblige à créer une nouvelle route alors qu'il en existe déjà une. Si cette solution est collectivement actée comme celles représentant le plus d'avantages, la commune et l'EPA Plaine du Var iront la porter auprès de l'autorité environnementale mais sans garantie, aujourd'hui, de l'accueil de ce scénario.

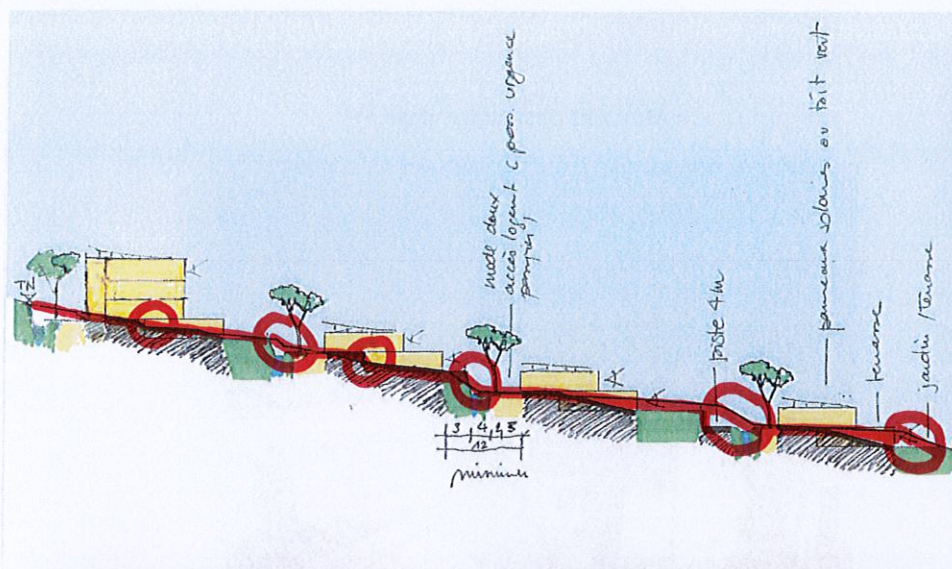
Pascal GAUTHIER précise que la volonté de l'EPA Plaine du Var et de la commune était de présenter plusieurs scénarios aux habitants. Il n'aurait en effet pas été honnête de dire qu'une seule hypothèse était envisageable. Il tient à remercier Alfred PETER car il est assez rare que des maîtres d'œuvre acceptent de remettre en question leurs hypothèses de travail. Il insiste sur le fait que pour réaliser ce projet, des autorisations sont nécessaires, notamment celle de l'État en tant qu'autorité environnementale. Pour chaque scénario proposé, il sera demandé à l'EPA d'en décrire les avantages et les inconvénients. Pour la commune et l'EPA Plaine du Var, ce qui prime est la prise en compte de l'avis des habitants. Cependant les contraintes, environnementales notamment, seront également étudiées à la loupe par l'État. C'est en prenant en compte l'ensemble des paramètres qu'une décision sera prise. Pascal GAUTHIER, corrobore les propos exprimés par Alfred PETER car le souhait est de tenir un langage de vérité. Aussi, même si un scénario semble être le plus apprécié, il n'est aucunement garanti qu'il soit retenu, et ce, même s'il est défendu par l'EPA et la commune auprès de la DREAL.



(+) Intersection du mode doux et de l'accès motorisé oblique

Les accès : Scénario 3
Accès à la zone NA par la route de la Baronne via la piste existante

Accès à la zone UC par le Chemin de Provence



— Pente non régulière

- ① L'ascenseur oblique ne peut pas se déplacer sur une pente irrégulière.
- ② Conséquence des ①, l'ascenseur oblique ne peut pas compter ou être traversé par un mode d'usage. (et vice versa pour pannes, secours, déminage)

Le stationnement, dans tout projet, est soumis à la réglementation. Le PLU impose à Saint-Jeannet d'avoir 1,5 places de stationnement par logement. Lors de la dernière réunion publique, les participants ont précisé que les ménages avaient, la plupart du temps, plus d'une voiture et demie. Mais le projet sera, a minima, conforme avec cette réglementation. Si les parkings se trouvent en dessous des bâtiments, automatiquement la hauteur des constructions augmente. Or c'est précisément ce qui n'est pas souhaité, c'est pourquoi l'équipe de maître d'œuvre urbaine a imaginé un projet dans lequel sont prévues des poches de stationnements. Une fois la voiture déposée, un ascenseur oblique, qui s'arrêtera à tous les échelons, permettra à chacun de rentrer chez soi. La question d'une simple ou d'une double cabine n'est pas encore tranchée. Le projet prévoit à l'heure actuelle une double cabine compte tenu du nombre d'habitants prévus dans le futur quartier.



Une vue prise entre deux barrettes. Les accès sont longés systématiquement par un espace minéralisé. En effet deux contraintes ont dû être prises en compte : l'accès pour les pompiers et les temps de déménagement. Des restanques sont présentes entre deux niveaux de constructions. La partie basse est légèrement en creux car c'est à cet endroit que seront récupérées les eaux pluviales. La montée se fait ensuite par gradin avec des systèmes de terre sèche jusqu'au rez-de-chaussée de la construction supérieure. Les constructions sont suffisamment espacées pour permettre des plantations généreuses entre deux barrettes. Compte-tenu de la taille des plantations (à peu près la taille d'un étage et demi c'est à dire 5 à 6 mètres), les habitants ne verront presque jamais les constructions qui les entourent.



ANNEXE 4 :

Observation de Mme DELORAINE

Objet: TR: Tr: [INTERNET] Concertation "Les coteaux du Var"

----- Message transféré -----

Sujet :Tr: [INTERNET] Concertation "Les coteaux du Var"

Date :Mon, 19 Nov 2018 10:16:34 +0100

De :DDTM 06/SAT (Service d'Appui aux Territoires) emis par SABY Sylvie - DDTM 06/SAT

Organisation :DDTM 06/SAT

Pour :CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT , PORCHER Johan (Chef de Service) - DDTM 06/SAT

----- Message transféré -----

Sujet : [INTERNET] Concertation "Les coteaux du Var"

Date : Fri, 16 Nov 2018 18:11:55 +0000

De : > Isabelle Deloraine (par Internet)

Répondre à : Isabelle Deloraine

Pour : ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr

Dans le cadre de la participation du public par voie électronique au projet d'aménagement de la ZAC « *Les Coteaux du Var* », j'ai 3 questions pratiques à formuler :

- * Quel sera le coût de fonctionnement du funiculaire ? De quel ordre seront les charges mensuelles pour une famille de 4 personnes habitant "Les coteaux du Var"?
- * Une mère de famille avec ses 3 enfants revient du supermarché, comment accèdera-t-elle à son logement avec toutes ses courses et un enfant en poussette ?
- * Si cette mère de famille décide de se faire livrer ses courses, comment le livreur accèdera-t-il au domicile ?

Merci d'avance pour votre réponse.

Isabelle Deloraine

Saint Jeannoise

ANNEXE 5 :

Réponse à M. ENDINGER et les 8 autre riverains du
chemin de Provence

Nice,

le 05 DEC. 2018

A l'attention du groupe de riverains du Chemin de Provence :

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – observations formulées dans le cadre de la participation du public par voie électronique

Mesdames, Messieurs,

J'ai pris connaissance de vos observations formulées par mail du 29 octobre et je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet.

Le projet d'aménagement et son périmètre ont fait l'objet de discussions pendant la période de concertation et notamment dans le cadre des réunions publiques. Lors de la deuxième réunion publique, plusieurs propositions de périmètres ont été présentées, le public a pu formuler des observations et exprimer son avis.

L'étude d'impact étudie les impacts globaux du projet sur l'environnement et tient compte d'un périmètre plus large que celui du projet de zone d'aménagement concerté (ci-après ZAC). L'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation de ZAC viendra répondre plus précisément à certaines remarques émises dans le cadre de la concertation concernant les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

Votre avis comporte deux parties dont la seconde reprend le rapport complet déposé le 5 octobre 2018 en mairie. Ce rapport a déjà fait l'objet d'un courrier de réponse de l'Etablissement Public d'Aménagement Ecovallée-Plaine du Var (ci-après EPA) en date du 10 octobre, qui a été transmis à M. Blanchard au nom de l'ensemble des riverains du Chemin de Provence à l'origine de ces observations dont vous êtes l'un des signataires. Vous le trouverez en pièce jointe de la présente réponse.

La première partie de votre avis est une synthèse des points que vous avez soulevés lors des deux périodes de procédures de mise à disposition en date des 25 septembre 2017 et 5 octobre 2018. Plusieurs éléments de réponses vous ont alors été transmis par courrier, dont certains sont repris dans le présent courrier. Vous trouverez, ci-dessous, les éléments de réponse aux thématiques abordées dans votre synthèse concernant le projet de ZAC Les Coteaux du Var :

- **La solution de desserte retenue**

Vous regrettez de ne pas avoir pu donner votre avis concernant la desserte de l'opération par le chemin de Provence. A titre liminaire, je tiens à préciser que la solution retenue pour la desserte, notamment de la zone UC/UHa, a été présentée lors de la réunion publique du 21 mars 2017 et non lors de celle du 19 juin 2017 comme vous l'indiquez. Les riverains ont donc bien été concertés et ont pu se prononcer sur cette dernière.

En effet, lors de la deuxième réunion du 21 mars 2017, trois solutions d'accès au nouveau quartier ont été présentées. Suite aux échanges avec les participants, la troisième solution, dissociant les accès, a été retenue puisqu'elle présente l'avantage de ne pas faire passer tous les flux de véhicules par un même axe de circulation, mais aussi d'ouvrir davantage le quartier vers le village. Les atouts de cette solution en comparaison avec les deux autres ont été exposés lors de la réunion du 21 mars 2017. Cette solution a fait l'objet d'un examen

approfondi et de rencontres avec les propriétaires impactés avant la dernière réunion du 19 juin 2017. Elle a nécessité entre autres de déplacer la poche de stationnement de la zone UC/UHa vers le nord-ouest au bord du chemin de Provence.

- **La desserte de la zone UC/UHa**

S'agissant de la gestion du trafic routier sur le Chemin de Provence, l'étude de circulation présentée dans l'étude d'impact conclut que le trafic engendré par le projet reste en dessous des seuils de capacité des axes routiers empruntés. Pour autant, l'EPA et la Commune de Saint-Jeannet ont bien entendu les inquiétudes formulées assez tôt dans la concertation sur la dangerosité du chemin de Provence. Cet axe devra rester secondaire et conserver sa vocation de desserte résidentielle. L'EPA veillera à sécuriser l'accès à ce secteur depuis cet axe routier.

Cette sécurisation des flux sur le Chemin de Provence passe avant tout par un renforcement de la desserte en transports en commun à l'échelle de la rive droite. C'est pour cette raison que l'EPA et la Commune travaillent avec les services de la Métropole Nice Côte d'Azur pour que l'ensemble des équipements, mais également la planification urbaine du territoire, soient adaptés au projet et aux spécificités du territoire.

Ces éléments de précision seront présentés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC.

- **La mobilité externe du projet**

Il est prévu que le PLU métropolitain qui vaudra Plan de déplacement Urbain (ci-après PDU) soit approuvé avant la réalisation du projet et l'arrivée des futurs habitants. Il apportera des éléments importants sur les stratégies à venir en termes de transports, que ce soit pour les modes doux, les transports en communs ou pour les véhicules particuliers. Ce point sera examiné avec les services de la Métropole compétents et sera intégré au dossier de réalisation de la ZAC.

Le renforcement de la desserte en transport en commun est une alternative indispensable à l'automobile, comme évoqué ci-dessus.

Enfin, plusieurs solutions sont étudiées afin de favoriser les modes alternatifs. La liaison piétonne qui sera créée entre les deux zones y répondra.

- **La solution retenue du périmètre du projet**

Ce projet d'ensemble vise l'intérêt général en tentant de répondre à l'ensemble des besoins des futurs habitants, en tenant compte des attentes s'agissant des logements à construire (notamment sociaux), du terrain (topographie et risques) mais aussi des aménagements à réaliser pour le quartier. Ainsi, comme précisé dans mon précédent courrier, un certain nombre de places de stationnements doit être prévu pour les futurs habitants, afin de répondre aux exigences du PLU. La solution d'accès au nouveau quartier retenue après concertation a nécessité entre autres de déplacer la poche de stationnement de la zone UC/UHa vers le nord-ouest en bordure du chemin de Provence.

Les terrains que vous identifiez sont donc indispensables à la réalisation de ladite opération. Le périmètre a été défini dans un souci de cohérence d'ensemble. Sans ceux-ci, cette opération ne pourrait se réaliser dans des conditions équivalentes.

Les incidences du projet sur le bâti existant, et notamment la nécessaire démolition de deux habitations, ont été présentées dans l'étude d'impact.

- **La programmation de l'EcoHameau**

Le principe d'aménagement du site reste celui d'un quartier « piéton et paysagé », privilégiant de nouvelles formes de déplacement et se voulant exemplaire et écologique. Les différentes thématiques, autant paysagères que « techniques », sont traitées également et de manière détaillée.

Plusieurs espaces de centralités, stratégiques, seront créés afin de proposer des lieux conviviaux et de favoriser le lien social. Dans cette optique, des infrastructures sont envisagées afin d'établir une connexion entre les deux zones de logements et de favoriser les déplacements pédestres via des cheminements piétons et des aires de jeux et de rencontres prévues à différents endroits au sein du projet de ZAC. Il est également envisagé la création d'une maison de quartier dans le but de pouvoir proposer des événements et des services afin d'assurer une dynamique au sein de l'opération.

Des études sont en cours afin de proposer un système de funiculaires cohérent par rapport à la topographie du site et aux futurs usages. Une attention particulière est portée à leur dimensionnement. Des réflexions sont en cours afin de limiter les gênes techniques qui pourraient survenir ainsi que sur les charges de copropriété qui s'y appliqueront.

L'EPA est maître d'ouvrage du projet et s'applique à mettre en œuvre les conditions les plus favorables pour le futur quartier. Ainsi, l'EPA étudie avec les services de la Métropole compétents en matière de transports, la mise en place des solutions concernant les infrastructures routières et services de transports.

Au moment de l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation, une nouvelle procédure de participation du public par voie électronique aura lieu afin d'informer le public sur les compléments apportés notamment à l'étude d'impact.

En effet, plusieurs éléments qui ne peuvent être connus au moment de la constitution du dossier de création seront complétés dans l'actualisation de l'étude d'impact prévue au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC, ainsi que cela est prévu par l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint,
Sarah BELLIER

M. Endiger et huit autres riverains du Chemin de Provence
marc.endiger@gmail.com

PJ : Réponse de l'EPA suite aux observations de M. Blanchard et les huit autres riverains du Chemin de Provence du 10 octobre 2018

Nice,

le 1^{er} OCT. 2018

A l'attention du groupe de riverains du Chemin de Provence :

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – observations formulées dans le cadre de la mise à disposition du public de l'étude d'impact

Mesdames, Messieurs,

J'ai pris connaissance de vos observations inscrites sur le registre de la commune en date du 05 octobre 2018 et je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet.

Comme expliqué sur le document disponible en mairie, la reprise de la concertation ne remet pas en question la bonne prise en compte de vos remarques précédentes. Ainsi, les préoccupations que vous aviez exprimées le 25 septembre 2017, qui concernaient en grande partie les points abordés à nouveau dans votre observation du 05 octobre 2018, ont été intégrées au bilan de la concertation.

Vous trouverez ci-dessous les éléments de réponse aux thématiques que vous avez abordées concernant le projet de ZAC Les Coteaux du Var :

1) Sur l'addendum

A – Sur le choix de la desserte

La solution présentée lors de la dernière réunion publique du 19 juin 2017 avait déjà été évoquée précédemment. En effet, lors de la 2ème réunion du 21 mars 2017, 3 solutions d'accès au nouveau quartier ont été présentées. Les deux premières solutions prévoyaient pour l'une, un accès depuis la route de la Baronne passant par la zone d'activité de Saint Estève et le Hameau de Saint Estève, et pour l'autre, un accès depuis la route de La Baronne via la piste existante. Ces deux premières solutions n'ont pas été retenues pour des questions de sécurité et pour éviter de faire passer par une même voie tous les véhicules du secteur. La troisième solution prévoit de dissocier les accès au quartier, par la route de la Baronne pour l'accès à la zone NA, et par le chemin de Provence pour l'accès à la zone UC. Cette solution présente l'avantage de ne pas faire passer tous les flux de véhicules par un même axe de circulation, mais aussi d'ouvrir davantage le quartier vers le village et accentuer le sentiment d'appartenance au village. Les atouts de cette solution en comparaison avec les deux autres ont été exposés lors de la réunion du 21 mars 2017. Cette solution a fait l'objet d'un examen approfondi et de rencontres avec les propriétaires impactés avant la dernière réunion du 19 juin 2017. Elle nécessite entre autres de déplacer la poche de stationnement de la zone UC vers le nord-ouest au bord du chemin de Provence.

L'établissement public d'aménagement NICE ECOVALLÉE (ci-après EPA) et la mairie ont bien entendu les inquiétudes formulées assez tôt dans la concertation sur la dangerosité du chemin de Provence. L'EPA veillera à sécuriser au mieux l'accès à ce secteur depuis cet axe routier. La sécurisation des flux sur le Chemin de Provence passe avant tout par un renforcement de la desserte en transports en commun à l'échelle de la rive droite. C'est pour cette raison que l'EPA et la Commune travaillent avec les services de la Métropole pour que l'ensemble des équipements, mais également la planification urbaine du territoire, soient adaptés au projet.

Ces éléments de précision seront présentés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC

B – Sur les modes alternatifs à la voiture

Le PLU métropolitain qui vaudra Plan de déplacement Urbain (ci-après PDU) sera approuvé avant la réalisation du projet et l'arrivée des futurs habitants. Il apportera des éléments importants sur les stratégies à venir en termes de transports, que ce soit pour les modes doux, les transports en communs ou pour les véhicules particuliers. Ce point sera examiné avec les services de la Métropole compétents et sera intégré au dossier de réalisation de la ZAC.

Le renforcement de la desserte en transport en commun est effectivement une alternative indispensable à l'automobile, comme évoqué ci-dessus.

Enfin, plusieurs solutions sont étudiées afin de répondre au mieux à l'enjeu des modes alternatifs. La liaison piétonne qui sera créée entre les deux zones favorisera en ce sens ces modes actifs.

C – Sur les flux engendrés

L'étude de circulation a été réalisée par des experts, au regard non seulement des données du territoire mais aussi des spécificités du projet, notamment s'agissant des dessertes, des typologies de logements et des habitudes des futurs usagers. L'étude présentée conclue que le trafic engendré par le projet reste en dessous des seuils de capacité des axes routiers empruntés.

A noter que plusieurs études de circulation ont été menées afin de préciser le projet. L'analyse qui est présentée dans l'addendum vient enrichir les précédentes études, principalement au regard des projets d'urbanisation futurs alentours en rive droite.

Les éléments précisant l'estimation du trafic engendré et l'insertion sur les voiries existantes, et plus particulièrement le Chemin de Provence, seront présentés dans l'actualisation de l'étude d'impact, une fois l'avant-projet des équipements de voiries réalisé, c'est-à-dire au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC. Ceci est conforme aux recommandations de l'autorité environnementale, et aux dispositions de l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création (notamment, le projet de programme des équipements publics permettant une évaluation fine des incidences du projet sur la circulation n'est arrêté qu'au stade du dossier de réalisation)

Il est toutefois utile de préciser que les données issues de cette étude ont été calculées en prenant en compte le cas le plus pénalisant (c'est-à-dire le trafic à l'heure de pointe du matin, où il est le plus important).

Afin de répondre aux exigences du PLU, tout projet de logement doit prévoir un certain nombre de places de stationnements pour les futurs habitants. Comme cela a été indiqué en réunion publique, ces stationnements sont répartis en 2 poches : l'une à l'intérieur de la zone NA et l'autre à l'intérieur des zones UC/UHa. La poche de stationnements prévue sur la zone UC est moins importante que celle de la zone NA. Afin de s'adapter au mieux à la topographie du terrain, elle prendra la forme d'un parking enterré et sera dédiée aux habitants des zones UC/UHa. Une attention particulière a été apportée au dimensionnement et à la visibilité des accès au parking de la zone UC.

D – Sur les constructions

La partie nord du projet est actuellement classée en zones UC et UHa du règlement du plan local d'urbanisme (ci-après PLU) de la commune de Saint-Jeannet, lequel a été approuvé le 19 décembre 2011 et donc antérieur au projet. Les zones UC et UHa sont aujourd'hui constructibles sous certaines conditions.

Le principe d'aménagement du site reste celui d'un quartier « piéton et paysagé », privilégiant de nouvelles formes de déplacement et se voulant exemplaire et écologique. Les différentes thématiques, autant paysagères que « techniques », sont traitées également et de manière

détaillée. Le conseil municipal a approuvé le 14 septembre 2018 la signature de la charte EcoQuartier qui marque l'engagement des acteurs du projet dans le processus de labellisation de la ZAC.

II) Sur l'avis de la Mission Régionale MRAE

L'actualisation de l'étude d'impact aura notamment pour objet d'intégrer les recommandations de l'autorité environnementale.

Je vous précise que si des erreurs matérielles existent dans l'étude d'impact, elles seront rectifiées lors de l'actualisation de cette dernière, au stade du dossier de réalisation. A cet effet, je vous remercie d'avoir mis en évidence le fait que la RM2210 n'est pas en contact direct avec le projet, cela sera intégré lors de l'actualisation de l'étude d'impact. Cette étude aura notamment pour objet d'intégrer, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale, une analyse plus fine de la problématique des déplacements qui sera possible une fois validé l'avant-projet des équipements publics de voirie de la zone.

Par ailleurs, comme vous l'indiquez également à juste titre, le projet n'est pas réalisable en l'état au regard du PLU communal en vigueur, mais il est utile de rappeler que la conformité du projet aux règles d'urbanisme n'est pas appréciée au stade de la création de la ZAC, ni même du dossier de réalisation, mais au stade de la délivrance des autorisations d'urbanisme (Conseil d'Etat, avis, 4 juillet 2012, n°356221).

III) Sur l'étude d'impact

Comme précisé précédemment, le choix de la desserte a été fait en concertation avec les riverains.

Les incidences du projet sur le bâti existant, et notamment la nécessaire démolition de deux habitations, ont été présentées dans l'étude d'impact (page 197) transmise pour avis à l'autorité environnementale. Les études de conception du projet ont démontré que l'emprise de ces deux habitations était nécessaire à la réalisation de ce dernier.

Plus globalement, je vous confirme que l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation prendra en compte les observations formulées à la fois par l'autorité environnementale et par le public.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint
Sarah BELLIER

M. Blanchard et huit autres riverains du Chemin de Provence
2 715, Chemin de Provence
06 640 SAINT-JEANNET

ANNEXE 6 :

Réponse à l'association Vivre Saint-Jeannet,
« Longo Maï »

Nice,

le 05 DEC. 2018

A l'attention de l'association VIVRE SAINT-JEANNET, « LONGO MAÏ » :

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – Observations formulées dans le cadre de participation du public par voie électronique

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance de vos observations formulées par mail en date du 9 novembre 2018 et je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet.

Ces remarques, qui ont été inscrites sur le registre de la commune le 5 octobre dernier dans le cadre de la mise à disposition du public de l'étude d'impact, ont déjà fait l'objet d'un courrier de réponse de l'EPA en date du 10 octobre.

En ce sens, vous le trouverez en pièce jointe de la présente réponse.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint,
Sarah BELLIER

Association VIVRE A SAINT-JEANNET, « LONGO MAÏ »
409 Chemin des Trigands
06 640 SAINT-JEANNET
vivrestjeannet@orange.fr

PJ : Réponse de l'EPA suite aux observations de l'association « Vivre Saint-Jeannet Longo Maï » du 10 octobre 2018

Nice,
le

10 OCT. 2018

A l'attention de l'association VIVRE SAINT-JEANNET, « LONGO MAÏ » :

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – Observations formulées dans le cadre de la mise à disposition du public de l'étude d'impact

Madame la Présidente,

J'ai pris connaissance de vos observations inscrites sur le registre de la commune en date du 05 octobre 2018 et je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet.

Comme expliqué sur le document disponible en mairie, la reprise de la concertation ne remet pas en question la bonne prise en compte de vos remarques précédentes. Ainsi, les préoccupations que vous aviez exprimées le 27 octobre 2017, qui concernaient en grande partie les points abordés à nouveau dans vos observations du 05 octobre 2018, ont été intégrées au bilan de la concertation. C'est d'ailleurs pour assurer la cohérence et la transparence de la procédure de concertation que nous avons fait le choix de conserver les registres utilisés lors de la première phase de la concertation.

Vous trouverez ci-dessous les réponses aux thématiques que vous avez abordées concernant le projet de ZAC Les Coteaux du Var :

- Sur les accès existants, à venir et leur sécurité :

A titre liminaire sur cette partie, je vous précise que si des erreurs matérielles existent dans l'étude d'impact (comme semblent l'indiquer vos observations), elles seront rectifiées lors de l'actualisation de cette dernière, au stade du dossier de réalisation de la ZAC. En effet, l'actualisation de l'étude d'impact aura notamment pour objet d'intégrer, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale, une analyse plus fine de la problématique des déplacements qui sera possible une fois validé l'avant-projet des équipements publics de voirie de la zone.

L'établissement public d'aménagement NICE ECOVALLÉE (ci-après l'EPA) et la commune de Saint-Jeannet ont bien entendu les inquiétudes formulées sur la dangerosité du chemin de Provence. Cet axe doit rester secondaire et conserver sa vocation de desserte résidentielle. L'EPA veillera à sécuriser au mieux l'accès à ce secteur du quartier depuis cet axe routier.

La sécurisation des flux sur le Chemin de Provence passe avant tout par un renforcement de la desserte en transports en commun de l'ensemble de la rive droite. C'est pour cette raison que l'EPA et la commune travaillent avec les services de la Métropole pour que l'ensemble des équipements, mais également la planification urbaine du territoire, soient adaptés au projet.

Vous émettez des réserves sur la capacité du Chemin de Provence à absorber 600 à 800 véhicules/heures, comme précisé dans l'addendum. Je vous confirme que cette capacité a été

estimée avec objectivité. En effet, par rapport à une voie similaire qui peut normalement absorber 1 800 véhicules par heure et par sens, les capacités du Chemin de Provence ont été revues à la baisse (600 à 800 véhicules/heure/sens) par dire d'expert au regard son étroitesse.

Enfin, vous notez que le trafic augmentera de 30%, or le pourcentage d'augmentation du trafic n'est pas caractéristique en tant que tel, notamment lorsque les flux initiaux sont faibles, ce qui est bien le cas l'espèce puisque l'étude présentée conclue que le trafic engendré par le projet reste en dessous des seuils de capacité des axes routiers empruntés.

- Sur l'organisation, le volume des déplacements et leur sécurité :

Vous effectuez une comparaison avec les données du projet Les Bréguières à Gattières pour affirmer que l'impact des déplacements est sous-estimé.

L'étude de circulation a été réalisée par des bureaux d'études spécialisés, au regard non seulement des données du territoire mais aussi des spécificités du projet, notamment s'agissant des dessertes, des typologies de logements et des habitudes des futurs usagers. Ainsi, les résultats avancés pour les projets de Saint-Jeannet et de Gattières ne sont en ce sens pas comparables directement.

Aussi, la capacité du Chemin de Provence à absorber le trafic supplémentaire engendré par le projet, a été appréciée en prenant en compte les cas les plus pénalisants (c'est-à-dire l'heure de pointe du matin, où le trafic est le plus important), et n'a donc pas été sous-estimé. Par ailleurs, comme précisé précédemment, le pourcentage d'augmentation du trafic n'est pas significatif dans la mesure où le trafic initial est faible (pour le chemin de Provence, les chiffres annoncés aux heures de pointe ne correspondent qu'à environ deux voitures de plus par minute par sens).

Des éléments de précisions concernant les flux de circulation seront apportés dans l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC

- Sur la gestion des effectifs scolaires :

Les besoins en équipements scolaires de la ZAC (écoles) seront évalués avec précision lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la ZAC et dans le cadre du programme des équipements publics en fonction des besoins des usagers de la zone. La mairie de Saint-Jeannet étudie à ce jour plusieurs solutions afin de créer les équipements scolaires nécessaires et répondre au mieux aux besoins futurs de la commune.

A ce stade, les chiffres avancés page 215 de l'étude d'impact traduisent les besoins « stabilisés », qui ne seront pas atteints aux premières livraisons.

Pour les autres équipements (collège et lycée), les éventuels besoins générés par le projet d'aménagement seront également examinés en concertation avec les collectivités concernées lors de l'élaboration du dossier de réalisation.

- Sur la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants :

Concernant la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants, la dernière modification du PLU communal date effectivement du 13 mars 2017 comme vous le précisez dans votre courrier et nous vous remercions pour cette observation que nous allons prendre en compte.

Même si en l'état, le projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme actuels, il le sera nécessairement au stade de la délivrance des autorisations d'urbanisme (Conseil d'Etat, avis, 4 juillet 2012, n°356221).

Enfin, comme vous l'avez noté, je vous confirme que le calendrier prévisionnel n'est plus d'actualité puisque la reprise de la concertation a entraîné un décalage d'un an. Il sera repris au stade du dossier de réalisation.

Comme évoqué précédemment, l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation prendra en compte les observations formulées à la fois par l'autorité environnementale et par le public.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint,
Sarah BELLIER

Association VIVRE A SAINT-JEANNET, « LONGO MAÏ »
409 Chemin des Trigands
06 640 SAINT-JEANNET
vivrestjeannet@orange.fr

ANNEXE 7 :

Réponse à M. CAPRIGLIA

Nice,

le 05 DEC. 2018

A l'attention de M. Capriglia :

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – Observations formulées dans le cadre de la participation du public par voie électronique

Monsieur Capriglia,

J'ai pris connaissance de vos observations formulées par mail du 15 novembre et je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet.

Les points abordés dans ce mail ont déjà été exprimés pour la plupart dans votre mail du 22 janvier 2018, lors de la précédente participation du public par voie électronique. Plusieurs éléments de réponses vous ont alors été transmis dans le courrier en date du 12 juillet 2018.

Vous trouverez, ci-dessous, les éléments de réponse aux thématiques que vous abordez dans votre dernier mail concernant le projet de Zone d'Aménagement Concerté (ci-après ZAC) Les Coteaux du Var :

- **Périmètre du projet de la ZAC et phasage**

Dans un premier temps, vous interrogez le choix du site et de son périmètre pour créer ce projet d'aménagement.

Je tiens à vous assurer de l'intérêt général poursuivi par l'opération projetée du projet de ZAC Les Coteaux du Var.

On dénombre très peu de terrains urbanisables sur le territoire de la Commune de Saint-Jeannet en raison de sa topographie et des risques existants. En outre, l'offre de logements locatifs sociaux est insuffisante au regard des objectifs fixés par l'article L. 302-5 du Code de la construction et de l'habitation. Ainsi, le projet de zone d'aménagement concerté participe à la création de logements dont des logements locatifs sociaux sur le territoire de la Commune avec une densité de 40 à 50 logements/ha, permettant ainsi de concilier une gestion économe des sols tout en prenant en compte l'intégration du projet dans le grand paysage.

Ce site présente un double intérêt : il s'agit d'un espace de taille suffisante pour permettre l'accueil une telle opération, et le Plan Local d'Urbanisme (ci-après PLU) le destine à une opération d'aménagement d'ensemble, une fois les travaux de sécurisation incendie réalisés.

Le périmètre a été défini dans une réflexion de cohérence d'ensemble et d'aménagement global. Si les terrains situés au sein de la zone Uc/UHa du règlement du PLU communal ont été incorporés au périmètre de projet de ZAC, c'est parce qu'ils sont nécessaires à la réalisation de l'opération projetée. Il ne s'agit en aucun cas de « faire participer une zone au

profit de l'autre ». Cette opération d'ensemble tend à limiter au maximum son impact sur l'environnement tout en prenant en compte les différentes contraintes présentes.

D'ailleurs, le périmètre a fait l'objet de plusieurs échanges avec le public. La solution d'accès au nouveau quartier est le résultat d'une concertation avec le public. Cette solution a nécessité entre autres de déplacer la poche de stationnement de la zone Uc/UHa vers le nord-ouest au bord du chemin de Provence.

Dans un second temps, vous questionnez le phasage des constructions sur dix ans. Pour votre parfaite information, ce phasage prend en compte le marché actuel et futur, notamment au regard des projets aux alentours. La capacité d'absorption du marché en promotion immobilière ainsi que les faisabilités techniques ont conduit l'Etablissement Public d'Aménagement Ecovallée-Plaine du Var (ci-après EPA) à définir ainsi le phasage des constructions. La production de nouveaux logements répondra ainsi de manière optimale à la demande.

Comme vous l'avez souligné à juste titre, des travaux de mise en sécurité sont nécessaires en zone Na au regard du PPRif. Le rôle de l'EPA est de prendre en compte et d'analyser les spécificités propres à chaque périmètre de zonage afin de réaliser un projet cohérent. En ce sens, à l'aide des études qui ont été menées sur le site, nous avons défini les délais de réalisation de l'ensemble du projet.

- **Évaluation économique**

Vous estimez que le dossier de création de la ZAC ne comporte pas, d'évaluation économique suffisante. Je tiens à rappeler que, comme le prévoit l'article R. 311-7 du Code de l'urbanisme, « les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps » sont une composante du dossier de réalisation et non du dossier de création. Le projet a fait l'objet de plusieurs études préliminaires et analyses financières. Les évaluations de charge foncière pour le logement locatif social prennent évidemment en compte la charte de partenariat public/Privé liant la Métropole aux promoteurs et organismes HLM.

Parallèlement, je vous confirme en réponse aux interrogations relatives à la typologie et la taille des logements, que la programmation immobilière des logements a fait l'objet d'une analyse des besoins spécifiques au territoire et des futurs habitants, réalisée par un bureau d'études spécialisé.

- **Funiculaire et aménagement intérieur des zones**

Les personnes à mobilité réduites (PMR) ne sont pas oubliées dans le projet. La mise en place d'un système par funiculaires se justifie afin de faciliter les déplacements urbains et de permettre l'accès des PMR à un plus grand choix de logements. Aussi, le cheminement sera adouci dans l'opération, et permettra exceptionnellement l'accessibilité aux véhicules autorisés.

Le fonctionnement du funiculaire devrait être semblable à celui d'un ascenseur desservant un immeuble, avec des coûts de mise en place et d'entretien, des risques de pannes et une utilisation par les habitants similaires. Nous nous attacherons à proposer un système peu coûteux, efficace et dimensionné pour desservir l'ensemble des logements de l'opération.

Des relevés topographiques ont été effectués sur les zones principales. L'idée est de réduire les déblais/remblais en épousant au mieux la topographie du site tout en permettant une implantation « en escalier », comme expliqué en page 186 de l'étude d'impact (6.4.2.1.).

Des études sont en cours afin de proposer un système de funiculaires cohérent par rapport à la topographie du site et aux futurs usages. Une attention particulière sera portée à leur dimensionnement. Un travail est en cours afin de limiter les gênes techniques qui pourraient survenir ainsi que sur les charges de copropriété afférentes.

Comme rappelé dans le point précédent, toutes les dépenses ont été analysées et estimées.

Enfin, le projet s'attache à limiter son impact sur l'environnement. L'opération se fonde en partie sur la « gestion des eaux de ruissellement par le maintien d'espaces de pleine terre pour limiter l'imperméabilisation et la mise en place de systèmes dits alternatifs » (page 10 du rapport de présentation du dossier de création).

L'EPA s'est engagé dès le démarrage des études au respect strict du règlement pluvial d'assainissement de la Métropole, et a entamé une importante démarche de concertation avec la police de l'eau des Alpes-Maritimes. Ainsi, le quartier tend à limiter les surfaces imperméabilisées en privilégiant les cheminements en revêtement de type stabilisés.

- **Création d'une opération d'Aménagement à Gattières**

Les pages 254 à 256 de l'étude d'impact diffusée dans le cadre de cette participation (6.9.4.2 « Effets cumulés envisageables entre les projets à long terme sur le secteur et la ZAC de Saint Jeannet ») précisent plusieurs éléments la simultanéité des opérations.

Est ainsi déterminé, (page 221 de l'étude d'impact « 6.5.3.3. Effets sur les équipements publics et les réseaux techniques, et mesures associées – Phase aménagée » de l'étude d'impact) le besoin en équipements que le projet générera. Il en a été de même pour le projet Les Bréguières à Gattières.

Comme précisé dans l'étude d'impact, page 215, « l'opération entraîne des besoins significatifs à court/moyen terme d'effectifs scolaires et de petite enfance ». Le nombre de classes qui seront financées par l'opération pour les futurs habitants sera précisé au stade du dossier de réalisation.

Aussi, je tiens à souligner que le projet a fait l'objet d'une réelle concertation avec le public, laquelle s'est déroulée du 15 septembre 2016 au 27 octobre 2017 puis du 23 août 2018 au 9 octobre 2018 et selon les modalités prévues par les délibérations du conseil d'administration de l'EPA n° 2016-006 du 25 février 2016 et n°2018-012 du 12 juillet 2018.

Dans le cadre de cette concertation se sont notamment tenues 3 réunions publiques au cours desquelles le public a pu participer activement. Les observations du public ont été prises en compte, ce qui a fait évoluer le projet pendant la concertation afin de répondre aux préoccupations des participants.

Les modalités de la concertation ont donc permis, pendant une durée suffisante, laquelle s'est étalée sur plus de deux ans, et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions.

Il n'est donc pas prévu de mettre en place une nouvelle réunion de concertation. Ladite procédure de concertation a fait l'objet d'un bilan approuvé par la délibération du conseil d'administration de l'EPA n°2018-015 en date du 11 octobre 2018.

Cependant, au moment de l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation, une nouvelle procédure de participation du public par voie électronique aura lieu afin d'informer le public sur les compléments apportés notamment à cette étude, et de recueillir ses observations.

Espérant avoir répondu à vos questions, les équipes de l'EPA Ecovallée-Plaine du Var restent à votre disposition pour vous apporter tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint
Sarah BELLIER

M. Joseph CAPRIGLIA
201 avenue de Fabron
06 200 NICE
capri.adim@orange.fr

ANNEXE 8 :

Réponse à Mme DELORAINE

Nice,

le 05 DEC. 2018

A l'attention de Mme Deloraine :

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – Observations formulées dans le cadre de participation du public par voie électronique

Madame Deloraine,

J'ai pris connaissance de vos observations transmises par mail le 16 novembre dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative au projet d'aménagement Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet, laquelle s'est déroulée du 15 octobre au 16 novembre 2018 inclus.

Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet et suis sensible à vos inquiétudes.

Vous trouverez, ci-dessous, les éléments de réponse aux questions que vous nous avez posées :

- Coût et charges inhérentes aux funiculaires

Ils ne sont pas encore précisément connus à ce stade de l'opération. En effet, les documents relatifs à l'évaluation économique ne sont pas compris dans le dossier de création mais le seront dans le dossier de réalisation. Conformément aux dispositions de l'article R. 311-7 du Code de l'urbanisme, le dossier de réalisation comprend notamment « *les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps* ».

L'objectif est que les installations et le fonctionnement des funiculaires soient optimisés afin de proposer des charges de copropriété raisonnables. Le nombre et le dimensionnement de funiculaires seront adaptés au nombre d'habitants et à leur utilisation, afin de limiter les gênes techniques qui pourraient survenir.

- Fonctionnement du quartier et accès aux logements

Le fonctionnement du funiculaire est semblable à celui d'un ascenseur desservant un immeuble, avec une utilisation et des risques de pannes similaires. Le cheminement piéton desservira les logements. Cela ne devrait donc pas être pénalisant dans la situation que vous décrivez.

- Livraisons à domicile

Dans cette opération, le parti pris est de privilégier de grands espaces calmes, plutôt que de choisir la solution d'un parking en bas de chez soi, ce qui permettra d'aménager un nombre conséquent d'espaces verts et piétonniers. Le projet est conçu pour que la circulation en voiture au sein du quartier ne soit autorisée qu'exceptionnellement (secours, déménagements par exemples). Au quotidien, les mobilités douces sont la règle, afin de conserver l'identité propre de ce quartier.

Espérant avoir répondu à vos questions, les équipes de l'EPA Ecovallée-Plaine du Var restent à votre disposition pour vous apporter tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint,
Sarah BELLIER

Mme Isabelle DELORAINE
Isabelle.Deloraine@hotmail.com
39 Avenue des Mimosas
06 610 LA GAUDE

ANNEXE 9 :

Recueil des observations et propositions du public
formulées lors de la procédure de participation du
public par voie électronique
du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018

RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC
SUITE A LA PROCEDURE DU 18 DECEMBRE 2017 AU 22 JANVIER 2018

**PROJET DE CRÉATION DE ZAC « LES COTEAUX DU VAR » SUR LA
COMMUNE DE SAINT-JEANNET**

1. Objet de la consultation

L'opération se situe à 20 km au nord de Nice, sur la commune de Saint-Jeannet, sur les coteaux surplombant la plaine du Var. Le principe d'aménagement retenu est celui d'un quartier paysager et piéton, privilégiant de nouvelles formes de déplacements, et permettant de respecter le calme et la naturalité du site. Il propose également une « vue pour tous » étant donné la topographie du site et l'attrait paysager évident.

Conformément aux articles L. 123-19 et L. 123-19-1 du code de l'environnement, ce recueil fait suite à la procédure de participation du public par voie électronique qui a eu lieu du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018 inclus relativement au projet de la zone d'aménagement concerté (ci-après ZAC) « Les Coteaux du Var », situé sur le territoire de la commune de Saint-Jeannet.

2. Déroulement de la présente procédure de participation du public par voie électronique (du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018)

Conformément à l'arrêté préfectoral du 23 novembre 2017 et à l'avis relatif à ladite procédure de participation, le dossier mis à la disposition du public était composé des pièces suivantes :

- le projet de dossier de création de la ZAC « Les Coteaux du Var » à Saint-Jeannet, comprenant l'étude d'impact et son résumé non technique ;
- l'avis du préfet de région en matière d'environnement sur le projet de création de la ZAC « Les Coteaux du Var » à Saint-Jeannet, comprenant l'étude d'impact et son résumé non technique¹ ;
- l'avis de la commune de Saint-Jeannet sur le projet de dossier de création de la ZAC « Les Coteaux du Var », comprenant l'étude d'impact et son résumé non technique ;
- l'information d'absence d'observation de la métropole Nice Côte d'Azur sur le projet de dossier de création de la ZAC « Coteaux du Var » à Saint-Jeannet, comprenant l'étude d'impact et son résumé non technique ;
- la réponse de l'Etablissement Public d'Aménagement Ecovallée-Plaine du Var (ci-après EPA) à l'avis du préfet de région ;
- le bilan de la concertation, incluant la procédure de mise à disposition réalisée dans le cadre de la concertation ;
- une notice explicative sur la procédure de participation du public par voie électronique, son déroulement et les étapes qui suivaient selon les textes qui étaient alors en vigueur.

¹ Cet avis a été rendu le 9 octobre 2017. À cette date, les textes en vigueur désignaient le préfet de région en qualité d'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement concernant les projets. Toutefois postérieurement à cet avis, par deux arrêts de décembre 2017, le Conseil d'Etat a remis en cause la compétence du préfet de région en la matière.

Ce dossier a pu être téléchargé :

sur le site Internet de la Préfecture des Alpes-Maritimes à l'adresse suivante :
<http://alpes-maritimes.gouv.fr/Publications/participation-du-public-aux-decisions-ayant-une-incidence-sur-l-environnement/Projet-de-creation-de-la-zone-d-amenagement-concertee-ZAC-Les-Coteaux-du-Var-a-Saint-Jeannet>

sur le site internet de l'EPA Ecovallée-Plaine du Var à l'adresse suivante :
<http://www.ecovallee-plaineduvar.fr>

Au cours de cette procédure, le public a pu formuler ses observations et propositions pendant cette période par voie électronique à l'adresse suivante : ddtm-sat@alpes-maritimes.gouv.fr

Le public pouvait demander la consultation papier du dossier conformément aux dispositions de l'article D. 123-46-2 du code de l'environnement.

Toute information sur le projet pouvait être demandée auprès de la personne publique à l'initiative de cette opération c'est-à-dire l'EPA Ecovallée-Plaine du Var :

à ses bureaux situés : Immeuble Plaza, 455 Promenade des Anglais, 06200 Nice

par mail : concertation@epa-plaineduvar.com

par téléphone : 04 93 21 71 00

- **Nombre et nature des observations et propositions émises par le public**

Dans le cadre de cette consultation, 3 observations ont été déposées par voie électronique par 3 personnes différentes : trois particuliers.

Les 3 observations ainsi que les réponses qui leur ont été adressées sont annexées au présent recueil (**annexes n°1 à 3**).

- **Thèmes abordés**

Les observations portent sur les thèmes suivants :

- La justification et la conception du projet et de son périmètre ;
- L'impact du projet aux alentours ;
- La justification du choix de ce projet d'aménagement ;
- Les risques naturels et la faisabilité économique.

Plusieurs thèmes peuvent être repris dans une même observation et plusieurs observations peuvent concerner un même thème.

3. Synthèse des observations et propositions émises par le public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte

Les observations et propositions formulées par le public ont été regroupées par thème et résumées. La présente synthèse comporte une réponse sur chacun des thèmes abordés dans le cadre de la participation.

Le préfet des Alpes-Maritimes a pris en considération l'ensemble des observations et propositions envoyées pendant la procédure de participation du public par voie électronique, c'est-à-dire que chaque contribution a fait l'objet d'une réelle réflexion. En outre, une réponse individuelle a été transmise à chaque participant. Ces réponses sont annexées au présent recueil (**annexes n°1 à 3**).

Toutefois, aucune observation ou proposition n'a donné lieu à une modification du projet, et ce, pour les raisons suivantes :

Thème n°1 : Sur la justification et la conception du projet et de son périmètre

Deux observations ont questionné le choix du périmètre, notamment le choix de ses accès ainsi que de construire en zone classée « Na » au Plan Local d'Urbanisme (ci-après PLU). Une observation exprime son impression d'un manque d'échange avec le public.

- Sur la justification du choix de ce secteur

Deux observations questionnent le choix du secteur, en se basant sur les différences de zonage réglementaires au PLU et leur cohérence vis-à-vis de ce document d'urbanisme.
--

Le choix du site et de son périmètre pour créer ce projet d'aménagement sont issus d'une longue réflexion. En effet, il y a très peu de terrains urbanisables sur le territoire de la commune de Saint-Jeannet en raison de sa topographie et des risques existants. Cette opération permettra de palier l'offre de logements locatifs sociaux qui est insuffisante au regard des objectifs fixés à l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation.

Le périmètre a été défini dans un souci de cohérence d'ensemble et d'aménagement global. Ce site présente un double intérêt puisqu'il s'agit d'un espace de taille suffisante pour permettre d'accueillir une telle opération mais aussi puisque le PLU le destine à une opération d'aménagement d'ensemble.

Le projet de ZAC est en cohérence avec les documents supra-communaux, tels que la directive territoriale d'aménagement (DTA), approuvée en décembre 2003, qui identifie les orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var et repère le secteur des Coteaux du Var de Saint-Jeannet comme pouvant être urbanisé et accueillir une urbanisation nouvelle dans ce secteur.

Effectivement, à ce jour le projet n'est pas conforme au PLU en vigueur. Toutefois, la conformité du projet aux règles d'urbanisme n'est pas appréciée au stade de la création de la ZAC, ni même du dossier de réalisation, mais au stade de la délivrance des autorisations d'urbanisme (Conseil d'Etat, avis 4 juillet 2012, n° 356221).

- Sur la concertation et le choix de l'accès

Une observation concerne la prise en compte dans le projet de l'avis du public. Une observation interroge le choix de l'accès au projet.
--

Le projet a fait l'objet d'une réelle concertation avec le public. Dans le cadre de cette concertation se sont notamment tenues trois réunions publiques au cours desquelles le public a pu participer activement.

Les modalités de la concertation ont donc permis au public, pendant une durée suffisante, et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions.

Des décisions ont été prises suite à ces échanges, notamment sur le choix de l'accès au nouveau quartier. Lors de la deuxième réunion du 21 mars 2017, trois solutions ont été présentées. Celle dissociant les accès au quartier sur le chemin de Provence et sur la route de la Baronne, a été retenue. Elle présente l'avantage de ne pas faire passer tous les flux de

véhicules par un même axe de circulation, mais aussi d'ouvrir davantage le quartier vers le village. Cette solution a fait l'objet d'un examen approfondi et de rencontres avec les propriétaires impactés avant la dernière réunion du 19 juin 2017.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet dans la mesure où :

- **Le choix du secteur, qui a été présenté dans le projet soumis à consultation, est adapté au contexte ;**
- **Les modalités de la concertation ont été respectées et elles ont permis une réelle participation du public.**

Thème n°2 : Sur l'impact du projet aux alentours

Les trois observations concernent l'impact du projet de ZAC sur son voisinage. Elles concernent la gestion des flux, mais aussi la mise en cohérence avec les futurs projets qui se situeront à proximité.

- **Gestion des flux externes**

Deux observations remettent en question la prise en compte de l'augmentation du trafic aux abords du projet. Elles interrogent sur le dimensionnement des axes et structures à proximité ainsi que de leur sécurisation. Enfin, il est regretté de ne pas avoir des réponses claires à ce sujet à ce stade du projet.

L'étude d'impact du dossier de création de ZAC présente les impacts sur les flux de circulation locaux, communaux et supra-communaux. Comme indiqué page 223 de l'étude d'impact : *« L'opération va générer des flux supplémentaires, notamment aux heures de pointe du matin et du soir lors des trajets domicile-travail. En ce sens, une étude de circulation a été menée afin de préciser les flux générés. Les conclusions sont globalement les mêmes qu'à l'heure actuelle avec une légère diminution des réserves de capacité estimées, sans que cela ait de réel impact sur le fonctionnement du giratoire »*. Pour autant, l'EPA et la commune ont bien entendu les inquiétudes formulées assez tôt dans la concertation sur la prise en compte de la sécurisation des axes routiers à proximité au regard de l'augmentation du trafic induit par l'opération. Des modélisations acoustiques ont aussi été réalisées et concluent à l'absence de nuisances sonores.

Il est prévu que le PLU métropolitain, qui vaudra Plan de déplacement Urbain, sera approuvé avant la réalisation du projet et l'arrivée des futurs habitants. Il apportera des éléments importants sur les stratégies à venir en termes de transports, que ce soit pour les modes doux, les transports en communs ou pour les véhicules particuliers. Ce point sera examiné avec les services de la métropole compétents et sera intégré au dossier de réalisation de la ZAC.

- **Complémentarité avec les projets futurs à proximité**

Les trois observations s'interrogent sur l'impact de la création de futurs projets aux alentours sur l'opération. Deux observations interrogent sur la complémentarité de l'opération avec le projet de ZAC Les Bréguières à Gattières. Une observation concerne l'effet cumulé sur le trafic de l'opération et de la création d'autres projets, tel que le déplacement du marché d'intérêt national (MIN).

Plusieurs éléments sont fournis concernant la simultanéité des opérations sur le secteur dans l'étude d'impact (6.9.4.2 « Effets cumulés envisageables entre les projets à long terme sur le secteur et la ZAC de Saint Jeannet »).

Aussi, seront intégrés les précisions recommandées dans l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (ci-après MRAE), afin d' « *approfondir l'étude d'impact [...] au stade du dossier de réalisation pour ce qui concerne le volet « déplacements » et de démontrer le bon fonctionnement des déplacements sur l'ensemble de la rive droite à l'horizon de la réalisation de l'ensemble des projets d'aménagement connus du secteur [...]* ».

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet dans la mesure où :
- Un grand nombre de ces éléments avaient déjà été pris en compte dans le projet soumis à consultation ; - Des éléments de précisions concernant le volet « déplacements » seront apportés dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact.

Thème n°3 : Sur la justification du choix de ce projet d'aménagement

Deux observations ont porté sur l'organisation du quartier, notamment sur les constructions, les déplacements au sein de l'opération et les nuisances sonores.

- Choix des constructions et phasage

Deux observations remettent en question le choix des constructions de logements sur le projet. La première émet des doutes quant à la cohérence du phasage des constructions ainsi que de la taille et la typologie des logements. La seconde regrette que cette opération ne permette pas de répondre à la carence de la commune.

Le phasage des constructions a pris en compte le marché actuel et futur, en tenant compte de la création des projets aux alentours ainsi que des attentes des futurs acquéreurs. Cette capacité d'absorption du marché en promotion immobilière ainsi que des faisabilités techniques ont amené à envisager l'étalement des constructions sur dix ans. Cet étalement tient aussi compte des caractéristiques de chaque secteur, dont la mise en sécurité nécessaires en zone Na au regard du plan de prévention des risques incendie de forêt (PPRIIf).

Une analyse a été menée au regard des potentiels acquéreurs et les caractéristiques de la commune afin de répondre de manière optimale à la demande en logements. La programmation immobilière se base sur ces éléments afin de proposer une typologie et des tailles de logements adaptés.

Enfin, concernant le nombre de logements locatifs sociaux, il a été défini selon les objectifs posés par la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (ci-après SRU) aujourd'hui codifiée aux articles L. 302-5 et suivants du code de la construction et de l'habitation, tout en respectant les principes de mixité sociale. Cette opération doit notamment permettre de rattraper en partie le retard de la commune au regard des objectifs fixés par la loi SRU.

- Déplacements au sein de l'opération, notamment concernant les funiculaires

Une observation porte sur les déplacements au sein de l'opération. Elle remet en question l'accès des personnes à mobilités réduite (ci-après PMR) et des véhicules de secours. Il est fait question du fonctionnement du système de funiculaires, leur accessibilité, les risques de panne et leur insertion dans la pente.

Le parti pris est de privilégier de grands espaces calmes, plutôt que de choisir la solution d'un parking en bas de chez soi. Ce projet permettra d'aménager un nombre conséquent d'espaces verts et piétonniers. Au quotidien, les mobilités douces sont la règle, afin de conserver l'identité propre de ce quartier.

La mise en place d'un funiculaire, se justifie dans l'optique de faciliter les déplacements urbains et aussi de permettre l'accès aux PMR à un plus grand choix de logements. Des études sont en cours afin de proposer un système de funiculaires cohérent par rapport à la topographie du site et aux futurs usages. Une attention particulière sera portée à leur dimensionnement. Un travail en cours afin de limiter les gênes techniques qui pourraient survenir ainsi que les charges de copropriété afférentes.

Le cheminement piétonnier longeant l'opération aura une pente adoucie, incitera aux cheminements doux et permettra exceptionnellement l'accessibilité aux véhicules autorisés

Le projet est conçu pour que la circulation en voiture au sein du quartier ne soit autorisée qu'exceptionnellement (secours, déménagements par exemple). Des réflexions techniques et en concertation, entre autres avec les pompiers, ont été menées afin d'assurer que les voiries puissent accueillir les véhicules de secours.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet dans la mesure où ces problématiques avaient déjà été prises en compte dans le projet soumis à consultation et que les solutions proposées sont adaptées à la gestion des risques.

Thème n°4 : Sur les risques naturels et la faisabilité économique

Les trois observations ont abordé la question de la conception du projet. Elles concernent la prise en compte des risques naturels et le financement de l'opération.

- Risques naturels

Deux observations portent sur la gestion des risques naturels sur le secteur : le risque incendie ainsi que le risque d'inondation corrélé à celui de glissement de terrain.
--

Ces trois risques naturels sont développés dans le PPR et les prescriptions qui en découlent ont été inscrites dans les modalités de réalisation de l'opération. Les principes retranscrits dans l'étude pour la gestion des risques naturels ont été validés par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (ci-après DDTM).

Il convient de rappeler que le projet met l'accent sur la gestion du risque inondation. En effet, l'opération se fonde en partie sur la « gestion des eaux de ruissellement par le maintien d'espaces de plaines terres pour limiter l'imperméabilisation et la mise en place de systèmes dits alternatifs » (page 10 du dossier de création). L'EPA s'est engagé dès le démarrage des études à respecter avec attention le règlement d'assainissement pluvial de la métropole.

Concernant la gestion du risque incendie, dont une partie du secteur de l'opération est concerné, un travail de concertation avec les sapeurs-pompiers a été engagé dès la conception du projet. Les travaux de mise en sécurité contre les risques d'incendie permettront une modification du PPRif.

- Volet économique

Deux observations questionnent sur les éléments financiers de l'opération, et regrettent le manque de données à ce sujet. L'une d'elle concerne la fiabilité de l'équilibre économique du projet au regard de la programmation de logements.
--

Il est important de rappeler que les documents relatifs au financement de l'opération n'ont pas à apparaître au stade du dossier de création. En effet, en application des dispositions de

l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, le dossier de réalisation comprend « *les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps* » ainsi que « *le projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone ; lorsque celui-ci comporte des équipements dont la maîtrise d'ouvrage et le financement incombent normalement à d'autres collectivités ou établissements publics, le dossier doit comprendre les pièces faisant état de l'accord de ces personnes publiques sur le principe de la réalisation de ces équipements, les modalités de leur incorporation dans leur patrimoine et, le cas échéant, sur leur participation au financement* ».

Le projet a fait l'objet de plusieurs études préliminaires et analyses financières. Les évaluations de charge foncière pour le logement locatif social prennent évidemment en compte la charte de partenariat public/Privé liant la métropole aux promoteurs et les organismes HLM.

Ces observations n'impliquent pas une modification du projet dans la mesure où cette problématique avait déjà été prise en compte dans le projet soumis à consultation et que la solution proposée est adaptée.

Annexes :

- Annexes n°1 à 3 : réponses de la préfecture, transmises par mail aux participants auteurs d'observations

ANNEXE 1 – Echanges avec M. Kornprobst

Justine RENAUX

De: CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT <nicolas.cattet@alpes-maritimes.gouv.fr>
Envoyé: lundi 16 juillet 2018 16:16
À: Justine RENAUX
Cc: Marc Benembarek; Nathalie Olivero; PORCHER Johan (Chef de Service) - DDTM 06/SAT
Objet: Tr: Re: [INTERNET] Observations sur le projet « Les Coteaux du Var »
Pièces jointes: 20180712_Préf_Courrier signé_Réponse_MAD Electronique_Monsieur KORNPROBST.pdf

Catégories: Catégorie rouge

Pour information.

Nicolas Cattet
Référént territorial bande côtière métropole - OIN Eco-Vallée Plaine du Var
DDTM des Alpes-Maritimes/SAT
Centre administratif départemental
Tél: - 04.93.72.75.43
- 06.74.27.73.98

----- Message transféré -----

Sujet :Re: [INTERNET] Observations sur le projet « Les Coteaux du Var »
Date :Mon, 16 Jul 2018 16:12:23 +0200
De :DDTM 06/SAT (Service d'Appui aux Territoires) emis par CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT
Organisation :DDTM 06/SAT
Pour :Pierre Kornprobst
Copie à :Henri Kornprobst

Monsieur,

Comme suite aux observations que vous aviez formulées dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative à la création de la ZAC des Coteaux du Var, à Saint-Jeannet, je vous prie de trouver ci-joint le courrier de réponse que vous adresse monsieur le préfet.

J'en profite pour vous informer qu'une nouvelle mise à disposition au public sera planifiée prochainement pour cette même opération. Vous pourrez alors faire part, le cas échéant, de vos remarques.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le 22/01/2018 à 12:10, > Pierre Kornprobst (par Internet) a écrit :

L'accessibilité et la desserte des « côteaux du Var » par la voie privée dans le vallon soulève les questions suivantes :

- 1) Le choix de passer par le vallon n'a fait l'objet d'aucune étude sérieuse et ne repose sur aucun argument technique.
- 2) L'Autorité Environnementale met en garde contre les eaux de ruissellement :

« L'aire d'étude est irriguée par quatre grands vallons parallèles entre eux, du nord au sud: Font Cailloure, Vars, Fongéri et Trigands ils se rejoignent dans le canal des Iscles avant de rejoindre le Var. Le vallon principal est celui des Vars qui présente des débordements importants en rive droite , au niveau de la route RM1 et sur les entreprises situées en rive droite en bas du vallon. » (Avis de Autorité Environnementale, oct. 2017)

En effet cela est arrivé plusieurs fois, les entreprises ont été sinistrées et l'accès a été bloqué pendant plusieurs semaines.

« L'urbanisation du site va augmenter la surface imperméabilisée et par conséquent les coefficients de ruissellement ainsi que les débits de pointe associés. » (Avis de Autorité Environnementale, oct. 2017)

L'accessibilité et la desserte des « côteaux du Var » par la voie privée dans le vallon représente donc un risque majeur.

3) L'impact de la circulation automobile dans le vallon débouchant sur la route RM1 est également dangereux. On parle de 80 voitures supplémentaires / heure en heure de pointe. C'est sans compter le déplacement MIN et autres structures.

A ce problème l'EPA se contente de remettre à plus tard :

« Quoiqu'il en soit ces éléments d'étude seront mis à jour après l'AVP avec les éléments précis concernant les voiries du projet et présentés dans le dossier de réalisation de ZAC »...? (Réponses aux remarques de l'Autorité Environnementale , oct. 2017)

« Une étude de circulation de rive droite doit permettre de nourrir le futur PDU » (Réponses aux remarques de l'Autorité Environnementale , oct. 2017)

De manière générale, les réponses faites à l'Autorité Environnementale sont vagues, ne répondent pas aux questions posées et remettent à plus tard les interrogations. En conséquence, compte tenu de ces éléments et du manque de clarté je trouve injustifié et très dangereux de faire passer la route d'accès aux « Côteaux du Var » par le vallon.

Pierre Kornprobst
Propriétaire AK90,93



PREFET DES ALPES-MARITIMES

LE PREFET

Nice, le

12 JUL. 2018

J'ai pris connaissance de vos observations transmises par mail du 22 janvier 2018 dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative au projet d'aménagement " Les Coteaux du Var ", à Saint-Jeannet, laquelle s'est déroulée du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018 inclus. Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet et suis sensible à vos inquiétudes.

Je vous informe que, suite à une décision de censure par le conseil d'Etat de deux décrets (n°400559 et 407601) portant sur la désignation du préfet de région en qualité d'autorité environnementale, intervenue en décembre 2017, j'ai demandé à l'établissement public d'aménagement (EPA) EcoVallée plaine du Var d'interrompre la procédure en cours de concertation du public et de reprendre la procédure de création de la ZAC au stade de la saisine de l'autorité environnementale.

Le dossier de création de cette ZAC, de nouveau soumis à l'autorité environnementale, comprend l'étude d'impact initiale, enrichie d'un addendum reprenant les résultats des études complémentaires ayant eu lieu entre 2017 et 2018 ainsi que les observations formulées dans le cadre de la première concertation, dont les vôtres.

Vous pourrez prendre connaissance de ces éléments dans le cadre de la nouvelle mise à disposition au public qui sera planifiée prochainement et faire part, le cas échéant, de vos remarques.

Toutefois, et sans attendre la reprise de cette procédure, je tiens à répondre à vos observations, point par point :

- Imperméabilisation des surfaces

Cette dernière va effectivement entraîner une augmentation des débits de pointe en temps de pluie. C'est pour cela que des mesures compensatoires vont être mises en place. Elles consistent en des dispositifs de rétention (bassins, noues, toitures stockantes), dont le rôle va être de retenir les débits excédentaires de manière à restituer un débit limité.

Des études d'avant-projet détaillées et un dossier " loi sur l'eau ", qui respectera toutes les contraintes et recommandations émises par la police de l'eau des Alpes Maritimes avec qui une importante démarche de concertation a été engagée, sont en cours d'élaboration et viendront préciser le fonctionnement de l'ensemble des ouvrages de gestion des eaux pluviales dans le périmètre de la future ZAC.

Ces éléments seront repris dans la mise à jour de l'étude d'impact prévue au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC, ainsi que cela est prévu par l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

Monsieur Pierre KORNPORST
20 chemin Saint Michel
06510 GATTIERES

- Accès - passage par le vallon

Cette décision a été prise en cohérence avec la situation du site.

L'étude d'impact du dossier de création de ZAC présente les impacts sur les flux de circulation locaux, communaux et supra-communaux. Au niveau du vallon concerné par votre observation, l'étude conclut à ce jour à une légère diminution des réserves de capacité vers le carrefour de la route de la Baronne.

En outre, cet accès à l'opération est la solution qui a été retenue parmi trois propositions, lors de la réunion de concertation du 21 mars 2017. Les deux premières solutions prévoyaient pour l'une, un accès depuis la route de la Baronne passant par la zone d'activité de Saint Estève et le Hameau de Saint Estève, et pour l'autre, un accès depuis la route de La Baronne via la piste existante. Ces deux premières solutions n'ont pas été retenues pour des questions de sécurité, et pour éviter de faire passer par une même voie tous les véhicules du secteur.

Lors de la réunion, au vu des atouts de cette solution, en comparaison avec les deux autres, il a été décidé de dissocier les accès au quartier, par la route de la Baronne pour l'accès à la zone NA, et par le chemin de Provence pour l'accès à la zone UC.

Cette solution présente l'avantage de ne pas faire passer tous les flux de véhicules par un même axe de circulation, mais aussi d'ouvrir davantage le quartier vers le village et d'accentuer le sentiment d'appartenance au village.

Comme indiqué dans notre réponse à l'avis de l'autorité environnementale en octobre 2017, les éléments précisant l'estimation du trafic engendré et l'insertion sur le chemin de Provence seront présentés dans la mise à jour de l'étude d'impact au niveau dossier de réalisation, une fois l'avant-projet des équipements de voiries effectué, c'est-à-dire au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC, conformément à l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création (notamment, le projet de programme des équipements publics permettant une évaluation fine des incidences du projet sur la circulation n'est arrêté qu'au stade du dossier de réalisation).

L'approbation du PLU métropolitain qui vaudra Plan de Déplacement Urbain (PDU), prévu avant la réalisation du projet, apportera des éléments importants sur les stratégies à venir en termes de transports. La précision des données autour de ce projet nous mènera à définir au mieux les actions nécessaires afin de minimiser son impact.

Espérant avoir répondu à vos questions, les équipes de l'EPA Ecovallée restent à votre disposition pour vous apporter tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Préfet,
Le Sous-Préfet, Secrétaire Général Adjoint
Chargé de Mission
DTION-G 3858



Franck VINESSE

ANNEXE 2 – Echanges avec M. Capriglia

Justine RENAUX

De: CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT <nicolas.cattet@alpes-maritimes.gouv.fr>
Envoyé: lundi 16 juillet 2018 16:16
À: Justine RENAUX
Cc: Marc Benembarek; Nathalie Olivero; PORCHER Johan (Chef de Service) - DDTM 06/SAT
Objet: Tr: Re: [INTERNET] Observations - Dossier de ZAC "Les Coteaux du Var" à St Jeannet
Pièces jointes: 20180712_Préf_Courrier signé_Réponse_MAD Electronique_Monsieur CAPRIGLIA.pdf

Catégories: Catégorie rouge

Pour information.

Nicolas Cattet
Référént territorial bande côtière métropole - OIN Eco-Vallée Plaine du Var
DDTM des Alpes-Maritimes/SAT
Centre administratif départemental
Tél: - 04.93.72.75.43
- 06.74.27.73.98

----- Message transféré -----

Sujet :Re: [INTERNET] Observations - Dossier de ZAC "Les Coteaux du Var" à St Jeannet
Date :Mon, 16 Jul 2018 16:13:14 +0200
De :DDTM 06/SAT (Service d'Appui aux Territoires) emis par CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT
Organisation :DDTM 06/SAT
Pour :CAPRIGLIA Joseph

Monsieur,

Comme suite aux observations que vous aviez formulées dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative à la création de la ZAC des Coteaux du Var, à Saint-Jeannet, je vous prie de trouver ci-joint le courrier de réponse que vous adresse monsieur le préfet.

J'en profite pour vous informer qu'une nouvelle mise à disposition au public sera planifiée prochainement pour cette même opération. Vous pourrez alors faire part, le cas échéant, de vos remarques.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le 22/01/2018 à 10:50, > CAPRIGLIA Joseph (par Internet) a écrit :

A l'attention du Commissaire Enquêteur,
Avant de formuler nos observations et notre réflexion sur le dossier qui nous est présenté (projet de ZAC « Les Coteaux du Var » à St Jeannet), il convient de rappeler les quelques chiffres de ce dossier.

- * Surface de l'emprise à aménager : 12 HA (Cf : Arrêté Préfectoral du 23 novembre 23017)
- * Zone UC : 35 000m2 et Zone NA (par différence 85 000m2)
- * Surface de plancher administrative de logement : 32000 m2 (Cf : Idem ci-dessus)
- * Montant total des dépenses : 19 Millions d'Euros (Cf : Page 302 de l'Etude)

* 134 logements sur la zone UC et 257 logements sur la zone NA soit 391 logements dont 33% de LLS (Cf : Page 13 de l'étude)

* Par prescription DCM du 14/04/2008, le PLU prévoit sur la zone UC, 12 500m2 de SDP pour

170 logements dont 60 LLS et 50 logements en Accessions Sociales.

* Réalisation de 400 logements sur 10 ans, soit 40 logements par an.

Nous devons rappeler qu'il existe sur les Alpes-Maritimes 10 000 demandes de LLS pour une construction de 1 000 logements par an (un demandeur attend en moyen 10 ans.....).

PHASAGE NON OPTIMISE

Nous avons assisté aux 3 réunions publiques (10 octobre 2016, 21 mars 2017 et 19 juin 2017) qui n'avaient que pour seul objectif de faire « avaler » un soit disant beau projet irréalisable.

Elles ont eu le mérite de valider un choix d'accès qui confirme la réalité d'une Zone UC et d'une Zone NA.

L'accès de la zone UC par le Chemin de Provence et celui de la zone NA par la Baronne rendent leur urbanisation indépendante, tout en gardant une cohérence architecturale.

La séparation de ces deux zones par un important vallon, leur accès différents, des aménagements très importants pour la zone NA et presque nul pour la zone UC permettent son urbanisation sur un délai plus court que la zone NA.

Cela permettrait de répondre à un besoin et à une demande urgente d'une grande partie de la population.

Le P.L.U. prévoyait depuis longtemps cette zone U.C. qu'il est possible d'urbaniser immédiatement.

L'incorporation de la zone UC dans la ZAC ne s'explique que par la volonté de faire participer une zone au profit de l'autre.

Ce transfert ne peut se faire qu'au détriment financier des propriétaires fonciers de la zone UC.

De plus, il est précisé à la page 166 de l'Etude que : « ...Le zonage en UC et la servitude de mixité sociale n°10 permettent règlementairement de réaliser la première phase du projet qui répond également aux objectifs du contrat de mixité sociale (soit 40 LLS d'ici 2019).....

.....Les phases triennales suivantes seront en partie assurées par les travaux de mise en sécurité d'une partie du projet située au sud de la zone UC (zone actuellement classée NA). »

Ces travaux de mise en sécurité sont rendus obligatoire par le classement en zone rose RO du PP Rif. (page 16 de l'Etude)

MANQUE D'EVALUATION ECONOMIQUE ET INCOHERENCE DES CHIFFRES

Avant d'analyser l'aménagement intérieur des zones et de faire part de nos réflexions, revenons sur les chiffres.

On peut imaginer, en l'absence de détail, que les acquisitions foncières représentent 13 Millions d'Euros, les travaux d'aménagement 5 Millions d'Euros (utilisés pour plus de 80% par la zone NA et 1 Million d'Euros pour études et divers.

Dans ce dossier l'aspect économique est totalement absent.

Il est irraisonnable et contraire aux obligations règlementaires de lancer une procédure aussi lourde sans évaluation économique.

Le montant total de la dépense (19 M€) par m2 de plancher (32 000 m2) est de pratiquement 600€.

La Charte de Partenariat Public/Privé « pour un cadre constructif en faveur du logement social durable », que notre société a signé avec la Métropole NCA et la Commune de Saint-Jeannet, fixe le prix par m2 de plancher à 300€ maximum pour les LLS et à 450€ maximum pour les logements en Accessions Sociales.

L'écart est considérable !!!

A partir des 32 000m² de surface de plancher et des 391 logements, la surface moyenne par logement serait de 82 m², soit pratiquement 20% de plus que les 65 m² admis par l'ensemble des bailleurs sociaux.

De plus, il est écrit à la page 41 de l'Etude : « L'unité d'habitation de référence se présente comme suit : des logements spacieux avec une surface de plancher de 90 m² avec 3 chambres, et modulable (diminution ou augmentation possible). Les logements disposent soit d'un jardin privatif 27 m², soit d'une terrasse de 57 m²..... ».

La précision, à ce stade de l'étude, de la surface du jardin ou de la terrasse est impressionnante.

La figure 3 de la page 41, précise que l'augmentation ou la diminution possible est de la moitié des 90 M².

Le 3P de 70 m² qui représente plus de 60% de la demande en accession ou en LLS est exclu de la typologie architecturale.

Le 4P, de 90 m² qui est 15% trop grand, ne représente que 15% de la demande.

Si on construit 32 000 m² de plancher en tenant compte de la typologie des bailleurs sociaux et de la demande, on approche les 500 logements.

Si on construit 391 logements en tenant compte de la typologie des bailleurs et de la demande, on réalise 20% de surface de plancher et on augmente de 20% le prix au m² construit.

La réalisation de la Zone UC en première phase permettrait une vérification en réel de la typologie.

FUNICULAIRE ET AMENAGEMENT INTERIEUR DES ZONES.

Nous n'avons pas trouvé dans les 300 pages de l'étude une seule fois l'abréviation « PMR »

Il faut préciser qu'il existe un relevé altimétrique établi par géomètre sur plus de la moitié de la zone UC.

A l'évidence, le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre n'ont pas pris connaissance de ce relevé, ce qui explique l'imprécision de l'étude et le choix « fantaisiste » du funiculaire.

Un parking de 250 places pour une zone et de 400 places pour l'autre seront impossibles gérés par une structure privée.

Leur coût de réalisation sera identique à celui d'un parking public, donc prohibitif.(équipements sécuritaires, contrôles,.....)

Dans l'Etude, la coupe longitudinale pour chaque zone indique une pente régulière. Ce qui n'est pas le cas. Et la topographie des deux zones semble différente.

Pour démontrer la faisabilité d'un tel aménagement, plusieurs coupes longitudinales sont nécessaires.

L'aménagement vertueux dans la pente avec une implantation dans le site en escalier, évoqué en page 40, n'est possible que si la pente est régulière.

Pour la zone UC, le relevé topographique précise une pente longitudinale moyenne de 16%. Cette pente justifie-t-elle la mise en place d'un funiculaire ?

L'Etude indique page 13 (1.2.2) que : « Les accès aux logements depuis les parkings sont assurés par funiculaire, escalier ou cheminement. Les accès directs aux logements se font de plain-pied ou par escalier (le niveau maximum des logements ne nécessitant pas obligatoirement d'ascenseur)

En cas de panne du funiculaire les PMR ne pourront pas se rendre des parkings au pied de leur résidence. Ce qui est non conforme à la réglementation.

Le non établissement de coupes transversales ne permet pas de vérifier les pentes transversales. C'est aussi dans ce sens que les propriétaires ou locataires se déplaceront pour accéder à leur logement. Si cette pente est supérieure à 5%, l'accès au PMR est interdites, sauf réalisation d'important travaux.

Les photos montages des pages 225, 226 et 227 ont été établis à l'évidence en considérant que les pentes transversales sont nulles.

Pour des constructions ne dépassant pas RDC plus d'étages, oui l'ascenseur n'est pas obligatoire.

Mais les besoins évoluent et quel est le locataire (même en LLS) ou le propriétaire qui va accepter de monter ses courses au deuxième étage sans ascenseur après les avoir transportés dans le funiculaire et de sa voiture au funiculaire.

Comment un seul funiculaire peut-il desservir 137 logements (soit un immeuble de 20 étages et 7 logements par étage ?

Combien faut-il de funiculaire ?

Un funiculaire en panne bloque la desserte de 137 logements dans un cas et 254 dans l'autre.

Tout engin transportant plus de 9 personnes est considéré comme un transport en commun.

Les instances publiques peuvent-elles imposer un tel équipement ? Dont la gestion serait très coûteuse et aléatoire.

Aucune étude quantitative n'est fournie pour le déplacement des parkings aux logements.

En page 43 de l'Etude, il est précisé : « Création **d'une piste en stabilisé** pour les modes doux qui peut-être carrossable exceptionnellement (déménagement, secours)

Compte tenu de la pente, l'exception deviendra la règle. Aucun moyen de secours et aucun camion de déménagement ne pourra circuler sur du stabilisé.

Le projet proposé est donc obligé de prévoir une voirie lourde pour les déménagements, les secours, etc.... ; un certain nombre de funiculaires pour aller des parkings aux logements et obligent le habitants à monter deux étages à pieds.

Toutes ses dépenses ont-elles été quantifiées et estimées financièrement ?

Les personnes de plus de 60 ans sont interdits de séjour dans ce projet.....

Les photos montages des pages 225, 226 et 227 démontrent une imperméabilisation excessive des terrains. Il est facile de le démontrer par les chiffres.

COMPLEMENT INDISPENSABLE

Sur la Commune de Gattières, il est aussi prévu la création d'une ZAC de même importance et à proximité immédiate de celle de St Jeannet. Le Maître d'Ouvrage qui est le même ne fournit aucun élément d'analyse sur la simultanéité des deux projets.

A aucun moment il est précisé si les deux projets de ZAC, compte tenu de leur proximité, sont complémentaires dans l'analyse des besoins en équipements publics et de commerces de proximité.

Au cours des 3 réunions publiques, à plusieurs reprises, la question a été posée par les habitants présents, mais elle est restée sans réponse. Il convient de remarquer que le projet de ZAC à St Jeannet (400 logements) ne prévoit aucun équipement public et aucun commerce de proximité.

CONCLUSION

Compte tenu des lacunes et des incohérences de ce dossier, et afin d'éviter une censure du Tribunal Administrative, en application de l'Article L.123-15 du Code de l'Environnement, il serait souhaitable que le Maître d'Ouvrage organise une réunion publique afin qu'il apporte des réponses claires et précises aux incohérences et aux lacunes de ce dossier.

Dans l'attente,

Nous restons à votre entière disposition.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.
Joseph CAPRIGLIA



PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

LE PRÉFET

Nice, le 12 JUL. 2018

J'ai pris connaissance de vos observations transmises par mail du 22 janvier 2018 dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative au projet d'aménagement " Les Coteaux du Var ", à Saint-Jeannet, laquelle s'est déroulée du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018 inclus. J'ai également été informé du courrier que vous avez adressé le 22 juin 2018 à l'EPA Eco-Vallée plaine du Var.

Je vous informe que, suite à une décision de censure par le conseil d'Etat de deux décrets (n°400559 et 407601) portant sur la désignation du préfet de région en qualité d'autorité environnementale, intervenue en décembre 2017, j'ai demandé à l'établissement public d'aménagement (EPA) EcoVallée plaine du Var d'interrompre la procédure en cours de concertation du public et de reprendre la procédure de création de la ZAC au stade de la saisine de l'autorité environnementale.

Le dossier de création de cette ZAC, de nouveau soumis à l'autorité environnementale, comprend l'étude d'impact initiale, enrichie d'un addendum reprenant les résultats des études complémentaires ayant eu lieu entre 2017 et 2018 ainsi que les observations formulées dans le cadre de la première concertation, dont les vôtres.

Vous pourrez prendre connaissance de ces éléments dans le cadre de la nouvelle mise à disposition au public qui sera planifiée prochainement et faire part, le cas échéant, de vos remarques.

Toutefois, et sans attendre la reprise de cette procédure, je tiens à répondre à vos observations, point par point :

- Périmètre de la ZAC et phasage

L'incorporation de « la zone Uc » au sein du périmètre de la ZAC permet de répondre aux besoins en logements nécessaires à la commune, tout en garantissant une gestion économe de l'espace. Sur les deux zones, les équipements seront équivalents, avec une densité brute recherchée de 40 à 50 logements/ha.

Si les terrains situés au sein de la zone Uc du règlement du PLU communal ont été incorporés au périmètre de la ZAC, c'est parce qu'ils sont nécessaires à la réalisation de l'opération projetée. Il ne s'agit en aucun cas de « faire participer une zone au profit de l'autre ».

Le phasage des constructions, étalé sur 10 ans, répond à l'analyse faite par l'EPA de l'état de la demande. Le bureau d'étude en charge de l'accompagnement à la programmation immobilière a pris en compte la typologie des potentiels acquéreurs et les caractéristiques de la commune. La construction de nouveaux logements répondra ainsi de manière optimale à la demande.

- Évaluation économique

Vous vous inquiétez du fait que le dossier de création de la ZAC ne comporte pas, selon vous, d'évaluation économique suffisante.

Monsieur Joseph CAPRIGLIA
201 avenue de Fabron
06200 NICE

Toutefois, le dossier de création, tel que mis à disposition par l'EPA, est parfaitement conforme aux textes en vigueur, et notamment aux dispositions de l'article R. 311-2 du code de l'urbanisme. En effet, il comporte un rapport de présentation, un plan de situation, un plan de délimitation du périmètre composant la zone, l'étude d'impact, et il précise que la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement ne sera pas exigible dans la zone.

C'est au stade du dossier de réalisation que l'aspect économique est davantage détaillé, puisque, en application de l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, ce dossier comprend « les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps ».

La programmation immobilière des logements a fait l'objet d'une analyse des besoins spécifiques au territoire et des futurs habitants, réalisée par un bureau d'études. Nous travaillons aussi avec les services métropolitains connaissant les besoins des bailleurs, puisque 33 % des logements seront locatifs sociaux.

Aujourd'hui, la moyenne des surfaces habitables est de 70 m², avec des typologies architecturales diverses. D'ailleurs, les T3 ne sont pas du tout exclus, il s'agit même du type de logement qui sera le plus représenté dans le projet.

- Aménagement des espaces publics

Les personnes à mobilité réduites (PMR) ne sont pas oubliées dans le projet.

La mise en place d'un funiculaire se justifie dans l'optique de faciliter les déplacements urbains et aussi pour permettre l'accès aux PMR à un plus grand choix de logements. Aussi, le cheminement sera adouci dans l'opération, incitant au cheminement piéton et permettant exceptionnellement l'accessibilité aux véhicules autorisés.

Le fonctionnement du funiculaire est semblable à celui d'un ascenseur desservant un immeuble, avec des coûts de mise en place et d'entretien, des risques de pannes et une utilisation des habitants similaires. Pour autant, nous nous attachons à proposer un système peu coûteux, efficace et dimensionné pour desservir les deux zones de l'opération, (minimisant de ce fait l'impact d'une potentielle panne).

Des relevés topographiques ont été effectués sur les zones principales. L'idée est de réduire les déblais/remblais en épousant au mieux la topographie du site tout en permettant l'implantation « en escalier ». C'est ce qui est expliqué en page 186 de l'étude d'impact (6.4.2.1.) « *Toutefois, comme le montrent comme les profils en long ci-dessous, des terrassements en déblais seront nécessaires pour aménager le site et construire les bâtiments* ». Le parti pris est de privilégier de grands espaces calmes, plutôt que de choisir la solution d'un parking en bas de chez soi avec moins d'espaces privés.

Enfin, le projet s'attache à limiter son impact sur l'environnement. L'opération se fonde en partie sur la « gestion des eaux de ruissellement par le maintien d'espaces de plaines terres pour limiter l'imperméabilisation et la mise en place de systèmes dits alternatifs » (page 10 du dossier de création).

- Création d'une opération d'Aménagement à Gattières

Comme expliqué au sein des pages 254 à 256 de l'étude d'impact diffusée dans le cadre de cette participation (6.9.4.2 « Effets cumulés envisageables entre les projets à long terme sur le secteur et la ZAC de Saint Jeannet »), plusieurs éléments sont fournis concernant la simultanéité des opérations.

Il a été démontré (page 221 de l'étude d'impact « 6.5.3.3. Effets sur les équipements publics et les réseaux techniques, et mesures associées – Phase aménagée » de l'étude d'impact) le besoin en équipements que le projet amènera. Il en a été de même pour le projet des Bréguières à Gattières.

Des discussions sont en cours entre les deux communes afin d'analyser de potentielles solutions inter-communales.

Espérant avoir répondu à vos questions, les équipes de l'EPA Ecovallée restent à votre disposition pour vous apporter tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général Adjoint
Chargé de Mission
DTION-G 3858

Franck VINASSE

ANNEXE 3 – Echanges avec M. Garcia

Justine RENAUX

De: CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT <nicolas.cattet@alpes-maritimes.gouv.fr>
Envoyé: lundi 16 juillet 2018 16:17
À: Justine RENAUX
Cc: Marc Benembarek; Nathalie Olivero; PORCHER Johan (Chef de Service) - DDTM 06/SAT
Objet: Tr: Re: [INTERNET] Participation du public par voie électronique au projet de ZAC des Coteaux du Var à Saint-Jeannet
Pièces jointes: 20180712_Préf_Courrier signé_Réponse_MAD Electronique_Monsieur GARCIA.pdf

Pour information.

Nicolas Cattet
Référént territorial bande côtière métropole - OIN Eco-Vallée Plaine du Var
DDTM des Alpes-Maritimes/SAT
Centre administratif départemental
Tél: - 04.93.72.75.43
- 06.74.27.73.98

----- Message transféré -----

Sujet :Re: [INTERNET] Participation du public par voie électronique au projet de ZAC des Coteaux du Var à Saint-Jeannet

Date :Mon, 16 Jul 2018 16:13:58 +0200

De :DDTM 06/SAT (Service d'Appui aux Territoires) emis par CATTET Nicolas - DDTM 06/SAT

Organisation :DDTM 06/SAT

Pour :xavier garcia

Monsieur,

Comme suite aux observations que vous aviez formulées dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative à la création de la ZAC des Coteaux du Var, à Saint-Jeannet, je vous prie de trouver ci-joint le courrier de réponse que vous adresse monsieur le préfet.

J'en profite pour vous informer qu'une nouvelle mise à disposition au public sera planifiée prochainement pour cette même opération. Vous pourrez alors faire part, le cas échéant, de vos remarques.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le 21/01/2018 à 20:59, > xavier garcia (par Internet) a écrit :

A l'attention des responsables,

Chère Madame, cher Monsieur,

Nous souhaitons vous faire part de nos réflexions concernant les propositions de l'éventuelle ZAC des Coteaux du Var sur la commune de Saint-Jeannet.

En préambule, nous regrettons vivement que cette procédure n'ait fait l'objet d'une réelle concertation, prenant en compte les demandes et les besoins et non de simples réunions informatives, alors qu'elle est de règle.

Nous déplorons une impression d'inachevé et de précipitation au sujet des modalités de préparation et de concertation de la Z.A.C.

Par ailleurs un certain nombre de lacunes, d'imperfections, voire d'anomalies, grève le projet.

Nous souhaitons que nos remarques soient entendues pour que le projet évolue dans le sens d'une urbanisation raisonnée et maîtrisée qui soit favorable au patrimoine et la qualité des paysages de Saint-Jeannet, ainsi qu'à la qualité de vie de ses habitants.

LE P.L.U. prévoyait depuis longtemps une zone U.C. qu'il convient d'urbaniser et qui est urbanisable immédiatement. Pourquoi faire une ZAC aussi démesurée et vouloir réaliser 400 logements dans un même projet alors même que la zone UC avec 200 logements permettait un accroissement raisonné et un éventuel deuxième projet pouvait ensuite être envisagé à moyen terme.

La loi S.R.U. attribue au P.L.U. une vocation à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement. C'est dans cette logique et en suivant le PADD et le SCOT qu'il a été décidé dans le cadre d'un P.L.U. récent que la zone U.C. soit constructible alors que les coteaux plus bas devaient rester Zone N ou n'être urbanisés que bien plus tard suite à une modification du PLU.

La ZAC ne justifie en rien ce changement de vue qui ne respecte ni le PLU ni les autres textes fondateurs qui doivent réguler l'urbanisme tant au niveau communal qu'intercommunal ou métropolitain. De même on peut s'interroger sur ce que prévoit le futur PLU métropolitain à ce sujet.

Concernant le dossier téléchargé il est manifestement incomplet:

Les différents propriétaires fonciers confirment n'avoir jamais autorisé qui que ce soit à pénétrer sur leurs parcelles, dès lors comment considérer que l'étude d'impact a été menée correctement.

Il en est de même pour l'étude du sol. Un simple copier-coller d'autres études sur d'autres terrains peut sembler insuffisant.

Sur les questions de circulation routière et de circulations douces, et des nuisances liées à la circulation routière il faut noter que ces questions sont très peu abordées dans les rapports que nous avons pu lire : rien concernant l'aménagement de circulations douces en lien avec l'urbanisation projetée ni les règlements liés aux nuisances sonores (isolation des habitations et distances de retrait des constructions vis à vis des différents statuts des voies de circulation automobile).

Aucun projet visant à améliorer la circulation et la sécurité dans les autres secteurs urbanisés n'est avancé.

Les infrastructures existantes sont-elles suffisamment dimensionnées? cela n'est pas prouvé ni même étudié.

L'incidence de l'accroissement de la population sur la densité de la circulation n'est pas évoquée et une nouvelle organisation de la circulation n'est pas proposée dans les principales voies desservant la future ZAC.

Rien n'est indiqué au sujet du transit des véhicules qui traversent le territoire communal (quid des élargissements nécessaires?) . Des déviations des voies de transit sont-elles envisagées avec quels impacts et nuisances sur les constructions existantes, les terrains avoisinants et le paysage ? Si un tel projet existe, il devrait figurer dans les documents joints.

Enfin, l'augmentation de la circulation liée à l'aménagement n'est pas anticipée, les possibles nuisances engendrées ne

sont pas évaluées (nuisances sonores, risques, engorgement du trafic ...), ce qui est dommageable pour la sécurité.

Au sujet du PPRI:

D'un point de vue du risque bien connu de glissement de terrains sur ces coteaux, il aurait mieux valu n'urbaniser fortement et n'imperméabiliser que la zone UC proche de la route et moins risquée.

A ce jour aucune étude de sol n'a été réalisée cela semble pour le moins étonnant, car sans cela comment étudier le coût de l'opération sur des terrains aussi compliqués que ceux figurant sur l'actuelle Zone N.

D'un point de vue de la prise en compte des risques "feux de forêt" (ou incendies) la prise en compte du risque « aléas feux de forêt » nous semble être très insuffisante et ne doit pas se limiter aux seuls aspects réglementaires.

L'impact de la densification sur les coteaux et de l'imperméabilisation va à l'encontre de la loi du Grenelle de l'environnement qui prévoyait qu'il convient d'éviter d'urbaniser des zones naturelles lorsque des zones urbaines (comme la zone UC) sont encore inexploitées.

D'un point de vue de la prise en compte des risques "feux de forêt" (ou incendies) la prise en compte du risque « aléas feux de forêt » nous semble être très insuffisante et ne doit pas se

limiter aux seuls aspects règlementaires.

De même ce projet n'est pas chiffré ni sur son coût total ni sur le coût du foncier ni des aménagements prévus. Comment attendre lors d'une enquête publique un retour des habitants si l'économie du projet est complètement passée sous silence.

Il est à noter que à défaut d'un dossier complet soumis à enquête, la procédure est viciée et la décision doit être annulée (CE, ass., 23 déc. 2011, n°335033, Danthony)

car on ne peut nier que cela a eu une incidence sur la complète information de la population (CAA Lyon, 12 juin 2012, n°11LY02359, Commune de Sens)

Le dossier a été modifié or il devait être complet dès le commencement de l'enquête et durant toute sa durée. Il est donc manifestement irrégulier, il appartient à l'administration de ramener la preuve

de la régularité du dossier.

Au sujet de l'aspect social:

le projet se limite à maximum 33% de logements sociaux alors même que la commune est très carencée, comment dès lors atteindre les fameux 25% de logements sociaux par la commune. De ce fait ce projet ne respecte pas le PLH ni même la loi en matière de promotion du logement social en France qui impose d'arriver en 5 ans aux objectifs.

Les besoins de la population ne sont pas pris en compte, et la DDTM au nom du préfet et de l'état avait déjà indiqué en préfecture que ce % était insuffisant pour permettre le rattrapage obligatoire prévu par la loi.

Enfin la population n'est pas informée dans cette enquête du fait que dans le cadre de la métropole un autre projet à Gattieres qui aura un impact majeur sur la commune de St Jeannet et ses habitants. Aucune étude d'impact à ce sujet...ceci est d'autant plus étonnant que les acteurs de la zac de Gattieres sont les mêmes.

Un certain nombre d'habitants ont émis l'hypothèse dans le village que tout est déjà acté et qu'un promoteur national dont le nom commence par un K.. est déjà positionné et négocie des terrains autour. Nous nous permettrons pas d'aller dans ce sens toutefois il semble étonnant que la concertation ne puisse aboutir sereinement en prenant en compte le souhait de la population et des propriétaires fonciers. Des projets concurrents existent, d'autres solutions également pour aboutir à faire prévaloir l'intérêt général, pourquoi ne pas les présenter à la population.

Vous voudrez bien nous confirmer que le format (courriel) est conforme pour la participation du public par voie électronique et la prise en compte de notre courriel.

Nous restons à votre disposition, pour toute explication ou autre complément d'information que vous souhaiteriez.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

M. Garcia



PRÉFET DES ALPES-MARITIMES

LE PRÉFET

Nice, le

12 JUL. 2018

J'ai pris connaissance de vos observations transmises par mail du 22 janvier 2018 dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique relative au projet d'aménagement "Les Coteaux du Var", à Saint-Jeannet, laquelle s'est déroulée du 18 décembre 2017 au 22 janvier 2018 inclus. Je vous remercie de l'intérêt que vous portez au projet et suis sensible à vos inquiétudes.

Je vous informe que, suite à une décision de censure par le conseil d'Etat de deux décrets (n°400559 et 407601) portant sur la désignation du préfet de région en qualité d'autorité environnementale, intervenue en décembre 2017, j'ai demandé à l'établissement public d'aménagement (EPA) EcoVallée plaine du Var d'interrompre la procédure en cours de concertation du public et de reprendre la procédure de création de la ZAC au stade de la saisine de l'autorité environnementale.

Le dossier de création de cette ZAC, de nouveau soumis à l'autorité environnementale, comprend l'étude d'impact initiale, enrichie d'un addendum reprenant les résultats des études complémentaires ayant eu lieu entre 2017 et 2018 ainsi que les observations formulées dans le cadre de la première concertation, dont les vôtres.

Vous pourrez prendre connaissance de ces éléments dans le cadre de la nouvelle mise à disposition au public qui sera planifiée prochainement et faire part, le cas échéant, de vos remarques.

Toutefois, et sans attendre la reprise de cette procédure, je tiens à répondre à vos observations, point par point :

- Absence de concertation

Vous indiquez que vous regrettez que cette opération d'aménagement n'ait pas fait l'objet d'une réelle concertation. Or, cela n'est absolument pas vrai.

Le projet a ainsi fait l'objet d'une réelle concertation avec le public, laquelle s'est déroulée du 15 septembre 2016 au 27 octobre 2017, selon les modalités prévues par la délibération du conseil d'administration de l'EPA n° 2016-006 du 25 février 2016.

Dans le cadre de cette concertation, trois réunions publiques ont notamment été organisées, au cours desquelles le public a pu participer activement. Les observations du public ont été prises en compte, ce qui a permis au projet d'évoluer pendant la concertation afin de répondre aux préoccupations des participants.

A titre d'exemple, concernant l'accès au projet, plusieurs scénarii ont été proposés et ont fait l'objet d'échanges. Le scénario retenu est celui qui présentait le plus d'atouts en comparaison aux deux autres. Les modalités de la concertation ont donc permis au public, pendant une durée suffisante (supérieure à un an) et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions.

Monsieur Xavier GARCIA
c/o EVIM
Immeuble Rive Gauche
357, rue de la Frégate
83600 FREJUS

Enfin, l'ensemble des informations pertinentes relatives au projet ont fait l'objet à la fois d'une mise à disposition dans le cadre de la concertation préalable et d'une mise à disposition dans le cadre de la participation du public par voie électronique. Les moyens d'expression et d'information du public ont donc été nombreux et adaptés.

Le projet présenté par l'EPA EcoVallée plaine du Var a ainsi été construit de manière à éviter les continuités d'urbanisation, en maintenant les principales zones identifiées par nos écologues comme zones nodales et revêtant une importance particulière dans la trame verte et bleue communale et métropolitaine.

Les grandes orientations de l'EPA visent, entre autres, à préserver, aménager durablement et impulser une dynamique au territoire, en s'investissant dans une urbanisation maîtrisée.

- Conformité du projet au regard du PLU et des documents supra communaux

La commune de Saint-Jeannet est carencée au titre de l'article 55 de la Loi SRU. Elle dispose à ce stade de moins de 5 % de logements locatifs sociaux, tandis que la loi en impose 25 %. Le périmètre de ZAC tel que défini, participe dans sa globalité à combler partiellement cette carence. En outre, le projet correspond à l'échelle de temps que vous préconisez, puisqu'il se déploie sur deux zones (UC et NA), qui seront aménagées sur une période de dix ans.

De plus, concernant le PLU communal (approuvé le 19 décembre 2011), la zone UC y est inscrite comme devant accueillir une opération d'aménagement d'ensemble, incluant une servitude de mixité sociale (SMS 10), tandis que la zone NA, toujours dans ce même PLU, est destinée à un développement futur et une opération d'aménagement d'ensemble suite à des travaux de mise en sécurité contre les risques d'incendies de forêts.

Le projet de ZAC est donc bien en cohérence avec le PLU communal et les documents supra communaux tels que la directive territoriale d'aménagement (DTA), approuvée en décembre 2003, qui identifie les orientations pour l'aménagement de la basse vallée du Var et repère le secteur des Coteaux du Var de Saint-Jeannet comme pouvant être urbanisé et accueillir une urbanisation nouvelle dans ce secteur.

En tout état de cause, la conformité du projet aux règles d'urbanisme n'est pas appréciée au stade de la création de la ZAC, ni même du dossier de réalisation, mais au stade de la délivrance des autorisations d'urbanisme (Conseil d'Etat, avis 4 juillet 2012, n° 356221).

- Flux de circulation

L'étude d'impact du dossier de création de ZAC diffusée dans le cadre de cette participation présente les effets sur les flux de circulation locaux, communaux et supra-communaux.

Comme indiqué page 223, elle s'intéresse à cet accroissement de population : *« L'opération va générer des flux supplémentaires, notamment aux heures de pointe du matin et du soir lors des trajets domicile-travail. En ce sens, une étude de circulation a été menée afin de préciser les flux générés. Les conclusions sont globalement les mêmes qu'à l'heure actuelle avec une légère diminution des réserves de capacité estimées, sans que cela ait de réel impact sur le fonctionnement du giratoire »*. L'approbation du PLU métropolitain, qui vaudra Plan de Déplacement Urbain (PDU), est prévue avant la réalisation du projet et elle apportera des éléments importants sur les stratégies à venir, en termes de transports et de sécurisation. La précision des données autour de ce projet nous mènera à définir au mieux les actions nécessaires afin de minimiser son impact.

En outre, plusieurs études ont été réalisées, avec l'autorisation des propriétaires des parcelles concernées. A titre d'exemple, une première étude géotechnique a été menée afin de caractériser d'une manière générale la qualité des sols du site, une seconde est en cours afin de préciser ces données en détail. Ces études poussées permettent de prendre en compte plusieurs facteurs. Concernant le risque de glissement de terrain, le périmètre est soumis au risque de ravinement. Comme indiqué page 176 de l'Étude d'impact : *« le parti d'aménager intègre une marge inconstructible au droit des vallons afin de se prémunir des phénomènes de ravinement »*.

- Imperméabilisation des surfaces

Cette dernière entraînera une augmentation des débits de pointe en temps de pluie.

C'est pour cela que les zones imperméables sont limitées et que des mesures compensatoires seront mises en place. Elles consistent en des dispositifs de rétention (bassins, noues, toitures stockantes) dont le rôle va être de retenir les débits excédentaires de manière à restituer un débit limité.

Des études d'avant-projet détaillées et un dossier " loi sur l'eau ", qui respectera toutes les contraintes et recommandations émises par la police de l'eau des Alpes Maritimes avec qui une importante démarche de concertation a été engagée, sont en cours d'élaboration et viendront préciser le fonctionnement de l'ensemble des ouvrages de gestion des eaux pluviales dans le périmètre de la future ZAC des Coteaux du Var.

Ces éléments seront repris dans la mise à jour de l'étude d'impact prévue au stade du dossier de réalisation du projet de ZAC, ainsi que cela est prévu par l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

- Accessibilité du projet aux véhicules

Le projet n'est autorisé qu'exceptionnellement à la circulation (secours, déménagements). Au quotidien, les mobilités douces seront la règle.

Des modélisations acoustiques ont été réalisées en zone UC et NA, prenant en compte le retrait du projet aux voies circulables (chemin de Provence et route de la Baronne), comme précisé en page 46 de l'étude d'impact mise à disposition :

« Etant donné le mode de desserte du quartier à partir d'ascenseurs, aucune circulation routière n'est envisagée. Aussi, les constructions seront dans l'ensemble préservées du bruit des infrastructures de transport routières. La modélisation acoustique réalisée montre des niveaux plus importants sur les façades des constructions du macro lot Nord en vue directe sur le chemin de Provence. Les premières habitations du macro lot sud sont moins affectées par le bruit du fait de la distance à la voie. Les résultats ne montrent aucun dépassement de seuils de jour comme de nuit. Les niveaux en façade des bâtiments sont au maximum de 60 dB(A) ».

- Prise en compte des risques

L'un des risques majeurs de cette zone est le risque incendie, avec une zone en « risque moyen », et la zone UC en « risque modéré à prescriptions particulières ».

L'EPA travaille en concertation avec les pompiers et l'ensemble des prescriptions, s'il y en a, seront respectées.

L'aléa a été pris en compte dès la conception du projet. A savoir qu'après application des mesures, aucun effet cumulé significatif n'est à considérer. La mutation de la zone en secteur urbanisable et les travaux de mise en sécurité contre les risques d'incendie permettront un déclassement des zonages au PPRIF.

- Évaluation économique

Vous vous inquiétez également du fait que le dossier de création de la ZAC ne comporte pas, selon vous, d'évaluation économique suffisante.

Toutefois, le dossier de création tel que mis à disposition par l'EPA est parfaitement conforme aux textes en vigueur et notamment aux dispositions de l'article R. 311-2 du Code de l'urbanisme. En effet, il comporte un rapport de présentation, un plan de situation, un plan de délimitation du périmètre composant la zone, l'étude d'impact mise à jour au regard de l'avancement effectif du projet et il précise que la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement ne sera pas exigible dans la zone.

Ce n'est qu'au stade du dossier de réalisation que l'aspect économique est davantage détaillé puisque, en application des dispositions de l'article R. 311-7 du code de l'urbanisme, ce dossier comprend « les modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps ». Le dossier qui a été mis à disposition du public dans le cadre de la concertation et de la participation du public par voie électronique était donc parfaitement conforme aux exigences légales et réglementaires alors en vigueur.

- Obligations SRU

Depuis janvier 2013, la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (ci-après SRU) fixe un objectif de 25 % de logements sociaux aux collectivités. L'écart à rattraper est donc conséquent puisque la commune part avec un taux très faible en logements sociaux (1,48 % au 1er janvier 2016).

C'est pour cela qu'un Contrat de Mixité Sociale (CMS) a été signé le 26 février 2016 entre les trois partenaires pour définir des objectifs de production de logement sociaux sur le territoire de la commune :

- d'ici 2019 : création de 283 logements dont 122 logements sociaux agréés sur l'emprise de 11 servitudes de mixité sociale à l'échelle du territoire communal ;

- au-delà de 2019 : réalisation d'environ 300 logements supplémentaires, dont 100 logements locatifs sociaux, sur le site des Coteaux du Var dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble envisagée en lien avec l'EPA Éco-Vallée plaine du Var.

Aujourd'hui cet objectif a évolué, cependant la répartition de logements sociaux reste fixée à un tiers, qui répond aussi à l'objectif de mixité sociale.

- Création d'une opération d'Aménagement à Gattières

Comme expliqué au sein des pages 254 à 256 de l'étude d'impact publiée (6.9.4.2 « Effets cumulés envisageables entre les projets à long terme sur le secteur et la ZAC de Saint Jeannet »), plusieurs éléments sont fournis concernant la simultanéité des opérations.

Il a été démontré (page 221 de l'étude d'impact « 6.5.3.3. Effets sur les équipements publics et les réseaux techniques, et mesures associées – Phase aménagé ») le besoin en équipements que le projet amènera. Il en a été de même pour le projet des Bréguières à Gattières.

- Commercialisation des terrains

Aucune démarche de commercialisation des terrains n'a à ce jour été entreprise.

Espérant avoir répondu à vos questions, les équipes de l'EPA Ecovallée restent à votre disposition pour vous apporter tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Pour le Préfet,
Le Sous-Préfet, Secrétaire Général Adjoint
Chargé de mission
DTION-S 3858


Franck VINESSE