

Aucune observation

Le lundi 27/08/18

Aucune observation

Le lundi 03/09/2018:

Aucune observation

Le lundi 10/09/2018

Aucune observation

Le lundi 17/09/2018

Aucune observation

Le lundi 24/09/2018

Aucune observation

Le lundi 1^{er} Octobre 2018

Le projet des "Coteaux du Var" est intrinsèquement mauvais du seul fait de ses caractéristiques principales =

1^o constructions à flancs de coteaux abrupts, dont les logements n'auront pas d'accès aisé aux parkings, autrement que par des funiculaires, des escaliers et des cheminements piétonniers.

2^o Concentration de 400 logements soit 800 véhicules supplémentaires au moins en circulation sur le chemin de Provence, sans compter les véhicules supplémentaires résultant des autres projets de constructions privés, et sans compter les véhicules résultant du projet de construction des logements...

suite ci-contre

voix des Bérquères à Gattières.

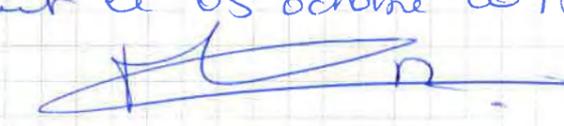
3^o Destruction d'espaces naturels et dégradation du cadre de vie de tous les habitants du Moyen Pays, par une circulation automobile encore accrue, par une pollution encore accrue, par la destruction de notre patrimoine naturel.

Ce projet gigantesque et inutile doit être abandonné. Les logements sociaux dont les besoins servent d'argument pour justifier ces constructions, peuvent être obtenus par les moyens recommandés par le rapport de la Cour des Comptes (février 2017)

Vendredi 05 octobre 2018 -

L'association VIVRE SAINT-JEANNET "Longo Mai" a déposé dans le registre mis à la disposition du public un document de 8 feuilles, 8 pages de remarques sur l'étude d'impact de la ZAE Coteaux du Var -

St Jeannet le 05 octobre 2018,


Marie-Christine DEY
Présidente.

vivre.stjeannet@orange.fr



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.

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.



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 réhhibitoire 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*



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 déléation,
Le Directeur Général Adjoint,
Sarah BELLIER

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

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 | page 1,2/9 |
| II) Sur l'Avis de la Mission Régionale MRAe | page 3/9 |
| III) Sur le Projet de création de ZAC | page 4 /9 |
| IV) Sur l'Etude d'Impact | page 5,6,7,8/9 |

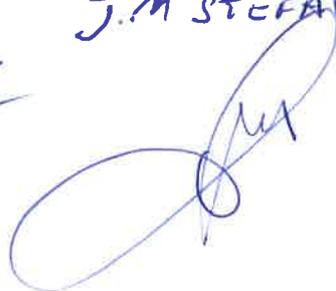
Date : 5 octobre 2018

Signatures :

D/Pg-jb02.1018

P. LENTINI


J. BLANCHARD


J.M. STEFANI


M. ENDINGER


Pour le groupe des Riverains du Chemin de Provence*

* voir liste déposée sur le Registre en Mairie le 25/07/2017

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 annexe, 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 Baronne 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.

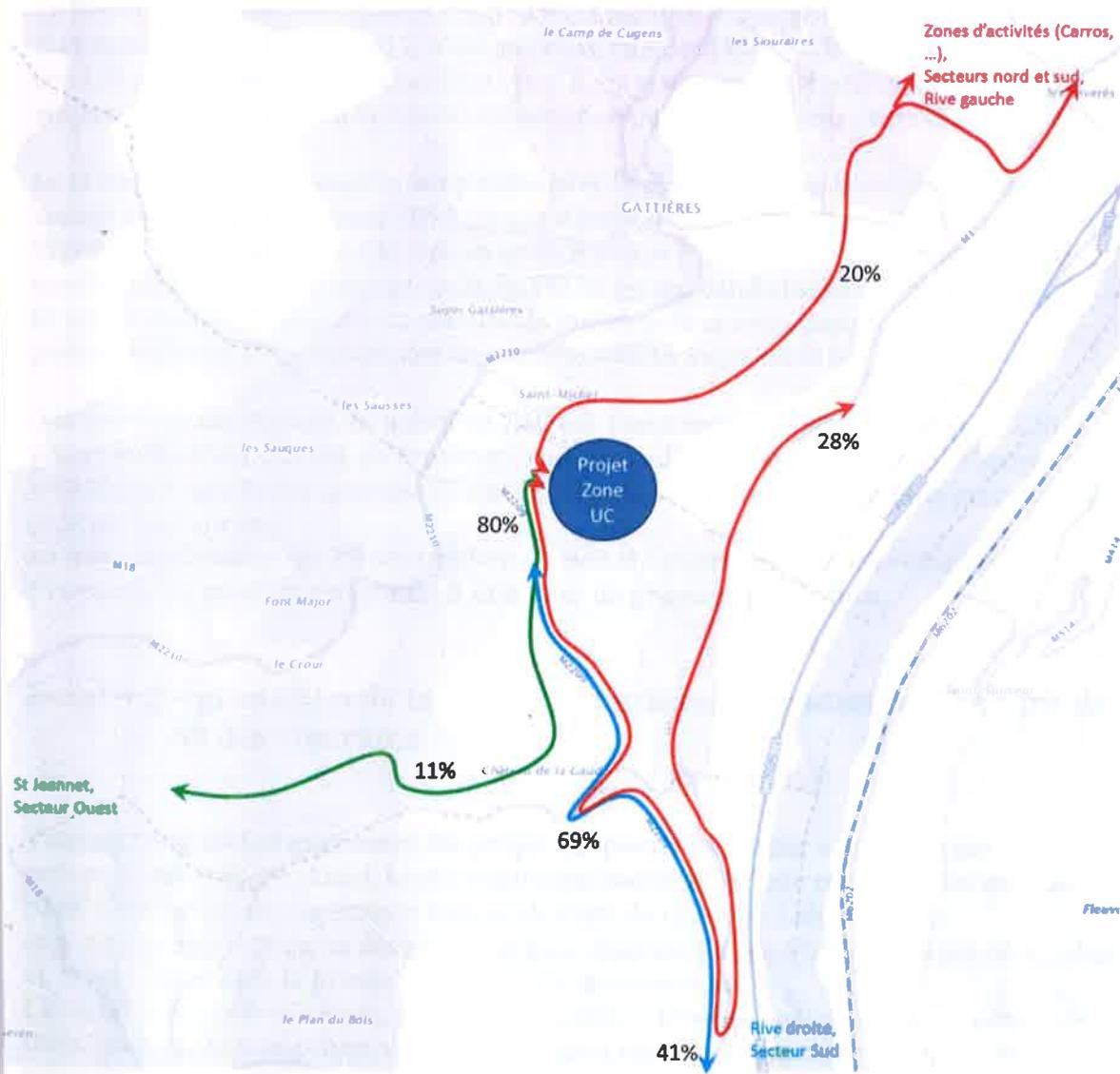
Les dates de diffusion de la stratégie transports et déplacements de la plaine du Var, qui précédera sans doute celle des Coteaux, ne sont pas encore connues !

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 préférentiels

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. page 3 / 9

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 !

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 inférieure à cette date ...



METROPOLE NICE CÔTE D'AZUR

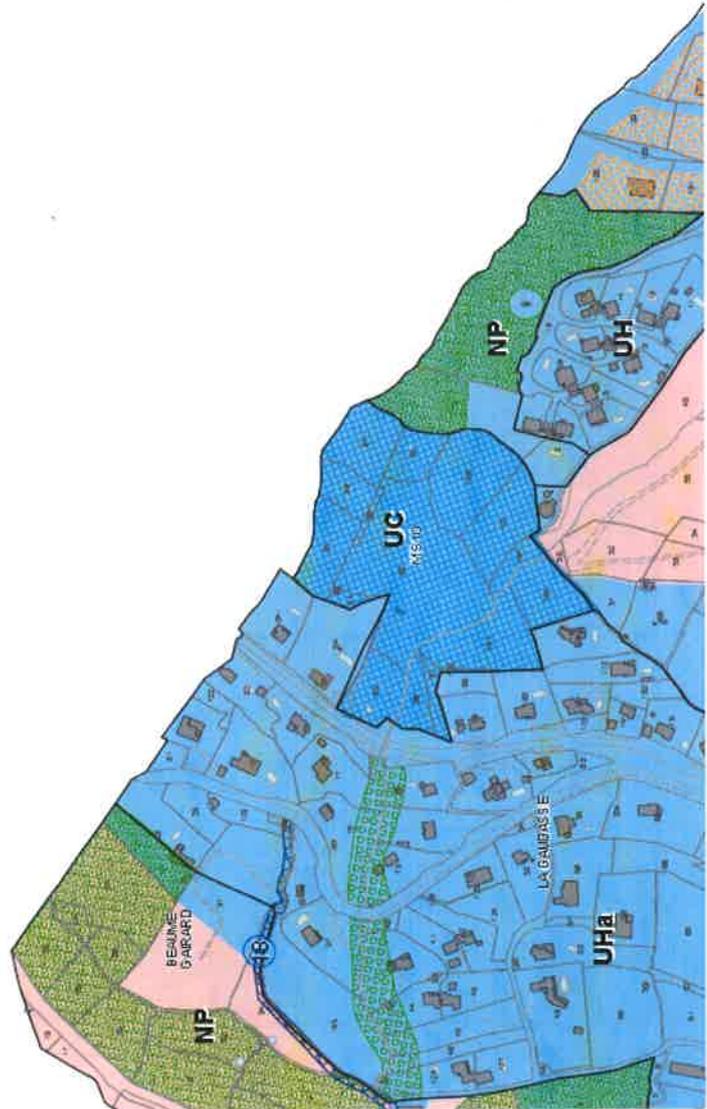
COMMUNE DE SAINT JEANNET



PLAN LOCAL D'URBANISME

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

Modification n°3



4B

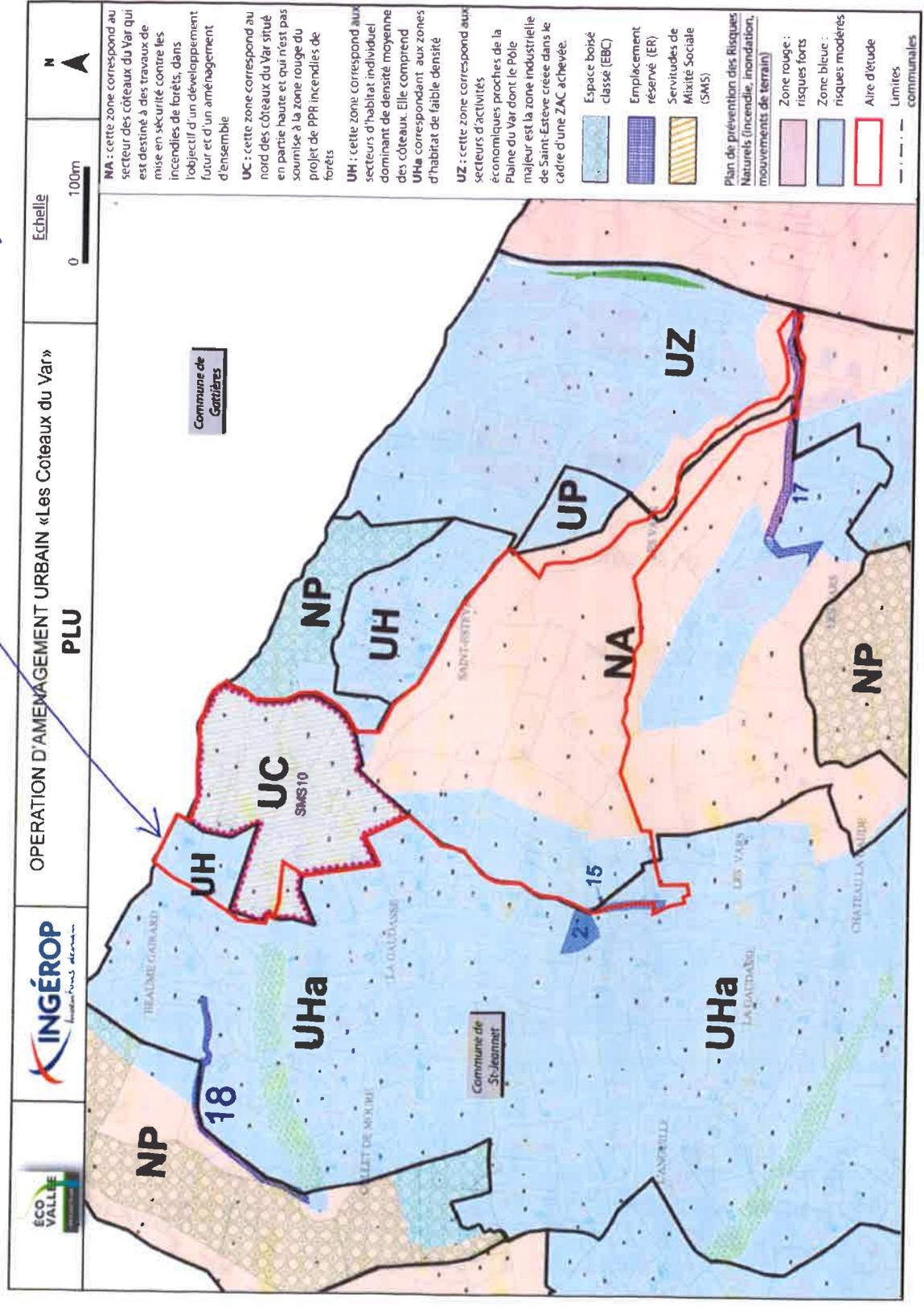
Plan de zonage
partie sud

Echelle 1/3500

Modification approuvée par délibération du conseil métropolitain du

Zone fictive tracée par l'étude d'impact (Zone UH hors PLU)

Figure 40 : Zonage du PLU de Saint-Jeannet (extrait)



Nice,

le 1⁰ 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

le lundi 03 octobre 2018

10h30 - Madame Dominique TOUZEAU membre du CAPRE 06 et au Conseil d'administration FNE06 est venue étudier le dossier de Création de ZAC des Côtéaux du Bas sur St Jeannet en limite de baffle et parallèle à la Zac des Bréguères -

- 1) Nous nous sommes réunis pour discuter les études et devis de l'association "Vine et Jumeil Longs Mai". Nous ne reprendrons pas l'argumentaire factuel mais nous nous sommes intéressés à l'estimation dans l'étude concernant les déplacements réels futurs et les besoins en termes de déchets solides, qualifiés par les analystes de l'EPA de MODERE p 234
- 2) De la même manière qu'en cas siamois volontairement le nombre des véhicules réduit par la réalisation éventuelle du projet, on s'estime l'augmentation éventuelle de la pollution de l'air par les émissions d'oxyde d'azote (NOx) et de particules fines (PM10 et PM2,5) résultant de l'urbanisation de ces cotéaux sur les 2 communes. Les analyses faites de la dernière par Artelia, associent la pollution de l'air au bruit date de 2016 et notent bien une augmentation de 20,37% d'augmentation des nuisances par rapport au secteur mais ces augmentations datent et ne sont plus adaptées à la législation en vigueur.

En effet, l'évaluation du Plan de Protection de l'Haute Savoie des Alpes, Manche au sud, publiée ce 19 octobre 2018 indique que les objectifs de réduction des émissions polluantes n'ont pas été atteints sur le terrain en 2016 et que les objectifs de 2020 seront "difficilmente atteignables" si on continue à tabler sur les profits dont on parle et faire l'étude d'impact des effets cumulés ?

Il y a une connaissance du dossier Pollution de l'Air sur lequel la France et notamment région parisienne et voisine sont interpellées et notamment de données considérables d'activités sur l'Europe et des effets immédiats ne sont pas toujours les effets cumulés. L'arrêt qui interdit de profiter de ces effets cumulés et aussi de la suite de leur détermination (voir connaissances sur la santé et pop. sur <https://www.atmosphere.org/p7-en-patch-uk/>)

L'augmentation du trafic sur les axes choisis de Provenç et Route de la Baronne, avec impacts de projets listés (P239) qui ont le projet préalable écoprojet de St Martin du Var (projet de vallée de l'Orbe en débat) la même de N1 ce (cm cette semaine) finissent de choisir dévaluation sous-estimés et faussés - Donc à reprendre -

3) les impacts sur la faune et la flore sont évalués et leur capacité d'absorption est évaluée sans être. M. Rasse, ingénieur et paysan, ne devrait être considéré comme fiable dans son analyse de ces impacts et si aucun en contradiction avec la DTA et les orientations choisies par la Métropole pour la vallée. On ne peut prétendre protéger les terres agricoles et faire son contraire et à la dure les défendre.

Je n'ai pas la compétence pour juger des impacts sur le milieu naturel, néanmoins de nombreux spécialistes pour attaquer le dossier, les habitats d'espèces "menacées" et les espèces "fortement".

Nous doutons complètement des mesures de compensation proposées vu la dégradation générale des milieux naturels, sur l'étendue de la plaine

4) Reste le Chapitre de l'Eau - A lui seul il suffirait à décaler l'annulation pour le simple de ce projet et l'abandon de la construction de ces 400 logements dessous pour particuliers par des spécialistes de la construction en forte pente !! On voit rétro - Brument deserte par des drones.

5) Revenons, aux prescriptions du P.A.G.D du SAGE = les points développés aux 21e et 22e et largement exposés dans les diapositives à 8. Je tiens à dire, dans ceux du groupe des riverains qui existent mes remarques, l'implication de toute urgence la mise en place de structures routières non achevées et loin d'être budgétisées et donc réalisables à ce jour. Par ailleurs le P.A.G.D rappelle (p 257) que tous les nouveaux ouvrages routiers doivent être équipés de dispositifs de réduction des eaux et de traitement pour les polluants. Et dans le SAGE "Tant que le projet ne doit pas augmenter le débit ni le volume de ruissellement des eaux pluviales, gérées par le site avant la réalisation du projet". De plus "le système de collecte doit être unique" pour les projets d'ensemble (Il est prévu d'installer un aménagement au sud de la Zac) pour éviter la multiplication des ouvrages. Parler d'implémentation réduite sur cette Zac est une escroquerie et pour chaque partie Nord et Sud un bassin de stockage équiperait chaque zone indépendamment.

6) Pour les Risques d'inondation à forte intensité potentielle nos seulement en phase travaux - On voit base sur la DTA de 2003 et sur le SAGE de 2016 - Nous considérons les appréciations trop optimistes et nous voyons les enjeux à la publication d'il y a quelques jours sur le site www.insee.fr/fr/statistiques/3616748 et demandons explicitement que ces données et données soient bien respectées tout comme celle de l'Observatoire des Risques Inondation en Provence Alpes et Côte d'Azur (OARI) sur le site www.oari.fr

Nice,
le 1^{er} OCT. 2018

A l'attention Mme TOUZEAU représentant l'association CAPRE06 :

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,

J'ai pris connaissance de vos observations inscrites sur le registre de la commune en date du 08 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 que vous avez formulées les 26 et 27 octobre 2017.

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

1/ En premier lieu vous indiquez soutenir les observations faites par l'association « Vivre Saint Jeannet Longo Maï » s'agissant des déplacements.

Sur cette thématique, je vous transmets en pièce jointe copie du courrier que j'adresse en réponse à cette association.

2/ S'agissant de vos observations sur la qualité de l'air et la sous-estimation des pollutions engendrées par les déplacements dus aux nouveaux habitants, la présente étude d'impact intègre non seulement une étude réalisée par le bureau d'étude Artélia mais également, et tel que le prévoit le code de l'environnement et dans le respect de la note méthodologique du 25/02/2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts, une étude « Air et Santé » de niveau III. Cette étude a notamment pris en compte les émissions d'oxydes d'azote et les micro particules dont vous faites mention en modélisant les augmentations potentielles d'émissions sur le secteur et les effets associés sur la santé. Cette étude conclue au respect des réglementations sur l'exposition des populations aux polluants atmosphériques.

Qui plus est, l'opération Les Coteaux du Var s'inscrit dans une démarche de limitation du recours systématique à la voiture particulière, notamment sur de courts trajets, en proposant un nouveau mode de faire (quartier piéton et modes doux) favorisant une logique écologique et environnementale et de confort pour les habitants.

Dans le cadre du dossier de réalisation, une actualisation de l'étude d'impact sera réalisée et tiendra compte de l'évolution de la réglementation.

3/ Le périmètre du projet n'impacte aucune terre agricole à vocation économique et les impacts sur l'agriculture sont donc faibles sur ce secteur.

L'EPA, la Métropole NCA, la Chambre d'Agriculture, la SAFER et la commune de Saint-Jeannet travaillent de concert sur la promotion de l'agriculture à l'échelle communale et plus largement dans toute la vallée du Var, notamment par le biais d'un groupe de travail dédié. Ainsi, le projet des Coteaux du Var ne saurait être en contradiction avec les orientations ni de la DTA (voir chapitre compatibilité du projet) ni celles choisies par la Métropole.

Concernant votre remarque sur la biodiversité et les milieux naturels, les analyses et inventaires, démarrés dès 2016 et poursuivis jusque fin 2017 ont été réalisés par des naturalistes et experts reconnus et compétents, supervisés par l'EPA et validés par la DREAL tout au long de la procédure. Le projet a été construit pour limiter au maximum les impacts sur la biodiversité en invitant les écologues aux discussions dès le démarrage de la conception pour Eviter et Réduire au maximum, tel que le recommande le code de l'Environnement et la plus récente Loi biodiversité. Les impacts résiduels ont été mesurés de manière à proposer des mesures de compensation adaptées aux espèces impactées et au contexte local. Celles-ci seront présentées au Conseil National de la Protection de la Nature (CNPV)

4/ Concernant le sujet du pluvial, ce projet va effectivement entraîner une augmentation des débits de pointe en temps de pluie dû à l'imperméabilisation du secteur. Pour autant, l'EPA s'est engagé dès le démarrage des réflexions à suivre avec précaution le règlement pluvial de la Métropole, privilégiant au maximum toutes les mesures d'évitements et de réduction des impacts (infiltration, taux d'imperméabilisation minimisé, zones de rétentions naturelles, etc.). Les impacts résiduels feront évidemment l'objet de mesures de compensations (bassins de rétention, noues, toitures stockantes) de manière à restituer un débit limité et à retrouver en sortie de ZAC un fonctionnement comparable à la situation sans projet.

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 Les Coteaux du Var.

L'ensemble de ces éléments seront repris 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 en ce qui concerne les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier de création.

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

CAPRE06
8, montée de la Citadelle
06510 LA GAUDE

PJ :

- Observations formulées par l'association « Vivre à Saint-Jeannet Longo Maï »
- Réponse de l'EPA suite aux observations de l'association « Vivre à Saint-Jeannet Longo Maï »



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 inexistants** 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.

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.



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 réhhibitoire 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*



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

Aucune observation

le 14 octobre 2016:

Aucune observation

le 17 octobre 2016:

Propriétaire de la parcelle cadastrale 84, mon terrain domine la parcelle 85
Faisant partie du projet.

Lors de la réunion publique du 10.10.16 à St Jeannet Mr Peter a évoqué, via
un photomontage, le type de logements qu'il souhaitait réaliser.

Ceux-ci se superposent par rapport à la pente afin que chaque appartement puisse
avoir une vision sur la plaine du Var.

Il se trouve qu'en partie haute de ces logements, le bâtiment le plus haut
aurait 3 niveaux dont seulement le niveau 0 serait au niveau du sol, les niveaux
+1 et +2 seraient hors-sol.

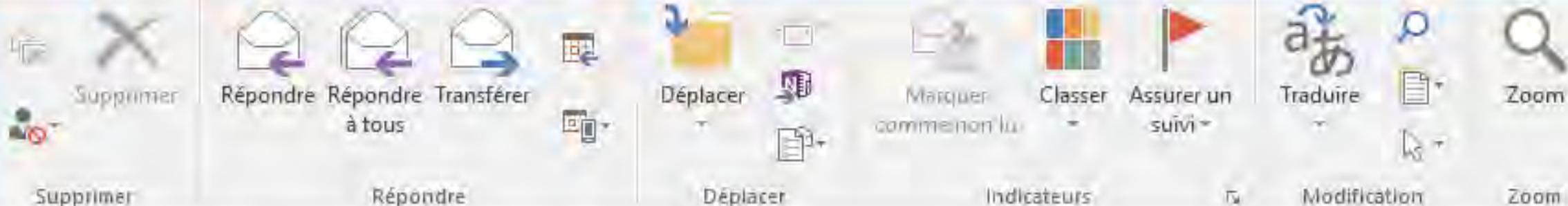
Je m'interroge donc sur la hauteur de ces bâtiments qui seraient limitrophes à
ma propriété et qui me créeraient un obstacle sur la vue actuelle dont
je bénéficie sur la vallée du Var.

De même, qu'adviendra-t-il des arbres centenaires situés sur la parcelle 85
(cyprès et oliviers)?

marc.endinger @ gmail. com

SAINT JEANNET

le 18 octobre 2016:



Concertation

'marc.endinger@gmail.com'

09/11/2016

Coteaux du Var_votre observation dans le registre de la mairie

Vous avez répondu à ce message le 27/01/2017 18:11.

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de votre observation dans le registre en mairie en date du 17 octobre dernier. Nous vous remercions pour l'intérêt porté au projet. Vous avez reçu par ailleurs un mail, le 25 octobre dernier, adressé aux riverains et habitants de votre commune qui ont demandé à suivre l'évolution de l'opération vous adressant le support de présentation de la première réunion publique de concertation.

Le projet est en cours d'élaboration par le maître d'œuvre urbain, Alfred Peter, auquel nous transmettons vos remarques et interrogations.

Une autre réunion sera organisée sur le même format dont vous serez tenu informé par les dispositifs de communication de la commune de St Jeannet ainsi que par la publication d'un avis dans le quotidien Nice Matin.

Restant à votre disposition pour toutes questions.

Bien cordialement,

L'équipe de l'EPA

le 20 octobre 2016:

Aucune observation

le 21 octobre 2016:

Propriétaire de la parcelle 792 située au-dessus de la zone UC,
j'ai noté lors de la réunion du 10 octobre, que Mr A. Peter -
architecte paysagiste en charge du projet ZAC St-Jeannet -
prendra en considération:

- la protection de l'environnement existant
"en relevant dans ce paysage le plus
facilement possible"

- ainsi que la protection des habitations existantes.

① Afin de ~~donner suite~~ respecter ces engagements, il ne
faut pas donner suite à l'idée d'une "barre
routière" perpendiculaire au Chemin de Provence
avec une pente de 19% !!! (voir photomontage*)

Rajouter un croisement de circulation sur l'actuel Chemin
de Provence n'est pas raisonnable du point de vue
de la Sécurité Routière et la Gêne extrême occasion-
née pour les riverains

② Aussi, faut-il prendre soin d'optimiser la hauteur et
la localisation des barres d'immeubles figurant sur le
photomontage* afin de ne pas entraver la vie et la vue
des riverains.

Joseph_Louis_Blaichard@yahoo.fr

* Photomontage paru dans M'@-Matin

"Saint-Jeannet: le projet Coteaux du Var lancé"

le 24 octobre 2016:





le 25 octobre 2016:

Aucune observation

le 26 octobre 2016:

Aucune observation

le 27 octobre 2016:

Aucune observation

le 28 octobre 2016:

Aucune observation

le 02 novembre 2016:

Aucune observation

le 03 novembre 2016:

Aucune observation

le 04 novembre 2016:

Aucune observation

le 07 novembre 2016:

Les remarques ci-dessous viennent compléter celles exprimées le 21 octobre sur le registre au Mairie.

Les principes liés à la protection de l'environnement et du cadre de vie des habitants dans et autour de la ZAC ont été bien ciblés lors de la 1^{ère} présentation du Projet le 10/10/2016.

Mais, jusqu'à présent, la notion de Sécurité Routière aux entrées et sorties voitures de la ZAC n'a pas été abordée.

Or, le Projet - qui vise des ambitions de développement durable et global - ne peut pas ignorer les conditions de circulation difficile sur toutes les routes qui entourent la ZAC - particulièrement celles des collines. Celles-ci sont traversées par des vallons sur lesquels des ponts anciens ont été érigés, il y a plus de 60 ans.

Aujourd'hui la circulation aux abords de ces ponts est déjà compliquée.

Suggestion.

L'étude d'impact envisage-t-elle de coupler le projet de la ZAC avec celui de l'accès Nord du nouveau MIN à "La Baronne" ?

Si oui, (1) participer à promouvoir un axe routier structuré et sécurisé en rive droite de la plaine du VAR.

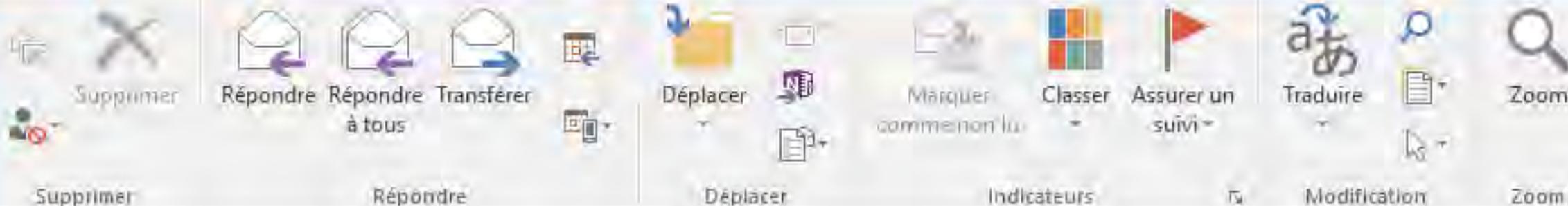
(2) privilégier les dessertes de la ZAC vers cet axe sécurisé reliant les différents bassins d'emploi, les écoles, les commerces etc... de l'Eco-Vallée.

Une réunion publique de concertation préalable serait bien utile avant la fin de l'étude d'impact.

Joseph Blanchard
St-Jean-Est

le 08 novembre 2016:





Manon Richerme joseph_louis_blanchard@yahoo.fr

09/11/2016

Coteaux du Var_vos observations dans le registre de la mairie

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de vos observations dans le registre en mairie en date du 21 octobre dernier, puis du 7 novembre. Nous vous remercions pour l'intérêt porté au projet. Vous aviez, dès la réunion publique, manifesté votre volonté de suivre la démarche de concertation et nous vous avons adressé, le 25 octobre dernier, le support de présentation de la première réunion publique de concertation. Un envoi papier vous a également été fait le 31 octobre à votre requête.

Le projet est en cours d'élaboration par le maître d'œuvre urbain, Alfred Peter, auquel nous transmettons vos remarques et interrogations.

Une autre réunion sera organisée sur le même format dont vous serez tenu informé par les dispositifs de communication de la commune de St Jeannet ainsi que par la publication d'un avis dans le quotidien Nice Matin.

Restant à votre disposition pour toutes questions.

Bien cordialement,

L'équipe de l'EPA



Fichier

Message

Dites-nous ce que vous voulez faire.



Supprimer



Répondre



Répondre



à tous



Transférer



Supprimer

Répondre



Déplacer



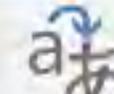
Déplacer

Marquer
comme non lu

Classer

Assurer un
suivi

Indicateurs



Traduire



Modification



Zoom

Zoom



Joseph Louis Blanchard <joseph_louis_blanchard@yahoo.fr>

Manon Richerme

09/11/2016

msg reçu

Madame,

J'ai bien reçu votre e-mail de ce jour relatif à mes remarques inscrites sur le Livre de Concertation.

J'en profite pour vous remercier de l'envoi papier, à mon adresse, du support de présentation de la réunion du 10 octobre à St Jeannet.

Cordialement,

6/12/2016

Aucune observation

7/12/2016

Aucune observation

8/12/2016

Aucune observation

9/12/2016

Aucune observation

12/12/2016

Aucune observation

13/12/2016

Aucune observation

14/12/2016

Aucune observation

15/12/2016

Aucune observation

16/12/2016

Aucune observation

15/12/2016

Aucune observation

20/12/2016

22/12/2016

1. Putins-Louis - Station Service ESSO St-Jeanne 06640 tél. 06.2392.7288

Je m'oppose au chemin piéton sur les parkings privé.

- Sur la voie au bas du parking qui a aucun intérêt général

- Nous avons déjà été devant la station au conseil

général du terrain pour la réalisation trottoir. l'élargissement

est soumise (2210 CD). Je me tiens quand même

à la disposition des services. comptant de la

6 Métropole. afin qu'elle puisse justifier d'une
Route de 8m au bas des parkings. privée.

le 22.12.2016.

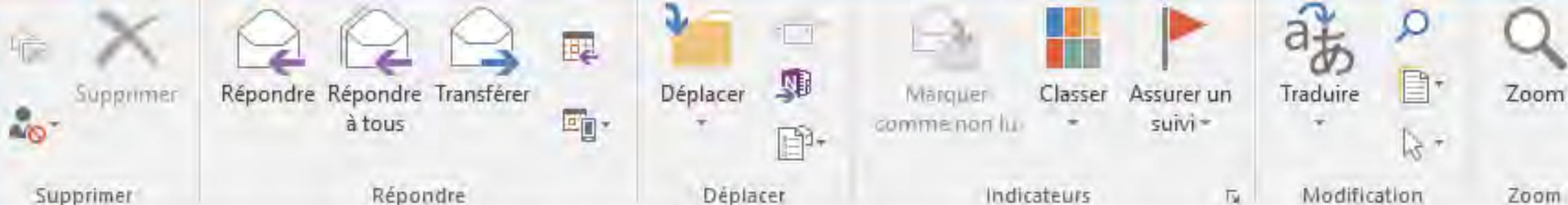
~~of Pubs~~

23/12/2016

Même sanction

24/12/2016 - 1/01/2017 - Fermeture annuelle

2/01/2017



Manon Richerme

Carole TAURIAC (carole.tauriac@nicecotédazur.org); 'PINNA Benoît'; 'urbanisme@saintjeannet.com'; + 2



02/01/2017

observation registre concertation nouvelles opérations

Vous avez transféré ce message le 13/01/2017 15:50.



2016 12 22 Plutino obs...

132 KB

Bonjour,

Tout d'abord, veuillez recevoir tous mes vœux pour cette nouvelle année, vous et vos équipes.

J'ai pu constater une observation portée au registre dédié à la concertation préalable à la création d'une ZAC sur le secteur des coteaux du var à St Jeannet qui relèverait de la concertation du PLUm. Je vous en transmets la copie.

Bien cordialement,



Manon RICHERME

Chargée d'opérations

EPA Éco-Vallée Plaine du Var

Immeuble NICE PLAZA – 455 Promenade des Anglais

BP 33257 – 06205 NICE CEDEX 3

Tel : 04.93.21.71.09 Email : manon.richerme@epa-plaineduvar.com

www.ecovallee-plaineduvar.fr

22

Vendredi 20 octobre 2017.

M² STEFANI Jean Marc. Gérant SCI Dan Marc.
815 R.M. 2209. 06640 Saint. Jeannet
0613440699.

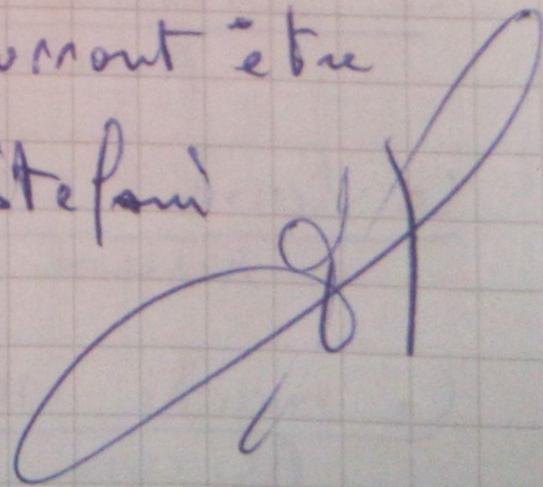
Après examen du projet de Z.A.C.
"Les Coteaux du Var" nous tenons à formuler

plusieurs remarques :

- en envisageant la création d'une voie piétonne et POMPIERS, il est important de préserver l'alignement que nous possédons actuellement sur la route R.M. 2209.
- la partie des terrains qui ne sont pas nécessaires à la création de cette voie intéressant les lots 76.77.78 et 126 devront rester notre propriété puisque non inclus dans la réalisation immobilière.

En espérant que ces remarques pourront être prise en compte.

J.M. Stefani



Nice, le 27 OCT. 2017

OBJET : Coteaux du Var - Réponse aux remarques formulées dans le registre de la concertation

Monsieur,

A la suite de la transmission des remarques portées sur le registre présent en mairie depuis l'ouverture de la concertation le 15 septembre 2016, nous avons pris connaissance de vos observations sur le projet des Coteaux du Var en date du 20 octobre 2017.

Nous vous y répondons point par point :

- L'accès que vous possédez actuellement sur la route RM 2209 sera conservé.
- Les parcelles AK0076, AK0077, AK0078 et AK0126 sont incluses dans le périmètre prévisionnel de ZAC car le projet d'aménagement est encore en cours de définition et peut nécessiter des aménagements complémentaires. L'opération d'aménagement n'a pas pour objectif d'acquérir du foncier non nécessaire à la réalisation des aménagements, je prends bonne note de votre souhait de ne céder que les emprises nécessaires.
De plus, l'Etablissement Public Foncier (EPF) PACA prendra contact avec vous prochainement pour échanger sur cette problématique foncière.

Espérant avoir répondu à vos observations, je reste à votre disposition pour toutes questions complémentaires.

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

Le Directeur Général,

Olivier SASSI

Par délégation,
Le Directeur des Projets,
Marc BENEEMBAREK

Monsieur STEFANI Jean-Marc
815, RM 2209
06640 Saint-Jeannet

Le lundi 23 octobre 2017
Aucune observation

Le mardi 24 octobre 2017
Aucune observation

Le mercredi 25 octobre 2017

Je dépose ~~un~~ ^{des} ~~un~~ ^{des} agraffés sur la page suivante
" Observations et Remarques relatives au
Projet de Création de la IAC. "

Sur 8 pages, dont la page de garde
avec les signatures de 9 riverains du Chemin
de Prossance, Blanchard dernier ^{avant} ^{Arctique}

**Observations et Remarques relatives au Projet de Création de la ZAC
des « Coteaux du Var » sur la Commune de Saint-Jeannet :**

- I) Sur le Document de Création de ZAC ...(Projet).....pages1,2/6
- II) Sur l'Etude d'Impact..... pages3,4/6
- III) Sur l'Avis de l'Autorité Environnementale..... page 5a,5b/6
- IV) Sur l'Avis de la Commune..... page 6/6

Date : 25 septembre 2017

Signatures :

RUETTO



J. BLANCHARD



P. LENTINI



M. ENDINGER

par procuratorem

Mandano



M^{me} GIANA

Giana

M^{me} CAESP



M^{me} CAPORALINO

Caporalino

M. M^{me} CIANELLI



I) Observations et remarques sur le Document Création de la ZAC (projet)

L'EPA chargé d'un projet de logements locatifs en mixité sociale présente un projet de ZAC daté de juillet 2017 qui se démarque de la ZAD de mai 2016 par une extension qui vise à inclure 2 propriétés bâties privées constituant résidence principale pour chacune de 2 familles saint-jeannoises.

Rappelons que la ZAD a confié à l'EPA une surface de près de 28 ha. Dire que l'inclusion de ces 2 propriétés (moins de 0,6 ha au total) est indispensable pour répondre aux objectifs du contrat de mixité sociale n'est pas un argument crédible. Il suffit de voir les plans des différents scénarios publiés jusqu'en mars 2017, aucun de ces plans, depuis l'avant-projet initial, n'intégrait ces 2 habitations.

La concertation est une étape importante de la procédure de ZAC. Or, pour des motifs inconnus, la dernière réunion du 19 juin a complètement déraillé. Le concepteur du Projet a sorti "du chapeau" une solution qui n'avait jamais été discutée auparavant, qu'il a présenté comme retenu. Il n'a pas voulu ou n'a pas pu répondre aux questions posées pour des motifs que nous ignorons. Ainsi pas d'analyse comparative entre cette solution et les précédentes, pas d'arguments solides qui mettent cette solution au premier plan, pas de justifications crédibles et rationnelles.

L'avant-projet immobilier dévoilé in fine en juin 2017 ne respecte pas l'objectif initial **d'un projet eco-exemplaire**.

Il n'est pas exemplaire à double titre, à l'intérieur du complexe de 400 logements et à l'extérieur :

- **A l'intérieur du complexe immobilier** on retrouve par certains aspects les défauts des constructions d'immeubles " à l'ancienne " : pas de centre de vie, pas de centre médico-social, PAS d'ECOLE pour diminuer le nombre d'élèves par classe, dans la commune, pas de considération pour les habitations voisines (il est même envisagé d'en démolir 2 ainsi que leur centaine d'arbres fruitiers dont une oliveraie « cailletier »).
- **A l'extérieur**, la conception du projet présenté ne se préoccupe pas des infrastructures routières entourant le complexe de logements, ni de la mobilité des nouveaux habitants au dehors. L'avant-projet retenu propose d'installer un parking de 201 emplacements banalisés (!) en bordure du Chemin de Provence très étroit (5m de large) reconnu dangereux et déjà sous-dimensionné pour la circulation actuelle.

Or, ce chemin de campagne, voie communale VC10, n'est pas un axe structurant (Voir avis de l' AE, voir décision du Conseil Municipal du 26/09/2017, etc...) et ne peut donc pas recevoir une infrastructure aussi imposante qu'un parking de plus de 200 emplacements.

Ce Chemin est extrêmement dangereux pour la circulation piétonnière et impropre aux transports collectifs efficaces : vitesse souvent limitée à 30, nombreux ralentisseurs et secteurs à passage alterné, ponts vétustes, croisements entre 2 Bus périlleux.

Or, il est impératif d'augmenter la fréquence de rotation pour les transports collectifs : le système type matin-midi-soir n'est plus adapté pour les actifs qui ont aujourd'hui pour la plupart et dans beaucoup de secteurs des horaires variables et discontinus.

Conclusion

Citons une phrase de l'Etude d'impact, Annexe 2 page 10 :

« Le zonage en UC et la servitude de mixité sociale n°10 permettent de réaliser réglementairement la 1^{ère} phase du projet qui répond également aux objectifs de mixité sociale. »

Or, Le dossier de création de ZAC se place résolument hors du cadre réglementaire, en créant même une nouvelle zone dite UH (para 2.5), dans le but d'annexer 2 propriétés privées bâties. Elle abandonne ainsi l'idée d'un Projet éco-exemplaire, puisque ce détournement vise, en fait, à justifier l'injustifiable, à savoir :

- la démolition de 2 propriétés bâties, complantées d'une centaine d'arbres fruitiers et oliviers typiques de la région niçoise, constituant résidences principales de 2 familles, ce qui semblait totalement exclu au début de la concertation,
 - puis, l'installation en bordure du Chemin de Provence d'un parking de 201 emplacements banalisés (!), sur une route de campagne non structurante au détriment de la sécurité routière.
- Rappelons que ce Chemin ne peut disposer de trottoirs piétons, sans parler de piste cyclable, ni de transports collectifs sérieux pour les actifs se dirigeant vers les grands bassins d'emplois.
- Si ce type de solution vient à être retenu, ce sera au désespoir de ceux qui entendaient les promesses de mobilité et transport doux tenues au début de la 'concertation.' La qualité de la présentation n'était pas au rendez-vous de la dernière réunion du 19 juin 2017...

Nous ne pouvons donc approuver l'extension du périmètre de ZAC à 2 propriétés bâties, appartenant à 2 familles saint-jeannoises, et situées réglementairement en zone résidentielle.

Bien entendu, nous nous élevons aussi fermement contre toute procédure d'extradition qui pourrait être engagée dans ce cadre.

Date : 25/10/2017

Signature :




Marc Endringer Par Procuration

II) Observations et remarques sur l'Etude d'impact

A) L' Etude d'Impact souffre des 2 difficultés majeures du Projet Immobilier des Côteaux du Var à St Jeannet :

1°) L'aire d'étude se trouve modifiée par l'extension non du périmètre de ZAC - modification venant en support de l'hypothèse retenue par la conception du Projet immobilier. Les nombreuses investigations faites sur le milieu naturel dans le périmètre réglementé devront être obligatoirement reprises. Le périmètre de ZAC proposé n'est pas pris en compte, là où il s'étend indûment sur 2 propriétés privées, dans sa partie haute. Pour le Volet Natura 2000 et le Volet Milieu naturel, ces 2 espaces ne font pas partie des zones étudiées. Voir pages 9,17,22,30,36,41.

Ces études étant réalisées bien avant la présentation surprise de la version dite retenue du projet le 19 juin 2017.

2°) Cette version retenue par la conception du Projet a été dévoilée tardivement. Elle a refusé de répondre aux questions soulevées, et n'a pu présenter d'arguments convaincants, objectifs, chiffrés aux participants de la concertation.

Elle ne s'est pas appuyée sur une analyse claire, sur des critères objectifs et chiffrés permettant de la situer au-dessus des scénarios précédents et même de l'avant-projet initial.

Une partie de l' Etude d'Impact essaie a posteriori de justifier la solution retenue, mais difficilement et parfois de manière contradictoire, par exemple sur les zones réglementées du PLU communal , sur la qualification du Chemin de Provence, sur le nombre de logements de la phase 1, sur la localisation précise des parkings, sur le nombre et la banalisation des emplacements de parkings correspondants etc...(voir para. C).

B) Revenons sur les raisons du choix de la solution retenue.

L'Etude d'impact s'appuie sur la sécurité des accès, comme raison principale n°1, mais donne de manière étonnante priorité à l'accès sur le Chemin de Provence. Là, la confusion est totale, l'équipe n'a semble-t-il jamais mis les pieds sur cette voie !

Quant à la gestion des risques d'incendies et la piste de défense contre les feux, elles étaient prises en compte dans tous les autres scénarios y compris l'avant-projet initial.

Les 2 autres raisons évoquées, comme le développement de la zone d'activité locale et le continuum d'urbanisation sur le long terme ne se démarquent pas non plus vraiment des solutions antérieures.

Il y a manifestement, à ce jour, des raisons du choix qui ne sont pas clairement dévoilées.

Nous restons dans l'attente d'une **analyse fine des transports et déplacements** demandés par l'Autorité Environnementale et par les participants des réunions de 'concertation', **en particulier sur le Chemin de Provence..**

Cette analyse doit obligatoirement prendre en compte les projets conduits par l'EPA, surtout celui de Gattières, le Projet des Bréguières débouchant lui aussi sur le même Chemin de Provence !!!

C) Contradictions relevées dans l'Etude d'impact.

Une conséquence du flou qui entoure cette affaire est que de nombreuses contradictions apparaissent dans ce document et nuisent à la crédibilité de l'ensemble :

- a) le nombre de logements indiqué est de 283 (page 166) pour la 1^{ère} phase, on a noté par ailleurs la création d'un parking de 201 emplacements.
Avec un coefficient minimal de 1,5 par logement, pour un secteur type Chemin de Provence, sans mode doux sérieux possible, on arrive à seulement 134 logements !
- b) le Chemin de Provence placé comme accès prioritaire précédemment'
" souffre quant à lui d'un manque de sécurité...engendré par son gabarit étroit et la présence de talus contraignant l'élargissement de la voie(para. 5.1.1)" ;
Avant cela, au paragraphe 4372, le Chemin de Provence avait été qualifié à la fois de voie principale et de voie secondaire !!!
- c) Il y a dans le texte une grande ambiguïté sur le rôle du PLU, d'une part on lit au para.1.2 .2 : "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". D'autre part, le périmètre de ZAC se trouve soudain augmenté de 0,6 ha (sur 28ha concédés) au détriment de 2 habitations principales !!!

Il est difficile dans ces conditions de comprendre comment l'Etude d'impact peut venir en appui du dossier de création de la ZAC.

Cette perception de flou sur les motivations profondes de cette affaire se retrouve sur de nombreux supports : le compte-rendu du Conseil municipal du 26 septembre 2017, des sites locaux d'informations , et même l'article du journal Nice Matin du 28 septembre 2017 commentant ce même Conseil. L'engagement de « privilégier les mobilités douces : à pied, à vélo ne peut manifestement pas être tenu »!

Nous ne pouvons cautionner dans l'état l'Etude d'impact et par conséquent le dossier de Création de la ZAC.

Date :

Signature :

Observations et Remarques sur l'Avis de mise à disposition du Public

III) Avis de l'Autorité Environnementale (AE)

- A) L'EPA, dans tous les documents présentés, y compris dans sa réponse à l'Autorité Environnementale néglige de tenir compte d'un autre de ses activités en cours sur le Chemin de Provence : un programme immobilier à Gattières, la commune la plus proche et desservie par le même Chemin. S'agissant d'un programme important, de l'ordre de 350 logements, lors de toute étude de déplacement, il faut obligatoirement additionner les 2 flux. Ceci conduit à une augmentation totale moyenne du flux de circulation sur le Chemin de Provence de $15\%+15\%= 30\%$!!!

Une telle augmentation du trafic sur ce Chemin déjà sous-dimensionné pour la circulation actuelle et réputé accidentogène doit être fortement signalé

Nous souhaitons que l'AE donne son avis sur ce grave problème.

- B) L'EPA, dans tous les documents mis à disposition du Public, ne révèle pas clairement, notamment à l'Autorité Environnementale, les conséquences prévisibles de l'extension du périmètre de ZAC, à savoir :
- La création d'un parking, de plus de 200 places banalisées, desservi uniquement par le Chemin de Provence, voie considérée par la Commune et par l'AE comme non structurante et ne pouvant donc pas accueillir une telle infrastructure.
 - Ce parking serait construit à la place de 2 propriétés bâties, **complantées d'une centaine d'arbres fruitiers dont une oliveraie, composée d'oliviers caillietiers centenaires et pluri-centenaires, inspectée par la Chambre d'Agriculture des AM « Il s'agit d'une variété (d'oliviers) caractéristique du département des Alpes - Maritimes dont la typicité et le lien au territoire sont reconnus... » (cf. rapport d'inspection du 05/07/2017).**

Ce parking de plein air et banalisé serait un bien terrible cadeau fait à ce quartier du Chemin de Provence !

- C) L'EPA avait énoncé comme l'un de ses principes de bases, lors du lancement de la concertation, de veiller à ce que le Projet ne vienne pas perturber outre mesure les habitations environnantes et limiter au maximum les démolitions. Or ces importantes démolitions de maisons d'habitations principales et de destructions d'arbres (les centenaires et pluri-centenaires sont pratiquement impossible à récupérer) qui ne sont pas signalées à l'AE avec clarté, sont en fait en quelque sorte couvertes par l'extension du périmètre de ZAC à uniquement 2 propriétés bâties, résidentielle. privées situées réglementairement en zone UHa.

Autre principe énoncé dans l'Etude d'impact (para1.2.2) : « le zonage en UC et la servitude de mixité sociale n°10 **permettent de réaliser réglementairement la première phase du projet qui répond également aux objectifs du contrat social zone UC** ».

Nous y avons cru à cela naïvement, depuis la présentation de l'avant-projet opérationnel jusqu'à celle de 3 scénarios à la 2^{ème} réunion de concertation.

Mais dès le début de la dernière réunion du 19 juin, l'ambiance avait changé, nous avons compris que l'Equipe Projet, malgré ses engagements antérieurs, ne s'intéressait qu'à créer un projet immobilier, à l'ancienne, clos à l'intérieur, tout-voiture à l'extérieur. La sécurité routière hors du complexe immobilier n'était manifestement pas leur problème, ni les mobilités et les transports doux.

Conclusions

A cause des nombreux engagements non tenus par l'Equipe Projet, l'AE devrait revenir incessamment sur 3 points importants :

1. auprès de l'Etude d'impact sur les **problèmes de transports et déplacements**, liés à l'accumulation de voitures causée par **2 projets sur 2 communes voisines, St Jeannet et Gattières**, pilotés par l'EPA ; ce qui n'a pas été prévu étudié et planifié pendant la phase de pré-étude opérationnelle ne sera jamais réalisé, les habitants le savent bien.

Prendre aussi en compte dans cette étude fin, le propos de l'Etude d'impact, en page 7/16 : « **l'aménagement de la ZAC va générer un trafic supplémentaire dans un secteur où la problématique des transports reste prégnante (chemin de Provence, plaine du Var).** »

Puis réaliser qu' Aujourd'hui les horaires de travail des actifs des bassins d'emploi de la plaine du Var ont changé, le cycle classique des transports "matin-midi- soir" n'est plus opérant. **Les horaires de travail dans l'industrie, les centres commerciaux, les hôpitaux sont essentiellement variables et souvent discontinus ; ce qui impose des fréquences de rotation élevées, incompatible avec le Chemin !**

2 . auprès de l'Equipe Projet sur les graves **conséquences humaines et écologiques** de la destruction de 2 propriétés bâties, résidences principales ede 2 familles.

3 . et auprès du Concepteur pour qu'il se sente investi aussi , dès le début, des infra-structures routières autour du programme immobilier. Un petit nombre de participants l'a relancé à maintes reprises à ce sujet. Sans succès !

Nous demandons à l'Autorité Environnementale d'insister sur « la nécessité d'actualiser l'étude d'impact et du caractère notable des incidences » et d'être par conséquent consultée avant la phase de réalisation de ZAC.

Date

Signature

IV) Observations et remarques sur l'Avis de la Commune

Le Conseil Municipal a émis un avis favorable **sans aucune objection** au Projet tel qu'il est présenté aujourd'hui.

Il accepte donc de voir détourner de facto le PLU communal en vue de l'installation d'un **Parking banalisé de plus de 200 emplacements, en plein air, en bordure du Chemin de Provence** (cf ; page11 doc. Création ZAC) qui sert d'axe de communication entre Vence et les communes des collines avoisinantes, La Gaude, St Jeannet et la Plaine du Var.

On estime que la présence d'une telle structure, liée à l'impossibilité de créer trottoirs piétons, sans parler de piste cyclable, va entraîner au total 15 à 30% de trafic en plus sur cette voie dangereuse et déjà sérieusement embouteillée aux heures de pointes. Comme nous l'avons indiqué dans les observations précédentes cette voie est impropre aux transports collectifs par Bus pour les actifs.

C'est une **lourde responsabilité** pour la Commune d'accepter le Projet actuel, sans rien dire sur les risques importants de sinistres sur cette voie communale. La Commune ne pourra pas s'en défaire sur les communes voisines, ou sur les instances administratives supérieures.

L'Equipe Projet prend d'ailleurs elle-même ses distances avec ce dysfonctionnement, par ces 2 phrases tirées de l'**Etude d'impact** :

« **Connexion limitée au centre-ville, via l'étroit chemin de provence, inadapté à de fortes circulations** » (para. 4.3.7.2)

Le chemin de provence « souffre quant à lui d'un manque de sécurité... engendré par son gabarit étroit et la présence de talus contraignant l'élargissement de la voie » (para5.1.1)

La solution proposée découle de la dernière réunion de « concertation » qui a été bâclée, sans que les participants puissent en connaître les raisons. Elle n'est ni écologique, ni exemplaire : elle veut détruire des propriétés existantes pour élever un Parking et assurer la victoire du mode tout-voiture pour longtemps.

Nous demandons au Conseil Municipal d'agir, sans cesse, auprès de l'Equipe Projet afin qu'elle trouve, comme promis, au démarrage de la "concertation", une solution vraiment eco-exemplaire et innovante qui évite tout risque d'expropriation de familles saint-jeannoises.

DATE: 25/10/2017

SIGNATURE: J-BLANU (HARD)

P. LENTINI

M. ENDINGER par procuration



Nice, le 01 DEC. 2017

A l'attention de Monsieur BLANCHARD et des 8 autres riverains du Chemin de Provence

OBJET : Coteaux du Var – réponse observations déposées dans le registre de la concertation

Mesdames, Messieurs,

Nous avons pris connaissance des observations que vous avez formulées le 25 octobre 2017 concernant le projet d'aménagement des Coteaux du Var à Saint-Jeannet. Vous avez effectué ces observations sur le registre présent en mairie dans le cadre de la mise à disposition de l'étude d'impact ainsi que des avis de l'autorité environnementale et des collectivités concernées, laquelle s'est déroulée à partir du 12 octobre 2017.

Nous sommes sensibles à vos inquiétudes et nous nous efforçons d'y répondre point par point.

1) Sur le projet de dossier de création de la zone d'aménagement concerté :

L'arrêté préfectoral du 19 mai 2016 portant création et délimitation du périmètre de zone d'aménagement différé « Les Coteaux du Var » sur le territoire de la Commune de Saint-Jeannet a pour objectif de définir un périmètre de réflexion sans que celui-ci n'ait à correspondre parfaitement au périmètre de la zone d'aménagement concerté.

La partie nord du projet est actuellement classée en zone UC et UH du règlement du plan local d'urbanisme (ci-après PLU) de la commune de Saint-Jeannet, lequel a été approuvé le 19 décembre 2011. Les zones UC et UH sont aujourd'hui constructibles et permettent donc de réaliser la première phase du projet et de répondre aux objectifs de mixité sociale.

La solution présentée lors de la dernière réunion publique du 19 juin 2017 avait déjà été évoquée précédemment. En effet, lors de la 2^{ème} 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 autre de déplacer la poche de stationnement de la zone UC vers le nord-ouest au bord du chemin de Provence.

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 de la zone UC. 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.

L'établissement public d'aménagement Ecovallée Plaine du Var (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 dans les études 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. 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.

A noter enfin que la mobilité douce au sein du projet de zone d'aménagement concerté n'est pas remise en question, le projet d'un quartier piéton est maintenu.

II) Sur l'étude d'impact :

A – Le périmètre (ou aire d'étude) concerné par les prospections naturalistes mises en œuvre depuis 2016 sur le territoire de la commune de Saint-Jeannet va bien au-delà du périmètre prévisionnel de la zone d'aménagement concerté et intègre tous les milieux *in et ex situ* qui peuvent avoir un intérêt écologique. Cela a permis aux écologues d'avoir une vision précise des enjeux en présence ainsi que des continuités écologiques, sur un périmètre élargi permettant d'adapter le périmètre de zone d'aménagement concerté *in fine* arrêté.

La solution retenue pour ce projet a ainsi été le fruit d'un travail itératif entre la maîtrise d'œuvre, les bureaux d'étude, l'architecte et les écologues tout au long de l'évaluation environnementale afin de proposer un projet répondant aux besoins tout en minimisant les impacts sur l'ensemble des thématiques en présence tel que présenté au paragraphe 5.3 de l'étude d'impact.

B – Comme indiqué dans notre réponse à l'avis de l'autorité environnementale, les éléments précisant l'estimation du trafic engendré et l'insertion sur le chemin de Provence seront présentés dans l'actualisation de l'étude d'impact, une fois l'avant-projet des équipements de voiries effectué, c'est-à-dire au stade du dossier de réalisation du projet de zone d'aménagement concerté, ainsi que l'a recommandé l'autorité environnementale et 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 (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).

A l'échelle supra-communale, en l'absence de SCOT, le PLU métropolitain qui vaudra Plan de déplacement Urbain (ci-après PDU) et dont l'approbation est prévue avant la réalisation du projet 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. En ce sens, une étude de circulation de la rive droite, en cours de réalisation, doit permettre de nourrir le futur PDU et le dossier de réalisation du projet de ZAC.

C - Sur les contradictions relevées dans l'Etude d'impact :

a) les 283 logements indiqués en 1^{ère} phase (page 166) concernent les objectifs de production de logements locatifs sociaux fixés par le Contrat de Mixité Sociale à l'échelle du territoire de la commune prévus sur l'emprise de 11 servitudes de mixité sociale à l'échelle du territoire communal, dont une servitude sur le site des coteaux du Var ;

b) le Chemin de Provence est bien défini comme une voie secondaire ;

c) le projet d'aménagement ne sera pas uniquement réalisé sur la zone UC (il ne se limite pas exclusivement à cette zone) mais dans l'ensemble du périmètre de la zone d'aménagement concerté, tel que prévu au projet de dossier de création. A noter 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'avis de l'autorité environnementale :

A – L'avis de l'autorité environnementale a déjà été sollicité dans le cadre de la procédure de création de zone d'aménagement concerté pour chacune des deux opérations d'aménagement citées (opération Les Bréguières et opération Les Coteaux du Var).

Nous nous conformerons à leur demande de précisions dans le cadre de l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation de la zone d'aménagement concerté, actualisation qui donnera lieu à une nouvelle saisine de l'autorité environnementale pour avis.

Les effets cumulés de ces deux opérations ont déjà été analysés dans le cadre des études d'impact initiales et seront précisés dans le cadre des actualisations à venir.

B – Comme rappelé plus haut, pour être conforme au PLU, chaque logement doit pouvoir bénéficier d'un certain nombre de stationnement. Le projet ne fait que répondre à cette obligation. A cet effet, le projet prévoit la réalisation d'un parking enterré dédié aux habitants.

C – 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. Cet impact n'a pu être évité au cours de la conception du projet.

IV) Sur l'avis de la commune :

La solution retenue est détaillée dans l'étude d'impact et dans le projet de dossier de création de zone d'aménagement concerté. L'autorité environnementale juge d'ailleurs cette description illustrée du projet satisfaisante et ne demande pas de compléments dans l'actualisation au stade du dossier de réalisation.

Le principe d'aménagement du site reste celui d'un quartier « piéton et paysage », privilégiant de nouvelles formes de déplacement et se voulant exemplaire et écologique.

Lors de l'actualisation de l'étude d'impact, des précisions seront apportées sur le fonctionnement du quartier et nous porterons une attention particulière à votre demande de démontrer en quoi la solution retenue est éco-exemplaire, étant rappelé que l'avis du Conseil municipal de Saint-Jeannet sera de nouveau sollicité avant l'approbation du dossier de réalisation

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

Le Directeur Général,



Olivier SASSI

24 Le jeudi 26 octobre 2017 11h

Madame Monique Touzeau pour le CAPRE 06
et venue consulter le dossier et les avis émis
(Écovallée)

Nous rappelons, tout de go, que le POS ayant
été annulé par le tribunal administratif
mi juin 2017, tant que la Cour d'Appel
n'aura pas rendu son jugement pour
l'instant "aucune base légale"
n'autorise cet éventuel projet dans le
cadre du travail de l'EPA. Par ailleurs,
Nous remercions sur les incohérences et les

énormités du projet d'ici la fin de cette enquête

le 27 octobre 2017

A St Jeannet M. Touzeau

monique.touzeau@yahoo.fr.

M. Touzeau

pour le CA du Collectif CAPRE 06

1

Après examen des dossiers d'opération d'aménagement urbain avec dossier de création de Zac des Côteaux du VAR à St Jeannet, nous renvoyons l'aménageur (l'EPA de l'Eivallée en Plaine du Var) au travail remarquable fourni par l'association Long. Mais pour ce qui concerne les "erreurs" "approximations" "incohérence" et "contradictions" concernant les différences des logements comme du trafic autos et les aménagements / équipements nécessaires au développement de ce nouveau quartier - en particulier sur "l'organisation des déplacements" II 2) 3) 5 ainsi que sur la "compatibilité du Projet avec les documents d'urbanisme existants" (p.3)

De même, nous demandons la bonne prise en compte des critiques formulées par M. Blanchard et son groupe concernant la sécurité des accès, la nouvelle emprise des parkings envahissant sur le Chemin de Provence, la "sous-évaluation des risques sur cet axe accidentogène" et le flou dans lequel la dernière réunion de concertation du 19 juin 2017 a maintenu les citoyens, en particulier sur l'analyse des déplacements futurs fonctionnels possibles. Comme l'EPA le dit dans sa réponse à l'AE et à nos remarques sur un vrai "PDU s'impose par la voie directe du Var" de St Laurent à Gillette, le moins qu'on puisse dire.

Nous tenons cependant d'ores et déjà à réaffirmer avec ces deux groupes comment les presque 600 logements à envisager au terme de cette opération sans création d'école pour un nombre d'enfants (bien supérieur à 60) sont sous-évalués dans leur impact et leurs besoins futurs. Il est profondément scandaleux d'envisager le transfert de ces enfants de la maternelle jusqu'au collège de Baons par des bus qui seront nécessairement imposés et

incompatibles avec l'équipement dont on dispose sur 2
le Chemin de Provence où 2 bus ne peuvent aisément s'y
croiser. Nous seulement on traite ces petits comme des marchandises
qu'on peut tramballer 2 fois par jour mais sur cette voie c'est
irréalisme et trop éloigné des écoles qu'ils fréquentent.
Cette voie, ancienne voie ferrée vers Neuve est bordée des 2
côtés par des maisons individuelles d'habitation et côté côtes par
des murs imposants de soutènement en solides presque tout de
long de parés, béton armé, maillons et réseaux qui coûtent
une fortune à expulser d'abord, détruire ensuite pour
enfin rélargir. Pour le présent aucune place pour des
piétons, encore moins pour de futures pistes vélos sauf à faire
des travaux monumentaux! Le Chemin de Provence est
particulièrement dangereux et il fonctionnera de plus en plus
comme une voie de contournement de la RMI pour ceux
qui viennent de Carros ou de Neuve au deux villages
gardiols, St Jeanois et Gattiéols: c'est une INÉPSE
que de vouloir y faire fonctionner la sorte de immense
et l'accès à ce profit, une ENTOURLOUPE de
faire miroiter qu'on va y "privilégier les mobilités douces
à pied et à vélo". On a 2 voies tout juste flanquées
d'une rigole profonde pour les eaux de pluie à
évacuer avec de nombreux goulets d'étranglement et
de ralentisseurs tout au long du parcours prévu pour les
cars scolaires. On croit rêver!

Autrefois en bordure de commune on y mettait
le décharge, le usine de traitement de eaux usées,
réseau des écoles et le zone industrielle, comment
envisager cette zone "au nom de la mixité sociale"?
alors que celle-ci devrait se faire au sein même des
noyaux de vie des anciennes quartiers près du cœur du
village ou dans le centres de développement déjà bien

3
affirmés comme aux Peyron, et non en les rapprochant
de plus en plus artificiellement en limite de territoire communal
~~outre~~ La nécessité de véhiculer les enfants dans de mauvaises
conditions jusqu'à leur lieu scolaire, on ne limitera aucunement
l'usage de la voiture car les besoins d'emploi se trouvent
et restent sur Nice, St Laurent, au niveau du fond de
la ZAE de Cannes avec les goulots du rond-point de la
Manda et l'accès à la traversée du Var.

Tout ceci relève de bon sens élémentaire qui n'a
rien à voir avec la volonté de développement foucier
de l'Etat et de l'EPA. Il faudrait aller un peu plus sur le terrain.

Notre propos ici cependant est d'abord d'interpeller
l'EPA sur sa volonté de traiter chaque opération
comme unique et sur son refus à considérer
l'ensemble des projets qui constitue une vaste
PLAN dont il s'agit de traiter l'impact global
des effets cumulés des divers petits projets
Il est assez clair que ce qui a été développé plus
haut sera multiplié par 2 avec la création de la ZAE
des Brequières sur gattières pour les impacts et
incidences au quotidien sur ce secteur particulier.
quid des 20 projets déjà listés en p. 7 du Dossier
de création ? Certes les 20 projets (plus celui de Côteaux)
concernant les "projets connus" ont, ou font, l'objet d'une
étude d'impact avec avis de l'A.E. Mais quand
l'EPA acceptera-t-elle d'endosser les incidences
des effets cumulés de Tous les projets menés à son
investigation auprès des 15 communes de l'OIN, les
pressions politiques locales sur les maires des petites communes

4

et le green washing ambiant en l'annonçant
qui cache le belouinage voulu et qu'on tente
d'accélérer au fil de la prise de conscience des habitants
de la Plaine et des Coteaux ?

Nous renvoyons l'EPA et son équipe d'urbanistes
et de AMOs ou herpétologues, à un travail sur les
impacts prévus par les Directives Européennes
obligent tout Plan - Programme à une étude
GLOBALE des EFFETS CUMULES. Nous rappelons
que suite à notre requête à la Commission Européenne
en pré-contentieux contre la France et secours via un
E.U. Pilote - Nous renvoyons également le service
de l'EPA aux recommandations de l'AE sur ce
dossier précisément, à savoir que tout débroussaillage
ou défrichage est soumis à autorisation et que
parallèlement aucune destruction de espèces protégées
ne peut se faire sans dérogation à l'interdiction.
Non seulement lors de la Réalisation de
la Zac il faudra actualiser l'étude d'impact
dans le sens développé par nos 2 groups partenaires
meuhmés plus haut mais vous aurez maille à partir
concernant la neutralité écologique dont nous
doutons fort, malgré vos affirmations en réponse à
l'AE d'octobre 2017 ^{qu'elle soit effective} ✓ Nous ne voyons pas comment
les aménagements pourront respecter la fragilité de cette
zone qualifiée de transition entre le coteaux et la Plaine
car le projet pour nous est clairement incompatible
par les risques RO d'incendie, tout comme par les
dommages créés aux corridors que fréquente

insectes, oiseaux, reptiles avec le S R C E. 5

Il est aussi incompatible avec le P G R i, le S A G E et le S D A G E sur la configuration des lieux. Certes on n'a pas encore présenté à l'EPA le barreau n°10 entre le Chemin de Provence et la R M 1 --- et pour cause ! une déclivité de 19% entraîne un réel problème de gestion des eaux pluviales, problèmes de plus en plus aigus au regard des précipitations qu'on risque d'avoir aux intersaisons. Temps asséchés de mois en mois libère pour éponger les pluies fureurables ou le débordement de fleuve VAR... On sait bien que lors des catastrophes de Biot, dans la commune voisine, nombre de vallons ont subi éboulements, glissements de terrain et gros problème d'évacuation des eaux jusqu'au fleuve puisque l'écoulement nécessaire ne peut plus faire naturellement en raison des constructions, des entreprises qui fonctionnent en plaine et de la dol b i s qui fait barage -

Tout ceci, selon nous, rend stupides les investissements envisagés pour la réalisation de ce projet. On pourrait même parler d'obsolescence programmée. La structure géologique et géographique de l'ouest du secteur depuis la gare jusqu'à Carros protège par sa configuration même son caractère naturel, boisé, et agricole. Les parcelles cultivées en oliviers centenaires et en fiches

6
feu patâres ou chevaux sur le plateau sont à
préservés. Nos ancêtres le savaient bien, les vallées
et leurs richesses sont similaires aux Vallées Obscures
classés Natura 2000 sur l'autre rive et les oiseaux
ont véritablement besoin de ces corridors-corrivoirs
vers les Préalpes et les Alpes. On n'y peut rien
changer, est-ce? et c'est bien ainsi. L'avis de
l'AE vous rappelle à l'exigence de compensation
et vous avertit en amont des difficultés que vous
rencontrerez et que bien sûr comme à l'ordinaire
vous occultez.

Nous vous demandons d'appliquer le E de la loi
basique ERC afin d'éviter de sacrifier ce qui
représente l'avenir de notre arrière-pays: pas seulement
le paysage mais cet élan de vie que nous donnons,
habitants, scientifiques et touristes chaque fois de courtoisie
encore et apprennent à célébrer à sa juste valeur.
C'est là le véritable enjeu de développement et la
Tebajolo, M. Estrosi, j'en veux dire, qui affirme vouloir rester
"vigilante" sur les mesures prises pour garantir la
fonctionnalité écologique globale du site de la préservation
des espèces protégées et continuité écologique" ferait bien de s'y
mettre pour de bon au lieu de se gargariser de mots tout
en contournant par petits morceaux et petits projets éparpillés
la législation en vigueur qui protège notre patrimoine
Nous demanderons ceux juges nationaux d'abord, puis s'il
le faut, aux juges de la Cour Européenne en suite de
faire respecter nos lois et directives européennes parce qu'il
en va de la qualité de vie des citoyens actuels comme
de la survie des générations futures. Et c'est, malgré la
"légèreté de l'être". A St Jeannet le 27 octobre 16h30
Séminaire Touzouze



Nice, le 01 DEC. 2017

A l'attention de Mme TOUZEAU représentant l'association CAPRE06 :

OBJET : Coteaux du Var – réponse observations déposées dans le registre de la concertation

Madame,

A la suite des observations portées sur le registre présent en mairie depuis la mise à disposition de l'étude d'impact ainsi que des avis de l'autorité environnementale et des collectivités concernées, à partir du 12 octobre 2017, nous avons pris connaissance des observations de l'association CAPRE06 sur le projet d'aménagement des Coteaux du Var en date du 26 et 27 octobre 2017.

Nous vous remercions de votre contribution, à laquelle vous trouverez des réponses point par point :

- Sur l'observation du 26 octobre 2017 concernant le Projet Stratégique et Opérationnel (ci-après PSO), il est exact que le PSO, approuvé par la délibération du conseil d'administration de l'établissement public d'aménagement Eco-vallée Plaine du Var (ci-après EPA) n°2015-007 du 9 juillet 2015, a été annulé par le juge administratif pour défaut d'évaluation des incidences Natura 2000 préalable. Toutefois, l'annulation de la délibération approuvant ce document et le PSO lui-même n'a aucune incidence sur la poursuite des opérations d'aménagement dont l'EPA Eco-vallée Plaine du Var est à l'initiative. En effet, le PSO constitue un simple prévisionnel des opérations envisagées par l'établissement public qui vient fixer ses lignes directrices et ses orientations et qui permet notamment un contrôle de son autorité de tutelle (l'Etat) sur ses projets. Il ne constitue donc pas le seul fondement juridique de son intervention ; l'EPA n'est pas tenu de réaliser les opérations qui y sont mentionnées, et il ne lui est pas interdit d'aménager des secteurs qui n'y seraient pas mentionnés. C'est la délibération n°2015-020 du 17 décembre 2015 par laquelle le conseil d'administration de l'EPA a pris l'initiative de l'opération d'aménagement les Coteaux du Var qui fonde l'intervention de l'EPA sur ce secteur.

- Sur les observations en date du 27 octobre 2017, l'EPA souhaite vous apporter une réponse à chacun des principaux sujets abordés :

- Sur les besoins en équipements scolaires :

Les besoins en équipements scolaires (crèches et écoles) seront évalués lors de l'élaboration du dossier de réalisation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) et dans le cadre du programme des équipements publics à déterminer en fonction des besoins des usagers de la zone. Par ailleurs, la commune de Saint-Jeannet étudie d'ores et déjà la mutualisation de certaines classes avec la commune de Gattières.

Quant aux collèges et aux lycées, ils relèvent de la compétence exclusive du Département et de la Région ; ces collectivités ayant bien entendu été informées de la création d'un nouveau quartier. Les éventuels besoins générés par le projet d'aménagement seront également examinés en concertation avec elles lors de l'élaboration du dossier de réalisation.

- Sur les déplacements :

La mobilité douce au sein du projet de ZAC n'est pas remise en question, le projet d'un quartier piéton est maintenu.

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, ainsi que l'a recommandé l'autorité environnementale et 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 (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).

A l'échelle supra-communale, en l'absence de SCOT, le PLU métropolitain qui vaudra Plan de déplacement Urbain (ci-après PDU) et dont l'approbation est prévue avant la réalisation du projet 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. En ce sens, une étude de circulation en rive droite, en cours de réalisation, doit permettre de nourrir le futur PDU et le futur dossier de réalisation.

- Sur une étude globale des effets cumulés :

La réglementation impose d'analyser les effets cumulés du projet avec les projets dits « connus » et définis par l'article R. 122-5 e) du code de l'environnement comme les projets ayant déjà fait l'objet, au jour du dépôt de l'étude d'impact, soit d'une évaluation d'incidences au titre de la Loi sur l'eau avec enquête publique, soit d'un avis de l'autorité environnementale rendu public. Cette analyse a été menée et est présentée aux paragraphes 6.9.1 à 6.9.3 de l'étude d'impact.

De sa propre initiative, et de manière à présenter une étude d'impact la plus complète possible, l'EPA a également souhaité intégrer à son analyse d'autres projets aujourd'hui à l'étude dans la Plaine du Var quand bien même ils ne seraient pas visés par l'article R. 122-5 e) du code de l'environnement. Cette analyse est présentée au paragraphe 6.9.4.2 de l'étude d'impact. Cette analyse englobe ainsi l'ensemble des projets en réflexion dans la basse vallée du Var, portés à notre connaissance.

- Sur l'objectif de neutralité écologique :

Concernant la bonne prise en compte de la doctrine « éviter réduire et compenser » (ci-après ERC), le projet présenté s'est efforcé durant toute sa conception, en lien direct avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, de mettre en œuvre le maximum d'actions pour éviter et réduire les impacts environnementaux. Ainsi, et tel que présenté dans le chapitre 6 de l'étude d'impact, de nombreux impacts initiaux jugés forts ou modérés ont pu être ramenés à des niveaux d'impacts plus faibles grâce aux nombreuses mesures de réduction proposées en phase conception (voir tableau synthétique en page 232 de l'étude d'impact). L'autorité environnementale, dans son avis, en pages 11 et 13 a d'ailleurs souligné les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre. Pour les impacts résiduels restants, des mesures de compensation ont d'ores et déjà été identifiées et seront détaillées après réalisation des études d'avant-projet indispensables à leur détermination. La démarche ERC est donc suivie de manière itérative, dans le respect du principe de neutralité écologique imposé par la réglementation en vigueur.

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

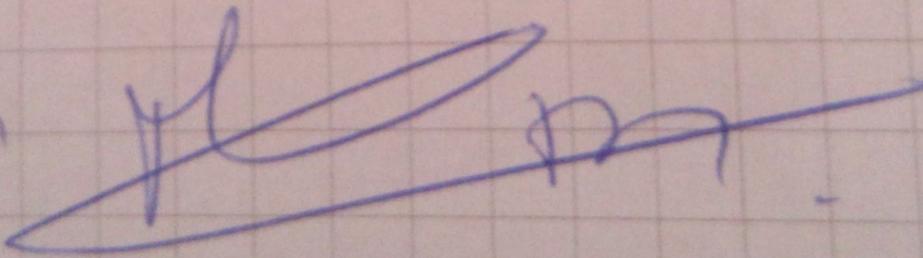
Le Directeur Général,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Olivier SASSI', is written over a horizontal line.

Olivier SASSI

au Tonj pour le CA du Collectif CAPRE
mouguet. 2017

Le vendredi 27 octobre 2017
3h30 L'association Vigne St Jeannt "Longo Mai" a déposé
un document, de 4 pages, agrafé dans le registre) par
l'intermédiaire de sa présidente Marie Marie-Christiane DE
concernant l'étude d'impact, dans le cadre de la
création de la Zone d'aménagement concerté (ZAC)
des cotreaux du Var sur la commune de Saint Jeannt

Pour l'association 

Après lecture de l'étude d'impact, mise à disposition du public du 12 au 27 octobre 2017, relative au projet de ZAC des Coteaux du Var, nous nous permettons d'inscrire dans le registre mis à disposition un certain nombre d'erreurs, d'omissions ou de ce qui nous paraît être des insuffisances manifestes relevées au cours de notre lecture.

Compte tenu du volume important du document (274 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 et venir.
- L'organisation des déplacements.
- La gestion des effectifs scolaires.
- Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme existants.

Les accès existants et à venir :

- 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 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 et des premiers dépôt des PC.
- 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, ce qui est contradictoire, même dans l'hypothèse d'une absorption partielle des besoins supplémentaires par des modes de déplacements doux.
- 3) Contrairement à ce qui est écrit p.122, il n'existe aucun trottoir sur le Chemin de Provence, Le trottoir le plus proche du site est situé à l'angle du chemin de La Billoire, soit à près d'1 km du débouché de la poche nord du Projet.
- 4) Les giratoires mentionnés à la même p.122 sont situés sur la commune de Gattières à plus de 2 km du site, et 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,
- 5) 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 2km via le Chemin de Provence ou la RD 2209 depuis Gattières pour rejoindre le site du projet depuis la RD 2210.
- 6) Voies à créer : Il est rappelé p.98 les 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 (également comme cela a 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.
- 7) 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 en p.126 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 logique que ces valeurs figurent plus clairement dans l'article 4.3.7.1 B p.120.

Organisation des déplacements :

- 1) De manière générale, l'impact des déplacements paraît sous-estimé, 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.7 que l'aménagement de la ZAC va générer un trafic supplémentaire et qu'elle attend « une analyse fine de la problématique des déplacements et des mesures adaptées » dans un secteur où la problématique déplacements reste prégnante, ce qui est une façon diplomatique d'écrire que le document actuel répond insuffisamment à cette problématique.

- 2) A ce sujet la réponse de l'EPA à l'Autorité Environnementale n'est pas satisfaisante :
 - elle ne mentionne pour justifier d'un impact faible les chiffres du trafic des 52 véhicules sortants en heure de pointe du matin en « oubliant » les 20 véhicules entrant.
 - l'EPA occulte le fait que ces 72 véhicules doivent manoeuvrer pour s'insérer et/ou couper la circulation ce qui génère par véhicule un impact négatif sur la circulation bien plus important que les 335 passages de véhicules existants qui ne font que passer.
 - l'EPA occulte pareillement l'incidence sur la circulation aux heures de pointe des véhicules en provenance de la poche basse de la ZAC qui devront remonter par le CD2209 et le Chemin de Provence pour emmener leurs enfants l'école des Prés si aucun autre établissement scolaire ne leur est proposé, ce qui correspond au cas de figure envisagé dans la présente étude d'impact.
 - Il est donc erroné d'affirmer comme le fait l'EPA dans sa réponse à l'Autorité Environnementale que l'accroissement de l'impact sur la circulation Chemin de Provence serait seulement limité à 15%.
- 3) 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, cette affirmation ne s'appuie sur aucune mesure compensatoire précise. Ainsi les mesures environnementales préconisées page 30 pour l'organisation des déplacements ne traite 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 renvoyé au futur PLUm qui tiendra lieu de PDU dont la date d'application reste inconnue et sur lequel le public n'a aucune connaissance à ce jour.
- 4) Pour ce qui concerne la circulation des voitures, il manque dans l'étude et plus particulièrement dans la synthèse de l'étude qui figure p.217 un plan de circulation des flux générés. En effet nous disposons bien du nombre de véhicules entrant et sortant de la future ZAC, mais rien n'est précisé sur la direction ces véhicules. Il est évident que l'impact n'est pas le même par exemple si les véhicules en provenance de la poche basse de la ZAC se dirigent vers Carros par la RM1 ou remontent vers le Peyron ou l'établissement scolaire des Prés via la RD2209 et le Chemin de Provence. Les prévisions de circulation de ces véhicules doivent faire partie intégrante de l'étude d'impact.
- 5) A ce sujet le nombre de véhicules entrant/sortant aux heures de pointe pris en compte dans la synthèse P.217 paraît faible en regard du nombre de logements créés. En effet prévoir que 394 logements occupés en grande partie par 2 adultes (puisque la taille prise en compte est de 2,3 occupants par logement) ne généreront que 186 entrées/sortie à l'heure de pointe du matin et 222 à l'heure du soir, soit moins d'un mouvement pour 2 logements mérite justification.
- 6) Enfin il y a contradiction dans le document sur le niveau de l'enjeu « déplacements », qualifié de modéré p. 154 et de négligeable p.236.

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'erreurs.

- 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, ce qui correspond, en prenant les mêmes hypothèses d'études, 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 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 (ce qui donne sur la base des mêmes ratios environ 60 enfants en primaire/secondaire, dont la majeure partie se rendra à l'établissement des Prés, C'est donc au moins 90 enfants supplémentaires que l'établissement devra avoir accueilli avant la date de livraison préconisée des 2/3 classes supplémentaires envisagées dans l'étude, alors que 30 places seulement sont 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 reprenant 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 existants dont une grande majorité à celui des Prés soit 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 et qui aboutira sans doute à des conclusions très différentes de celles qui y figurent aujourd'hui que ce soit en réalisation des classes supplémentaires ou de leur nombre.
- 7) Par ailleurs les déplacements associés à ce choix de ne pas créer d'établissement scolaire à proximité de la ZAC ne sont pas correctement pris en compte dans l'étude d'impact. En effet compte tenu de la topographie et de la distance entre la future ZAC et les établissements scolaires existants, l'utilisation des modes doux devient illusoire.
- 8) En effet la distance et la dénivelée avec l'école des Prés sont respectivement d'environ 100m et 2 km depuis la sortie de la poche haute et 250m et 8km depuis le point le plus bas de la ZAC, ce qui rend rédhibitoire l'utilisation du vélo ou de la marche pour se rendre à ces établissements, même en cas de voies protégées.

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 rappelle nulle part la surface de l'emprise de 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 requalifié en zone AU dans le PLUm à venir.
- 6) Pour ces raisons, le calendrier prévisionnel de l'opération figurant P.166 n'est pas compatible avec les contraintes administratives et doit être corrigé.
- 7) Par ailleurs l'étude d'impact ne précise pas la surface de plancher dédiée aux logements sociaux. Cependant 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, puisque 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 que les logements sociaux ont le plus souvent une surface inférieure aux logements libres.
- 8) En conséquence 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 erreurs et omissions relevées sur les 4 thèmes sur lesquels ont porté notre analyse conduisent toutes à une augmentation non négligeable des impacts négatifs du projet sur son environnement extérieur . Du fait de ces erreurs la présentation des impacts négatifs se trouve minimisée par rapport à la réalité future et les mesures compensatoires préconisées insuffisantes. Afin de disposer d'éléments justes et cohérents avant d'entrer dans la phase opérationnelle du projet (et de la concertation associée) il conviendrait donc que l'étude d'impact soit reprise et complétée afin que les partenaires associés au projet puissent arrêter leur conception et leur choix en parfaite connaissance de cause et sur la base d'éléments mieux aboutis.

Marie-Christiane DEY
Thierry BONET



Nice, le 01 DEC. 2017

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

OBJET : Coteaux du Var – réponse observations déposées dans le registre de la concertation

Madame la Présidente,

A la suite des observations portées sur le registre présent en mairie depuis la mise à disposition de l'étude d'impact ainsi que des avis de l'autorité environnementale et des collectivités concernées, à partir du 12 octobre 2017, nous avons pris connaissance des observations de votre association sur le projet d'aménagement des Coteaux du Var en date du 27 octobre 2017.

Nous vous remercions pour l'intérêt porté au projet et nous vous y répondons point par point :

- Sur les accès existants et à venir :

Nous prenons note de votre lecture attentive de l'étude d'impact et si des erreurs matérielles existent, elles seront rectifiées lors de l'actualisation de cette dernière, au stade du dossier de réalisation. L'actualisation de l'étude d'impact aura notamment pour objet d'intégrer, conformément aux recommandations de l'autorité environnementale, l'analyse plus fine de la problématique des déplacements qui sera possible une fois réalisé l'avant-projet des équipements publics de voirie de la zone.

L'établissement public d'aménagement Ecovallée Plaine du Var (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 dans les études 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. 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.

- Sur l'organisation des déplacements :

Nous vous remercions pour votre lecture attentive de l'étude d'impact et si des erreurs matérielles existent, elles seront rectifiées lors de l'actualisation de cette dernière, au stade du dossier de réalisation. Comme indiqué plus haut, une analyse plus fine de la problématique des déplacements sera alors menée une fois réalisées les études d'avant-projet.

- Sur la gestion des effectifs scolaires :

Les besoins en équipements scolaires de la ZAC (crèches et écoles) seront évalués 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. Par ailleurs la commune de Saint-Jeannet étudie d'ores et déjà la mutualisation de certaines classes avec la commune de Gattières. Quant aux collèges et aux lycées, ils relèvent de la compétence exclusive du Département et de la Région ces collectivités ayant bien entendu été informées de la création d'un nouveau quartier. Les éventuels besoins générés par le projet d'aménagement seront également examinés en concertation avec elles 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 mise à jour que nous allons prendre en compte.

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 (cf. page 35 de l'étude d'impact), c'est pourquoi nous travaillons de façon étroite avec les services de la Métropole Nice Côte d'Azur afin d'intégrer les modifications nécessaires au PLU métropolitain dont l'approbation est prévue au 1^{er} semestre 2019.

Il faut noter 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).

Ainsi, le calendrier prévisionnel, prévu page 166 de l'étude d'impact, est tout à fait compatible avec les contraintes réglementaires puisqu'il indique une première phase de réalisation en 2019 (dépôt des permis de construire) ce qui correspond à la date à laquelle le PLUm doit être approuvé, la deuxième phase du projet étant prévu ultérieurement, une fois que les modifications réglementaires relatives au PPRIF notamment, seront effectuées. Le calendrier opérationnel est donc réaliste avec les différentes étapes administratives à franchir et, notamment la date d'approbation du PLUm.

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

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

Le Directeur Général,



Olivier SASSI

semaine du 3 au 7 septembre 2018 = Pas d'observation

Est-ce qu'ils le font en Suisse ?

CF0

semaine du 10 au 14 septembre 2018 = Une observation non liée au projet

Aucune observation

Le lundi 27/08/18

Aucune observation

Le lundi 03/09/2018:

Aucune observation

Le lundi 10/09/2018

Aucune observation

Le lundi 17/09/2018

Aucune observation

Le lundi 24/09/2018

Aucune observation

Le lundi 1^{er} Octobre 2018

Le projet des "Coteaux du Var" est intrinsèquement mauvais du seul fait de ses caractéristiques principales :

1^o constructions à flancs de coteaux abrupts, dont les logements n'auront pas d'accès aisé aux parkings, autrement que par des funiculaires, des escaliers et des cheminements piétonniers.

2^o Concentration de 400 logements soit 800 véhicules supplémentaires au moins en circulation sur le chemin de Provence, sans compter les véhicules supplémentaires résultant des autres projets de constructions privés, et sans compter les véhicules résultant du projet de construction des logements...

suite ci-contre

Vauxim des Bréquières à Gattières.

3^o Destruction d'espaces naturels et dégradation du cadre de vie de tous les habitants du Moyen Pays, par une circulation automobile encore accrue, par une pollution encore accrue, par la destruction de notre patrimoine naturel.

Ce projet gigantesque et inutile doit être abandonné. Les logements sociaux dont les besoins servent d'argument pour justifier ces constructions, peuvent être obtenus par les moyens recommandés par le rapport de la Cour des Comptes (février 2017)

Nice,

le 1^{er} OCT. 2018

OBJET : Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet – observations formulées de manière anonyme le 1^{er} octobre 2018 dans le cadre de la mise à disposition du public de l'étude d'impact

Eléments de réponse aux thématiques abordées concernant le projet de ZAC Les Coteaux du Var :

- Sur les accès aux parkings

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. L'objectif est donc de favoriser les mobilités actives, au travers de chemins piétons et d'escaliers traversants dans un cadre agréable. Les funiculaires, qui desservent chaque étage de logements, permettront à tous d'accéder facilement à leur logement. Il est tout de même à noter que ces chemins seront ouverts aux cas exceptionnels tels que les déménagements ou les véhicules de secours.

- Sur la circulation concernant le Chemin de Provence

Au préalable, il est à noter que deux accès desservent le projet. Cette solution, qui a été prise en concertation avec les riverains, 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.

De plus, 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 sécurisation du chemin de Provence. Cet axe doit rester secondaire et conserver sa vocation de desserte résidentielle. L'EPA veillera donc à sécuriser au mieux l'accès à ce secteur du quartier depuis cet axe routier.

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. Elle conclue que le trafic engendré par le projet reste en dessous des seuils de capacité des axes routiers empruntés. Aussi, l'EPA et la commune travaillent avec les services de la Métropole pour que l'ensemble des équipements et la planification urbaine du territoire concernant la desserte en transports en commun de l'ensemble de la rive droite soient adaptés au projet.

Une analyse plus fine de la problématique des déplacements sera intégrée à l'actualisation de l'étude d'impact au stade du dossier de réalisation.

- Sur les espaces naturels et le cadre de vie

Le projet Les Coteaux du Var s'inscrit dans une démarche de limitation du recours systématique à la voiture particulière, notamment sur les courts trajets, en proposant une autre manière de se déplacer (quartier piéton et modes doux) favorisant une logique écologique et environnementale et de confort pour les habitants.

Concernant le patrimoine naturel, des analyses et inventaires de la biodiversité et des milieux naturels ont été réalisés par des naturalistes, et validés par la DREAL tout au long de la

procédure. Le projet a été conçu pour limiter au maximum les impacts sur la biodiversité en invitant des écologues aux discussions dès le démarrage de la conception pour Eviter et Réduire au maximum, tel que le recommande le code de l'Environnement et la plus récente Loi biodiversité. Les impacts résiduels ont été mesurés de manière à proposer des mesures de compensation adaptées aux espèces impactées et au contexte local. Celles-ci seront présentées au Conseil National de la Protection de la Nature (CNP).

Enfin, l'un des trois principaux piliers sur lequel se construit le projet repose sur l'équilibre construction/nature. L'objectif est de construire en limitant les hauteurs (au maximum R+2), en proposant des formes s'intégrant au paysage et en misant sur la conception écologique. D'ailleurs, la maîtrise d'œuvre urbaine a été confiée à un mandataire paysagiste-urbaniste.

- Sur la pertinence du projet

Le projet vise non seulement à créer des logements sociaux dans le cadre de la loi SRU, mais surtout s'attèle à proposer des logements qualitatifs, durables et innovants.

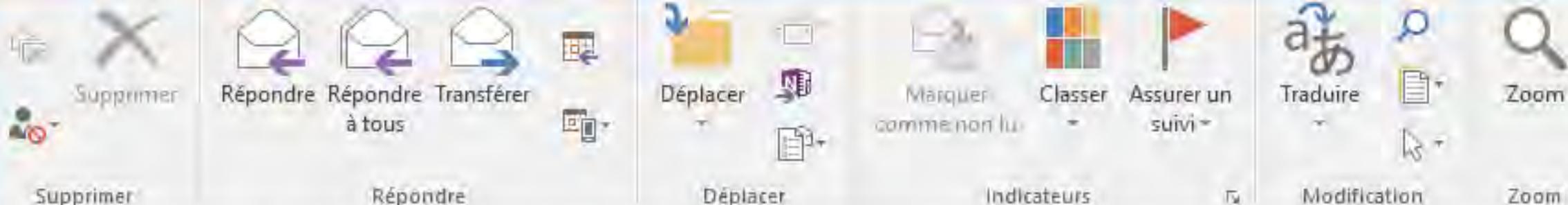
D'ailleurs, le conseil municipal a approuvé le 14 septembre 2018 la signature de la charte EcoQuartier qui marque l'engagement des acteurs du projet dans le processus de labellisation de la ZAC.

Le Directeur Général,

Olivier SASSI



Par déléation,
Le Directeur Général Adjoint,
Sarah BELLIER



Joseph Louis Blanchard <joseph_louis_blanchard@yahoo.fr>

Concertation; c.seguret@aliceadsl.fr

12/10/2016

Réunion EPA du 10/10 à St-Jeannet

Bonjour Mr Gauthier,

Je souhaite tout d'abord vous remercier pour la tenue de la réunion préparatoire relative à la concertation autour des Coteaux du Var à St Jeannet, ce lundi 10 octobre.

Voudriez-vous me dire si la diffusion aux riverains du compte-rendu de la présentation est prévue ?

En ce qui me concerne, une copie des transparents projetés serait déjà très appréciée.

D'avance merci,

Cordialement,

J. Blanchard

2715, Chemin de Provence,

06640-St Jeannet

Mobile : 0617883969

e-mail : joseph_louis_blanchard@yahoo.fr



Fichier

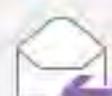
Message

Dites-nous ce que vous voulez faire.



Supprimer

Supprimer



Répondre



Répondre



à tous

Répondre



Transférer



Déplacer

Déplacer



Déplacer



Déplacer

Marquer
comme non lu

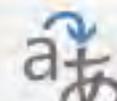
Indicateurs



Classer

Assurer un
suivi

Indicateurs



Traduire

Modification



Zoom



Zoom



Zoom

Zoom



Vivre Saint Jeannet Longo Mai <vivrestjeannet@orange.fr>

Concertation

13/10/2016

Concertation ZAC Coteaux du Var - Saint-Jeannet

Cliquez ici pour télécharger des images. Pour protéger la confidentialité, Outlook a empêché le téléchargement automatique de certaines images dans ce message.

Madame, Monsieur,

Notre association : VIVRE SAINT-JEANNET "Longo Mai" a pour objet la sauvegarde de l'habitat, du patrimoine et du cadre de vie sur le territoire de Saint-Jeannet.

Notre objectif est d'être à l'écoute des Saint-Jeannois, tout en veillant à respecter l'intérêt général.

Le projet de ZAC Coteaux du Var suscite forcément l'attention de notre association et nous souhaiterions activement être un partenaire actif dans le cadre de la concertation et la réflexion mise en place.

Nous avons été particulièrement intéressé par la présentation que vous avez faite le 10 octobre 2016 à Saint-Jeannet et nous souhaiterions vous rencontrer pour échanger sur le projet et disposer d'informations complémentaires.

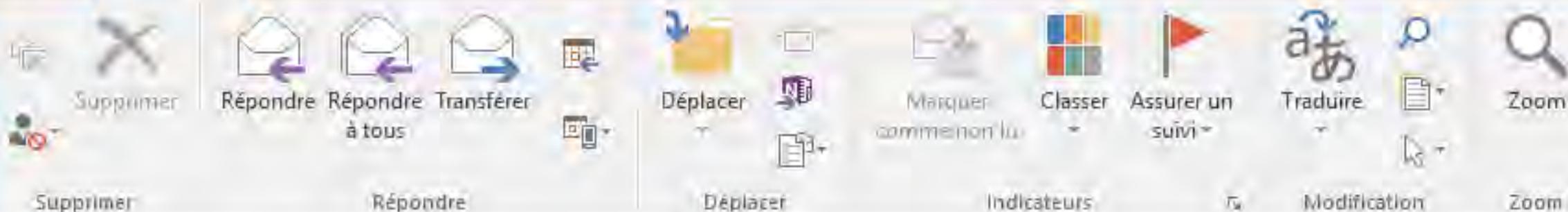
En vous remerciant à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à notre demande, nous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

Marie-Christiane Dey

Thierry Bonet

mail : vivrestjeannet@orange.fr

tel : 06 86 90 61 31



Concertation 'Christian Mingot'
RE: Concertation à Saint-Jeannet

01/06/2017

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de vos remarques sur l'information diffusée sur le projet. La concertation est régie par des dispositions légales, lesquelles nous engagent à concerter sur le projet en amont et tout au long de son élaboration. Ainsi, l'opération se définit au fil des études qui sont menées en parallèle de la concertation publique. Elle est donc conforme à la réglementation et à un principe de transparence que nous communiquons sur un projet sur lequel nous n'avons diffusé aucun plan-masse parce qu'il n'est pas arrêté.

Je vous invite à consulter le compte-rendu de la réunion publique qui s'est tenue le 21 mars dernier qui identifie plusieurs scénarii, lesquels ont donné lieu à des échanges avec les participants et à un choix concerté sur des solutions qui demandent encore à être approfondies techniquement. Les éléments sont en ligne et téléchargeables sous ce lien : http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/sites/default/files/fichiers/2017-03-21_cr_rp_coteaux_du_var_st_jeannet.pdf

Espérant avoir répondu à vos remarques, nous vous prions de nous excuser pour le délai de réponse.

Au plaisir de vous rencontrer lors de la prochaine réunion publique du 19 juin prochain à 18h, salle St Jean-Baptiste à Saint-Jeannet, qui permettra de préciser, de façon concertée, l'aménagement des Coteaux du Var.

Bien cordialement,

L'Equipe de l'EPA

Monsieur,

Nous avons bien pris connaissance de vos questions sur les perspectives de développement du territoire. Vous trouverez ci-dessous des éléments de réponses sur chacun des points soulevés :

- *« Combien, au total, les projets de la rive droite, de toutes les communes, prévoient ils de logements ? Combien de réalisations sont prévues sur la rive gauche ? »*

Les perspectives de développement de l'habitat sont issues de documents stratégiques et d'objectifs qui sont réévalués tous les cinq ans par la Métropole. Dans le Plan Local de l'Habitat de la Métropole 2010-2015, l'objectif annuel global de production est de 1268 logements locatifs sociaux sur le territoire couvert par le document. Toutefois, la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production du logement social a introduit de nouvelles exigences de production de logements locatifs sociaux à hauteur de 25% du nombre de résidences principales à horizon 2025. En conformité avec cette politique du logement, le PLH 2016-2021 proposera un nouveau scénario de développement qui sera étudié sur tout le territoire de la Métropole.

L'EPA est maître d'ouvrage d'opérations, sur la rive gauche et la rive droite du Var, dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national. En rive gauche, en complément des projets immobiliers privés, les opérations portées par l'Etablissement sont :

- Nice Méridia : entre 2 500 à 3 000 logements,
- Grand Arénas : environ 2 000 logements.

En rive droite, les territoires des communes de St Jeannet et Gattières accueilleront respectivement :

- Sur Coteaux du Var : 390 logements,
- Sur Bréguières, l'équivalent de 350 logements.

Ces opérations contribuent ainsi à répondre aux besoins identifiés à l'échelle de la commune tout en proposant une intervention globale et partenariale avec les communes concernées.

- *« Je crois que la première diapositive montrant ce point de vue "exceptionnel" sera faussée dès l'urbanisation de la rive gauche »*

Ainsi, qu'il s'agisse des opérations portées par l'EPA ou autres maîtres d'ouvrage, elles sont soumises à des prescriptions qui mettent le paysage et sa protection au centre de l'aménagement. Le Projet stratégique opérationnel de l'EPA plaine du Var comme les règlements d'urbanisme des communes intégrées au périmètre s'inscrivent dans la mise en œuvre de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA). Parmi les préconisations, il s'agit de privilégier une urbanisation plus dense sur le littoral qu'au nord et, a fortiori en visibilité des villages perchés comme celui de Saint-Jeannet et ce, tant pour s'adapter aux caractéristiques paysagères, que pour être en cohérence avec l'accessibilité des transports en commun. L'urbanisation de la rive gauche visible depuis les coteaux de Saint-Jeannet conciliera ainsi les besoins évoqués ci-dessus et la protection de votre cadre de vie.

- *« N'a pas été abordée en profondeur la gestion des infrastructures routières desservant les divers points d'urbanisation. »*

Vous identifiez à juste titre la problématique de la mobilité qui, si elle n'est pas dans nos compétences d'aménagement, relève d'un enjeu majeur pour le territoire. Chacune de nos opérations est soumise à une étude de déplacement à l'échelle du site qui vérifie le dimensionnement des voies internes et des accès en lien avec le trafic induit par les projets. Plus

globalement, l'EPA et la Métropole ont engagé, en partenariat, une étude des déplacements sur la rive droite qui permettra de programmer les infrastructures au regard du développement du territoire, tant en terme d'habitat que d'activités économiques.

- *« Il sera procédé à une mutualisation des moyens avec Gattières » concernant les écoles, garderies. Mais qu'en sera-t-il des structures communales comme la mairie, les forces de police municipale et des commerces ?... »*

Outre la mutualisation projetée par les communes de Saint-Jeannet et Gattières, l'opération participe financièrement à la création de classes élémentaires et primaires à hauteur des besoins générés par l'arrivée de nouveaux habitants.

Quant aux commerces, la commune propose à la Métropole d'inscrire au futur PLUm une nouvelle zone d'activités de commerces et services de proximité dans l'environnement de l'opération.

- *« Les services de l'Etat ont-ils prévu l'augmentation des forces de Gendarmerie due à l'accroissement de la population ? »*

En termes de sécurité, la gendarmerie recourt à la notion d'effectifs autorisés, laquelle correspond aux besoins souhaitables pour l'exercice des missions compte tenu des effectifs budgétaires autorisés par le Parlement lors de l'adoption de la loi de finances. Le « tableau d'effectifs autorisés (TEA) » est déterminé en fonction de différents critères tenant au fonctionnement des unités (commandement, emploi, administration et logistique) et à leurs charges. Pour les unités élémentaires de gendarmerie départementale, le principal de ces critères est la population de la circonscription (on retient en général le ratio d'un gendarme pour mille habitants, ou pour huit cents en zone périurbaine sensible en zone de gendarmerie nationale).

- *« Toutes les infrastructures en charge de la Métropole ne sont-elles pas remises en cause et à une date lointaine (sine dies) du fait de la construction de la ligne 4 du tramway niçois ? »*

La vision du développement du territoire est mise en perspective sur un horizon moyen et long terme qui ne saurait se limiter à un seul équipement, même structurant, tel que le tramway. Le PLU métropolitain, dont les orientations sont actuellement soumises à la concertation, propose une stratégie de développement territoriale que je vous invite à consulter sur le site de la Métropole :

<http://www.nicecotedazur.org/habitat-urbanisme/plu-m%C3%A9ropolitain>

Le compte-rendu de la réunion à laquelle vous étiez présent sont en ligne et téléchargeables sous ce lien : http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/sites/default/files/fichiers/2017-03-21_cr_rp_coteaux_du_var_st_jeannet.pdf

Espérant avoir répondu à vos remarques, nous vous prions de nous excuser pour le délai de réponse.

Au plaisir et de vous rencontrer lors de la prochaine réunion publique qui se tiendra le 19 juin prochain à 18h, salle St Jean-Baptiste à St Jeannet.

Bien cordialement,

L'Equipe de l'EPA

De : René Le Roy [<mailto:le-roy.rene@wanadoo.fr>]

Envoyé : mercredi 22 mars 2017 19:08

À : Concertation

Objet : Eclaircissements

Cher Monsieur,

N'ayant pas voulu faire durer le débat d'hier soir à Saint Jeannet en posant des questions plus générales, et ayant demandé à la charmante jeune fille de ne pas prendre mon intervention, je m'en remets au moyen moderne pour avoir quelques éclaircissements.

* Combien, au total, les projets de la rive droite, de toutes les communes, prévoient ils de logements ?

* Combien de réalisations sont prévues sur la rive gauche ?

* Je crois que la première diapositive montrant ce point de vue "exceptionnel" sera faussée dès l'urbanisation de la rive gauche.

* N'a pas été abordée en profondeur la gestion des infrastructures routières desservant les divers points d'urbanisation.

*" Il sera procédé à une mutualisation des moyens avec Gattières" concernant les écoles, garderies. Mais qu'en sera-t-il des structures communales comme la mairie, les forces de police municipale et des commerces ?....

* Les services de l'Etat ont-ils prévu l'augmentation des forces de Gendarmerie due à l'accroissement de la population?

* Toutes les infrastructures en charge de la Métropole ne sont-elles pas remises en cause et à une date lointaine (sine dies) du fait de la construction de la ligne 4 du tramway niçois?

Voilà divers éléments dont je souhaiterais quelques éclaircissements.

Merci pour votre réponse.

Bien cordialement

René LE ROY

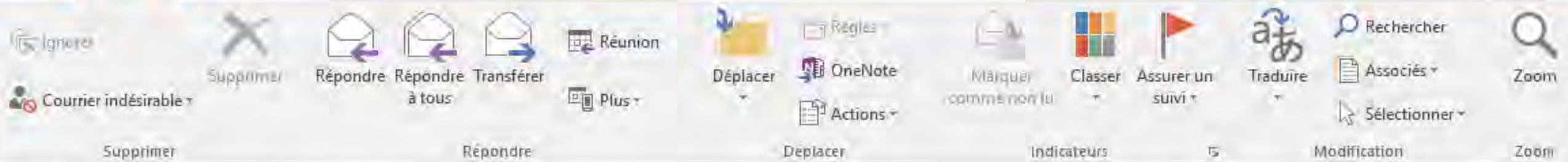
Conseiller municipal de Saint Jeannet

Commission d'urbanisme

Fichier

Message

Dites-nous ce que vous voulez faire.



Nathalie Olivero

Manon Richerme

TR: Les Coteaux de St Jeannet

Pour info, pour le bilan de la concertation

De : Nathalie Olivero

Envoyé : jeudi 22 juin 2017 12:11

À : 'ADIM'

Cc : c.seguret@aliceadsl.fr; jean-michel.sempere@saintjeannet.com; Marc Benembarek ; Pascal Gauthier

Objet : RE: Les Coteaux de St Jeannet

Bonjour,

Le CR de la 3^{ème} réunion publique sera diffusée sous 1 mois environ.

Le planning prévisionnel d'opération n'est pas encore diffusable mais comme évoqué lors de la réunion, les travaux ne devraient pas commencer avant 2019.

Cordialement,



Nathalie OLIVERO
Responsable d'Opération
Tel : 04.93.21.71.24

nathalie.olivero@epa-plaineduvar.com
EPA ECO-VALLEE PLAINE DU VAR
Immeuble Nice Plaza
455 promenade des Anglais
BP 33257 - 06205 NICE CEDEX 3

www.ecovallee-plaineduvar.fr

De : ADIM [<mailto:capri.adim@orange.fr>]

Envoyé : mercredi 21 juin 2017 19:41

À : Nathalie Olivero <Nathalie.Olivero@epa-plaineduvar.com>; Marc Benembarek <Marc.Benembarek@epa-plaineduvar.com>; Pascal Gauthier <Pascal.Gauthier@epa-plaineduvar.com>

Cc : c.seguret@aliceadsl.fr; jean-michel.sempere@saintjeannet.com

Objet : Les Coteaux de St Jeannet

Bonjour,

Au terme des 3 réunions publiques, aux quelles j'ai assisté, il a été validé le périmètre de l'opération et le scénario 3 pour les accès.

Dans quel délai, pensez-vous pouvoir diffuser le CR de la 3^{ème} réunion publique?

Il me serait agréable de connaître votre planning prévisionnel d'opération.

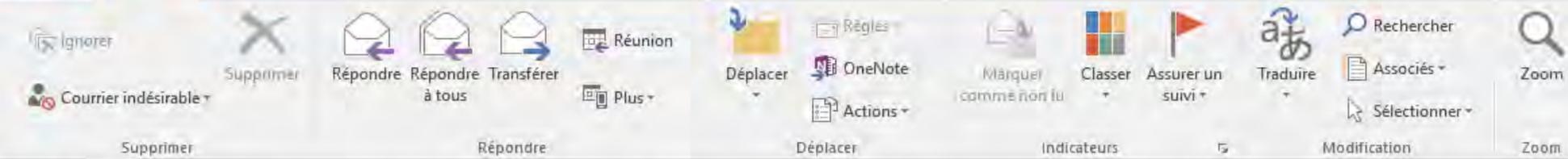
Dans l'attente,

Bien cordialement

Joseph CAPRIGLIA

Tel: 06 87 72 50 16

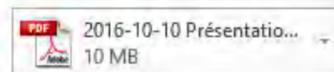
capri.adim@orange.fr



Concertation vivrestjeannet@orange.fr; 'joseph_joules_blanchard@yahoo.fr'; 'marc.endinger@gmail.com'; 'yvette.hebel@wanadoo.fr'; 'capri.adim@orange.fr'; 'thierry.bonet@wanadoo.fr'; 'n.cianelli@gmail.com'; 'borghinisandra@gmail.com'; 'annegiordano@orange.fr'; 'agc.godefroy@wanadoo.fr'; + 6 25/10/2016

Projet des Coteaux du Var à Saint-Jeannet

Vous avez transféré ce message le 13/03/2017 12:11.



Mesdames, Messieurs,

Vous avez manifesté votre intérêt pour le projet des Coteaux du Var en étude et nous vous en remercions. Vous trouverez, ci-joint, le support de présentation de la réunion du 10 octobre dernier.

Nous avons bien pris note de vos coordonnées et vous tiendrons informés des prochaines réunions permettant de suivre l'évolution du projet. Pour participer à son élaboration, enrichir l'étude par votre connaissance du territoire, n'hésitez pas à nous transmettre vos suggestions par mail (concertation@epa-plaineduvar.com) ou via les registres à votre disposition en mairie, au siège de l'EPA ou au siège de la Métropole (Immeuble Nice Plaza, 455 Promenade des Anglais à Nice).

Bien cordialement,

L'équipe de l'EPA Eco-Vallée Plaine du Var

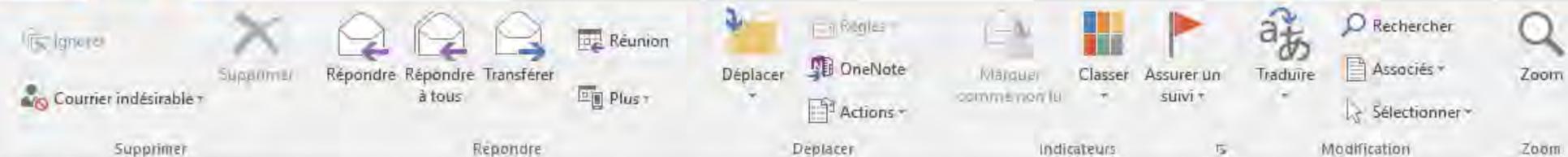


EPA Éco-Vallée Plaine du Var
Immeuble Nice Plaza
455 promenade des Anglais
BP 33257 - 06205 NICE CEDEX 3

Tel : 04.93.21.71.00 - Fax 04.93.21.71.26
concertation@epa-plaineduvar.com

www.ecovallee-plaineduvar.fr

Fichier Message Dites-nous ce que vous voulez faire.



Concertation pierre.kornprobst@icloud.com; 'henri.kornprobst@icloud.com'; Nathalie DiVerio; Marc Benembarek

02/10/2018

TR: [ZAC LES COTEAUX DU VAR À SAINT-JEANNET] Demande de contact concernant l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE)

Bonjour Monsieur,

Mardi dernier, vous avez manifesté votre intérêt au sujet de l'avis de l'autorité environnementale émise sur le projet de ZAC Les Coteaux du Var à Saint-Jeannet. Comme vous l'avez justement souligné, ce document a été rédigé par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE).

NB : La MRAE est définie comme nouvelle autorité environnementale suite aux deux arrêts en date du 6 décembre 2017 (n°400559) et du 28 décembre 2017 (n°407601) du Conseil d'Etat censurant de manière rétroactive les décrets n°2016-519 du 28 avril 2016 et n°2016-1110 du 11 août 2016 en tant qu'ils maintiennent le Préfet de Région en qualité d'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement concernant les projets d'aménagement.

La commission de la MRAE à l'origine de cet avis est constitué de membres permanents et de membres associés du Conseil général de l'environnement et de développement durable (CGEDD). En ce sens, il n'y a pas d'auteur ou de personne référente vers laquelle l'EPA NICE ECOVALLÉE puisse vous diriger. Cependant, vous pouvez vous renseigner directement sur le site internet de la MRAE PACA (disponible ici : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/provence-alpes-cote-d-azur-r25.html>).

Vous pouvez également émettre vos questions et remarques directement à l'EPA NICE ECOVALLÉE, dans le cadre de la procédure de mise à disposition du public qui se clôturera le 09 octobre 2018. Des registres sont à votre disposition en mairie, au siège de la Métropole Nice Côte d'Azur et à l'EPA. Vous pouvez aussi nous contacter à l'adresse mail concertation@epa-plaineduvar.com ou par téléphone au 04.93.21.71.00.

De plus, une participation du public par voie électronique sur le projet des Coteaux du Var sera ouverte du 15 octobre au 16 novembre 2018 inclus. Vous trouverez tous les éléments liés à cette procédure sur le site de Préfecture (ici : <http://www.alpes-maritimes.gouv.fr/Publications/Participation-du-public-aux-decisions-avant-une-incidence-sur-l-environnement/Projet-de-creation-de-la-zone-d-amenagement-concertee-ZAC-Les-Coteaux-du-Var-a-Saint-Jeannet-Nouvelle-procedure>), ainsi qu'en mairie et à l'EPA.

Espérant avoir répondu à votre demande, nous restons à votre disposition pour toute précision,
Bien cordialement,

L'Equipe de l'EPA
EPA NICE ECOVALLÉE
concertation@epa-plaineduvar.com
Tel : 04.93.21.71.00



De : Pierre Kornprobst [<mailto:pierre.kornprobst@icloud.com>]

Envoyé : mardi 25 septembre 2018 17:38

À : Contact EPA <contact@epa-plaineduvar.com>

Cc : Pierre Kornprobst <pierre.kornprobst@icloud.com>; Henri Kornprobst <henri.kornprobst@icloud.com>

Objet : [ZAC LES COTEAUX DU VAR À SAINT-JEANNET] Demande de contact concernant l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE)

Bonjour,

Sur le site de Nice Eco Vallée
<http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/actualites/mise-disposition-du-public-de-l-etude-d-impact-pour-la-creation-de-la-zac-les-coteaux-du->

j'ai pu consulter l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) concernant la ZAC LES COTEAUX DU VAR À SAINT-JEANNET
http://www.ecovallee-plaineduvar.fr/sites/default/files/fichiers/01_20180921_avis_mrae_cdv.pdf

Pourrait-on connaitre qui en est l'auteur? qui contacter pour avoir des explications sur ce rapport ou donner des retours?

En vous remerciant pour vos informations.

Bien cordialement,

Pierre Kornprobst
pierre.kornprobst@icloud.com

AUDOLI Jean Pierre

Président du club des Entreprises

St Jeannet, Gattières, La Gaude

Monsieur Pascal GAUTHIER

Directeur Général de l'EPA

Le 21 Mars 2017

Monsieur le Directeur Général.

J'attire votre attention sur un projet qui va modifier considérablement le fonctionnement, la sécurité, la quiétude de la ZAC St ESTEVE aux plans de ST JEANNET.

En qualité de président du Club des Entreprises de ST JEANNET je m'exprime au nom des exploitants et propriétaires de cette ZAC, soit 38 entreprises.

Tout d'abord je tiens à préciser qu'aucun entrepreneur n'est opposé au principe du projet de création de 400 logements sur les coteaux de notre commune. Toutefois nous émettons de fortes réserves quant à sa desserte et donc son fonctionnement futur. L'étude qui nous a été présentée le 17 mars 2017, propose un seul et unique accès se terminant en sans issue, qui de plus emprunte l'avenue St ESTEVE desservant actuellement la ZAC comportant un fort trafic de camions gros porteurs.

Un tel choix induirait obligatoirement de sérieux problèmes de sécurité, de logistique, et de tranquillité, aussi bien pour les 800 habitants au minimum du nouveau lotissement, que pour les entreprises qui sont présentes aujourd'hui sur le site dont certaines rayonnent sur la France, l'Europe, et à l'International.

Le choix d'une telle solution entrainerait obligatoirement une entrave au trafic et le départ de ces entreprises vers de nouveaux sites, ou à tout le moins une détérioration de leur développement économique.

Nous vous proposons plusieurs solutions alternatives que nous vous invitons à étudier pour éviter ces graves inconvénients :

La première de reconsidérer l'accès à ces lotissements en évitant l'avenue St ESTEVE ce qui est possible par la partie sud de la ZAC avec accès direct au rond-point sur la MI. Réservant seulement un accès de secours par la ZAC.

La seconde est d'envisager aussi un accès sur les parties hautes du nouveau lotissement ce qui diviserait par deux les flux et donnerait un choix de parcours plus adapté à ses habitants.

Soucieux d'apporter des éléments constructifs nous apprécions votre souci de concertation vis-à-vis des entreprises concernées et nous souhaitons vous permettre de trouver une solution équitable pour tous.

Soyez assuré Monsieur le Président de mes sentiments aussi constructifs que respectueux.

Jean-Pierre AUDOLI (Président du club des Entreprises de St Jeannet)

Nice,

le

02 OCT. 2018

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

Monsieur,

Vous vous êtes déplacé jusqu'au siège de l'EPA NICE ECOVALLÉE le 1^{er} octobre dernier afin de vous enquêter de l'impact du projet sur vos parcelles cadastrées n°AK0115 et AK0116.

En effet, vous avez participé à une réunion menée par l'EPA en février 2017 ayant pour but d'examiner les possibilités de raccordement de la piste pompier. Je vous remercie de vous être alors rendu disponible.

Grâce à ces échanges, nous avons fait évoluer le projet, comme vous avez pu le voir dans les documents mis à disposition du public. La solution qui impactait vos parcelles n'a pas été retenue.

Conformément à votre demande, sous trouverez en pièce jointe un plan cadastré présentant le périmètre du projet de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Les Coteaux du Var, dans lequel vos parcelles ne sont pas intégrées.

Restant à votre disposition,

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

Le Directeur Général,

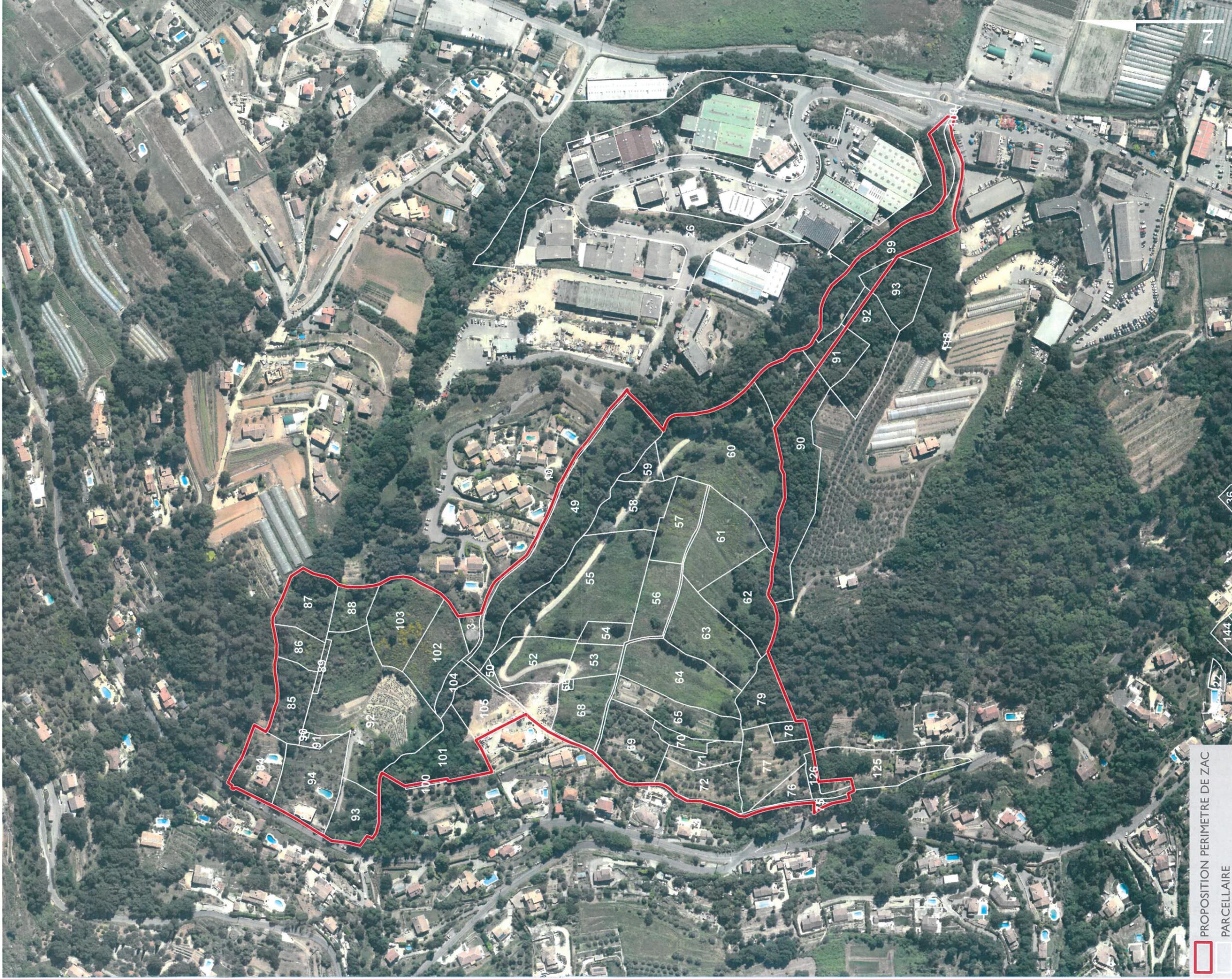
Olivier SASSI



Par déléation,
Le Directeur des Projets,
Marc BENEMBAREK

Monsieur Joseph CAVANNA
16 rue Victor Recourat
94 170 LE-PERREUX-SUR-MARNE

PJ : Plan cadastré du périmètre du projet de création de la ZAC Les Coteaux du Var



PROPOSITION PERIMETRE DE ZAC
PARCELLAIRE

