

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 à 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