



## 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	<b>210</b>	<b>390</b>
Nombre de VP HPS entrant	168	290
Nombre de VP HPS sortant	42	100
Nombre de VP HPS total	<b>210</b>	<b>390</b>

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 rédhibitoire l'utilisation du vélo ou de la marche pour se rendre à ces établissements, même en cas de voies protégées.

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

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

**CONCLUSION:**

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

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

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

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

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

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