



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la
Saoga et le hameau de la Croix de Fer sur la commune de
Saint-Blaise (06)

N° MRAe
2023APPACA2/3308

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer sur la commune de Saint-Blaise (06). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Nice Côte d'Azur.

Le dossier comporte notamment une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et un dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le 16 janvier 2023 en « collégialité électronique » par Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel et Jean-Michel Palette membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 28/11/2022. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 28 novembre 2022, l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire ;
- par courriel du 28 novembre 2022, le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions

qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 CE fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

1 ae-avis.p.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr



SYNTHÈSE

La métropole Nice Côte d'Azur envisage de créer une voie nouvelle entre la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer sur la commune de Saint-Blaise (Alpes-Maritimes). L'objectif est de relier les parties haute et basse de la commune, actuellement sans liaison directe, et de conforter l'unité communale.

Le projet comprend le calibrage à 6 m du chemin du col de l'Olivier sur une section d'environ 1 700 m de long, actuellement à usage de piste DFCI², l'aménagement de cinq écluses (réduction de la largeur de chaussée) avec stationnement sur une section conservée du chemin de 600 m et la modification du carrefour avec la RM14.

La comparaison des variantes n'intègre pas la requalification des voies existantes, ni les critères technico-financiers sur lesquels le maître d'ouvrage s'est appuyé pour écarter cette solution.

La MRAe recommande de préciser les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et la zone de protection spéciale « Basse Vallée du Var » située à proximité et, si nécessaire, d'évaluer les effets que le projet peut avoir sur l'état de conservation des espèces d'oiseaux qui ont justifié la désignation de ce site au titre du réseau Natura 2000.

L'étude d'impact ne décrit pas les ouvrages mis en place pour assurer le traitement des eaux de ruissellement en provenance des zones de chantier. Elle ne précise pas le calendrier de mise en œuvre, ni les modalités de surveillance de l'efficacité des dispositifs provisoires d'assainissement de la plateforme.

Le dossier ne précise pas les hypothèses de trafic retenues et n'évalue pas le trafic à 20 ans après la mise en service, ni les impacts sur la qualité de l'air et le bruit à cet horizon.

La MRAe recommande de justifier que les contributions sonores du projet respectent le seuil de 60 dB(A) le jour et ne conduisent pas à une augmentation significative du niveau d'exposition au bruit, au droit des deux zones d'habitation.

Le dossier ne présente pas d'analyse des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en phase de travaux et d'exploitation. Il n'analyse pas les consommations d'énergie liées au trafic empruntant la nouvelle infrastructure et celles évitées grâce au report de flux, ni celles liées à l'exploitation de la nouvelle infrastructure.

Par ailleurs, aucun photomontage n'illustre l'impact du projet sur les perceptions visuelles depuis le vieux village de Carros.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

2 Défense de la forêt contre les incendies.

Table des matières

PRÉAMBULE	2
SYNTHÈSE	4
AVIS	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact	6
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	7
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	9
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet	9
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	9
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	9
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	10
2.2. Eaux souterraines et superficielles.....	10
2.3. Trafic, qualité de l'air et bruit.....	11
2.3.1. <i>Description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences</i>	11
2.3.2. <i>Qualité de l'air</i>	12
2.3.3. <i>Bruit</i>	12
2.4. Émissions de GES.....	13
2.5. Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.....	13
2.6. Paysage.....	13
2.7. Risques naturels.....	14
2.7.1. <i>Feu de forêt</i>	14
2.7.2. <i>Inondation</i>	14

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet concerne la création d'une voie nouvelle entre la zone d'aménagement concerté (ZAC) de la Saoga³ et le hameau de la Croix de Fer sur la commune de Saint-Blaise (Alpes-Maritimes). L'objectif est de relier les parties haute et basse de la commune, actuellement sans liaison directe, et de conforter l'unité communale.

Le site, orienté selon un axe sud-ouest/nord-est et positionné en crête, s'étend entre 150 m et 350 m NGF⁴.

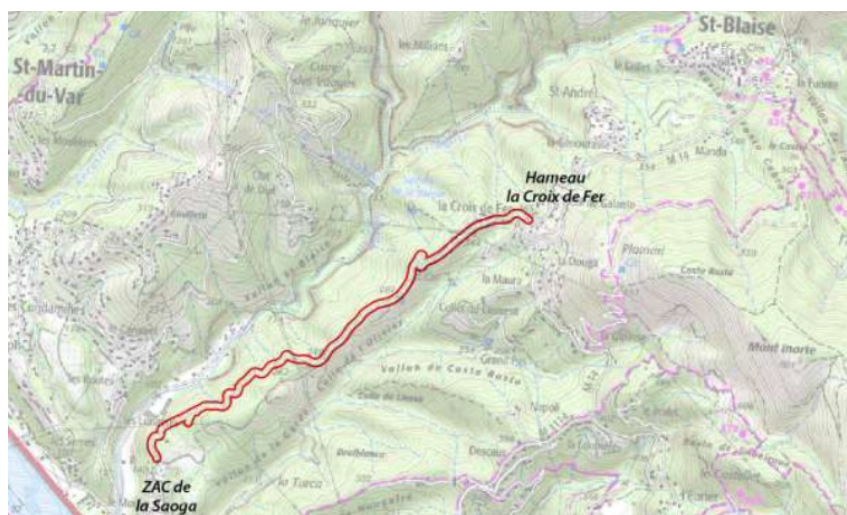


Figure 1: Localisation du projet. Source : étude d'impact.

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet comprend :

- la création d'une voie nouvelle par l'aménagement et le calibrage à 6 m sur une section d'environ 1 700 m de long du chemin du col de l'Olivier, actuellement à usage de piste DFCI (ligne rouge dans la figure ci-dessous). Une écluse simple (réduction de la largeur de chaussée avec circulation sur une voie uniquement) sera mise en place sur environ 10 à 15 m de long au niveau du hameau de la Croix de Fer, afin de ne pas détruire une espèce de flore protégée ;
- l'aménagement de cinq écluses avec stationnement (21 places) sur une section conservée (600 m) du chemin du col de l'Olivier (ligne grise dans la figure ci-dessous) ;
- la modification du carrefour entre la RM14 et le chemin du col de l'Olivier (cercle rouge dans la figure ci-dessous).

3 Le projet d'aménagement de la ZAC de la Saoga, défrichement et voie d'accès à Saint-Blaise a fait l'objet d'un [avis de la MRAe en date du 11 avril 2014](#).

4 Nivellement général de la France.

Des murs de soutènement en enrochements libres seront réalisés autant que nécessaire le long de la voie.



Figure 2: synoptique du projet. Source étude d'impact.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement (CE).

Déposé le 2 mai 2022 au titre de la demande de déclaration d'utilité publique, il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 6. infrastructures routières – a) construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c)⁵ de la colonne précédente, du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 CE, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement une demande d'examen au cas par cas le 5 août 2015. Par [arrêté préfectoral n° AE-F9315P0166 du 28 septembre 2015](#), l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève de la procédure de déclaration d'utilité publique. Le site du projet est situé dans les sous-zones UFb3 et Ufb4 de la zone pavillonnaire UF, la sous-zone Ac⁶ de la zone agricole A, et la sous-zone Nb de la zone naturelle N, du plan local de l'urbanisme métropolitain

5 Les b) et c) de la colonne précédente concernent l'aménagement de routes à quatre voies ou plus, d'une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres et la construction ou l'élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie ou l'extension d'une route ou d'une section de route, d'une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.

6 L'étude d'impact indique p65 et 297 que le site du projet est situé dans la sous-zone Ac et p97 dans la sous-zone Ad. Il convient de lever cette incohérence.

[PLUm] de la métropole Nice Côte d'Azur approuvé le 25 octobre 2019. « Deux emplacements réservés sont applicables à la zone d'étude : V4, création d'un aménagement de sécurité de 20 m de diamètre au croisement route Col de l'Olivier – RM14, au profit de la métropole Nice Côte d'Azur et V7, création et aménagement à 8 m de la route du Col de l'Olivier (liaison RM6202 – RM14), au profit de la métropole Nice Côte d'Azur ». « Le PLUm permet l'aménagement de la zone d'étude dans la mesure où le projet est compatible avec les règlements des zones concernées ».

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- la réduction des nuisances (pollution de l'air, bruit) et des risques sanitaires associés liés aux déplacements ;
- la lutte contre le changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- les consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet ;
- la préservation du paysage ;
- la prévention des risques naturels (feu de forêt et inondation).

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. Sa rédaction et sa présentation sont accessibles.

L'étude est globalement proportionnée aux enjeux identifiés mais, sur le fond, certains aspects de la démarche d'évaluation méritent une consolidation vis-à-vis de plusieurs composantes de l'environnement (Natura 2000, ressource en eau, qualité de l'air, bruit, paysage). En outre, certaines analyses spécifiques aux infrastructures de transport ciblées par le R122-5-III CE⁷ (hypothèses de trafic et de circulation, consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet) sont insuffisantes.

⁷ « Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. ».

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

Le dossier présente une comparaison des variantes (variante V0 dite « *au fil de l'eau*⁸ » et variante V1 : création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer). L'étude d'impact indique que la requalification des voies existantes RM14 et RM114 a été envisagée mais que « *cette alternative est apparue inenvisageable en terme[s] d'optimisation de liaison entre les deux parties de la commune, au regard de la faisabilité d'un projet sur la piste du col de l'Olivier* ».

La comparaison des variantes n'intègre pas la requalification des voies existantes, ni les critères « *technico-financiers* » sur lesquels le maître d'ouvrage s'est appuyé pour écarter cette solution.

La MRAe recommande d'intégrer, dans la comparaison des variantes, la requalification des voies existantes RM14 et RM114 et la prise en compte des critères techniques et financiers.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.1.1.1. *État initial*

Selon l'étude d'impact, le site du projet intersecte des périmètres d'intérêt écologique : les ZNIEFF⁹ de type 1 « Vallons de Saint-Blaise et du Rieu », « Vallons de la Garde, de Costa Rasta et de Nougairé », la ZNIEFF de type 2 « Chaîne de Férion – mont Cima » et le site Nature 2000 « Vallons obscurs de Nice et de Saint-Blaise ». Il est situé à proximité de la zone de préservation instaurée par l'arrêté préfectoral de biotope « Vallons obscurs » (26 m), des ZNIEFF de type 2 « Le Var » (770 m) et « Vallons de Récastron, de Darboussan et de l'Ubac » (904 m), du site Natura 2000 « Basse Vallée du Var » (776 m), et de la ZNIEFF de type 1 « Vallons de Porcio et de Gorguette » (1 km).

Le diagnostic écologique, proportionné au projet, à sa zone d'emprise, aux enjeux et aux impacts potentiels de la voie nouvelle sur la biodiversité, met en évidence quelques enjeux écologiques remarquables résultant de la présence de milieux ouverts en contexte boisé dense :

- des enjeux locaux de conservation qualifiés de « *modérés* » à « *forts* » pour la flore, avec des stations protégées relevées au plus près de la route et situées dans les élargissements prévus (plus d'une centaine de pieds de Luzerne agglomérée et une petite population d'Orchis parfumé) et une espèce patrimoniale au sein des milieux ouverts (une centaine de pieds de Marguerite en forme de baguette) ;
- des enjeux locaux de conservation « *modérés* » pour les espèces d'oiseaux (Engoulevent d'Europe) et de chiroptères en activités de déplacement et d'alimentation dans la partie la plus

8 Cette solution consiste à ne faire aucun aménagement et à laisser le secteur d'étude dans l'état actuel.

9 Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique est un espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable. Elle complète les zonages réglementaires (aires protégées) pour guider les décisions d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, créations d'espaces protégés, schémas départementaux de carrière...) et éviter l'artificialisation des zones à fort enjeu écologique.

naturelle du fuseau (Murin à oreilles échanquées, Petit rhinolophe, Noctule de Leisler), toutes espèces sensibles au trafic routier.

L'étude mentionne enfin que « l'ensemble de l'aire d'étude s'inscrit par ailleurs dans une trame naturelle qui permet encore de nombreuses fonctionnalités, qui met en jeu des espèces, qui bien que communes et ordinaires, sont protégées réglementairement (Lézard des murailles, Pipistrelles sp., Bruant zizi, Fauvette mélanocéphale...) ».

2.1.1.2. Impacts bruts et impacts résiduels, mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Selon l'étude d'impact, les principaux impacts bruts sur le milieu naturel concernent la destruction ou le dérangement d'individus et la destruction ou l'altération d'habitats d'espèces de flore (Marguerite en forme de baguette, Luzerne agglomérée, Orchis parfumé), d'oiseaux (Engoulevent d'Europe) et de chiroptères (Petit rhinolophe, Murin à oreilles échanquées).

Le maître d'ouvrage conclut que, compte-tenu des mesures d'évitement (adaptation du tracé à la Croix de Fer pour éviter une station d'Orchis parfumé) et de réduction¹⁰ mises en place, les impacts résiduels du projet sur le milieu naturel ne sont pas significatifs.

La MRAe n'a pas de remarque particulière à formuler sur cette conclusion.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Selon le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, « le site d'étude se situe hors des sites du réseau Natura 2000 mais à faible distance de la ZSC [zone spéciale de conservation] des Vallons obscurs de Nice et de Saint-Blaise, ce qui rend possible des liens fonctionnels pour les taxons référencés dans l'aire d'étude ».

La MRAe identifie d'autres liens écologiques possibles entre le site du projet et la zone de protection spéciale (ZPS) « Basse Vallée du Var », compte tenu du rayon de déplacement des oiseaux.

La MRAe recommande de préciser les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et la zone de protection spéciale « Basse Vallée du Var » située à proximité et, si nécessaire, d'évaluer les effets que le projet peut avoir sur l'état de conservation des espèces d'oiseaux qui ont justifié la désignation de ce site.

2.2. Eaux souterraines et superficielles

Selon le dossier, « la présence d'un périmètre de protection éloigné de captage en aval de la zone fait de la qualité des eaux, un enjeu majeur ». De plus, « la nappe d'eau du Var en aval du projet présente une forte vulnérabilité vis-à-vis des risques de pollutions de surface. En effet, elle est classée ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable, et la forte perméabilité des alluvions la rend d'autant plus vulnérable aux pollutions ».

10 En phase de travaux : adaptation des modalités de chantier concernant le soutènement de la voirie en situation de forte pente ; mise en défens de deux stations de Luzerne agglomérée ; défavorabilisation écologique de la zone d'emprise avant le début des travaux ; dispositif de lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes ; réalisation des interventions aux périodes appropriées pour la faune. En phase d'exploitation : adaptation des périodes et des modalités d'entretien des abords de la route ; limitation de la vitesse de circulation à 50 km/h ; Mise en place de passages inférieurs petite faune ; mise en place d'un revêtement routier ultrasonore en ligne de crête ; mise en place de « tremplins verts » ou passages supérieurs sécurisés en faveur des chiroptères ; absence d'éclairage de la voie.

Le maître d'ouvrage prévoit notamment de mettre en place un assainissement provisoire du chantier, afin de réduire les risques de pollution des eaux souterraines et superficielles. Il précise les modalités d'entretien (« un contrôle de l'état des fossés, buses et bassins provisoires sera effectué tous les mois. Un curage et un nettoyage seront déclenchés dès que nécessaire et a minima tous les 6 mois, le stock de matériel absorbant sera vérifié tous les mois »).

Cependant, l'étude d'impact ne décrit pas les ouvrages mis en place pour assurer le traitement des eaux de ruissellement en provenance des zones de chantier (système de collecte des eaux, bassin de décantation amont, filtre en aval du bassin...) ; elle ne précise pas le calendrier de mise en œuvre, ni les modalités de surveillance de l'efficacité du dispositif provisoire.

La MRAe recommande de décrire les ouvrages de traitement des eaux de ruissellement en provenance des zones de chantier qui seront mis en place et de préciser le calendrier de mise en œuvre et les modalités de surveillance de l'efficacité du dispositif provisoire.

L'étude d'impact indique que « conformément à l'étude hydraulique annexée au présent dossier, les eaux pluviales générées par le projet seront collectées au sein d'un réseau pluvial spécifique à la voie, de capacité vingtennale, relié à un dispositif de traitement¹¹ et de rétention (déboureur / séparateur à hydrocarbure et bassin de rétention¹²) ». Le maître d'ouvrage en précise les modalités d'entretien (« au minimum 1 fois tous les six mois »).

L'étude hydraulique n'est pas jointe au dossier d'étude d'impact.

2.3. Trafic, qualité de l'air et bruit

2.3.1. Description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Selon l'étude d'impact, « indépendamment des opérations de constructions de nouvelles habitations sur le site de la ZAC de la Saoga principalement, la réalisation de la voie nouvelle de la route du Col de l'Olivier conduira à augmenter localement le trafic des véhicules de types individuels des habitants de la partie haute de la commune de Saint-Blaise, ainsi que de ceux en provenance des communes avoisinantes, principalement la commune de Levens ». « Le trafic prévu sur la voie nouvelle, après réalisation des aménagements sur la ZAC de la Saoga, est de l'ordre de 500 véhicules/jours ».

L'étude de trafic n'est pas jointe au dossier d'étude d'impact. Le dossier ne décrit pas les hypothèses utilisées pour les prévisions de trafic. L'horizon d'étude correspond à la mise en service ; l'horizon « 20 ans après la mise en service » n'est pas étudié.

La MRAe recommande de décrire les hypothèses utilisées pour les prévisions de trafic et d'évaluer le trafic à l'horizon « 20 ans après la mise en service ».

11 « Le dispositif de traitement possédera un débit équivalent à 20 % du débit décennal, conformément au règlement du service public de l'assainissement de l'hydraulique et du pluvial de la Métropole Nice Côte d'Azur, soit un dispositif de débit au minimum égal à 164 l/s » (cf. étude d'impact).

12 « Le dimensionnement [du] bassin de rétention [...] a été réalisé [...] selon une occurrence vingtennale [le règlement de la métropole n'indique pas l'occurrence de pluie à respecter]. Le débit de pointe atteint pour une pluie de période de retour 20 ans est de 0,93 m³/s. Le volume calculé à l'aide de la méthode du réservoir linéaire est de 1 507 m³ » (cf. étude d'impact).

2.3.2. Qualité de l'air

Le maître d'ouvrage a réalisé une étude de niveau III au sens du [guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières](#) (février 2019).

Selon l'étude d'impact, « *il n'y a pas de station fixe de mesure de la qualité de l'air dans la zone d'étude* ». « *Compte tenu du trafic quasi inexistant sur la piste de la route du col de l'Olivier [...], environ 5 véhicules/jour, ainsi que les capacités de dispersion des polluants sur le site, l'estimation des émissions de polluants avant aménagement n'apparaît pas significative* ».

Une « *évaluation a été réalisée uniquement à horizon du projet (2021), en fonction des données de trafic projetées [...], afin de vérifier la différence d'émissions avec et sans le projet à l'horizon 2021* ». « *Il n'est pas apparu pertinent d'évaluer les émissions à l'état actuel (2018), la qualité de l'air étant déjà jugée bonne* ». Il ressort que le projet engendre une diminution de 81,9 % des émissions de tous les polluants atmosphériques. Ce facteur de réduction de 81,9 % s'explique par le gain apporté par le projet : diminution des distances entre les parties haute et basse de la commune (9,4 km en passant par les RM 1111, RM 1114 et RM 14 ainsi que 1,7 km via la voie nouvelle).

En l'absence de données disponibles dans la zone d'étude, une campagne de mesures du dioxyde d'azote aurait pu être mise en place pour compléter l'état actuel. L'étude d'impact ne compare pas les émissions en polluants des situations « avec projet » et « sans projet » au niveau des habitations du hameau de la Croix de Fer et de la ZAC de la Saoga. La MRAe précise que la situation « sans projet » correspond aux émissions liées au trafic actuel au droit de ces sites (trafic de 5 véhicules/jour). L'horizon « 20 ans après la mise en service » n'est pas étudié. Tous les polluants figurant dans la liste du tableau 6 du guide susvisé ne sont pas analysés : il manque l'arsenic et le benzo[a]pyrène. Le dossier ne distingue pas les particules PM_{2,5}¹³ des PM₁₀¹⁴.

La MRAe recommande de comparer les émissions en polluants des situations « avec projet » et « sans projet » au niveau des habitations du hameau de la Croix de Fer et de la ZAC de la Saoga et d'étudier l'horizon « 20 ans après la mise en service ». La MRAe recommande également d'analyser les impacts du projet sur les émissions d'arsenic et de benzo[a]pyrène et de distinguer les particules PM_{2,5} des PM₁₀.

2.3.3. Bruit

La caractérisation de l'ambiance sonore initiale s'appuie sur « *les anciennes cartes de bruit de 2006 du PPBE [plan de prévention du bruit dans l'environnement]* ». Il ressort que « *les abords de la zone d'étude sont concernés par des niveaux de bruit relativement modérés* », « *les niveaux de bruit au sein de la zone d'étude sont inférieurs à 50 dB(A)* ».

L'étude d'impact mentionne, pour la phase travaux, que « *compte tenu de l'ambiance sonore initiale jugée modérée, des travaux et engins prévus sur le site, ainsi que du faible nombre d'habitations à proximité immédiate (uniquement aux extrémités du linéaire), l'impact du chantier sur les niveaux sonores est jugé faible* ». « *A ce stade de l'étude, il n'est pas possible de quantifier ces nuisances sonores* ». Le maître d'ouvrage demandera aux entreprises de s'engager sur une charte « chantier vert », garante d'une maîtrise du bruit (réduction du niveau sonore du matériel utilisé, respect des niveaux de bruit inscrits dans la réglementation du travail et dans le plan départemental de gestion des déchets du BTP des Alpes-Maritimes).

13 Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

14 Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

En phase d'exploitation, « *l'impact global du projet est jugé faible au niveau de la contribution sonore* » considérant que « *l'occupation humaine à proximité du projet est relativement limitée* », « *les seuils de bruits au niveau des habitations à proximité immédiate de la voie nouvelle seront inférieurs à 60 dB(A)¹⁵* », « *le projet s'insère dans une ambiance sonore déjà jugée modérée* ». « *Une limitation de vitesse à 50 km/h sera mise en œuvre, et 5 écluses seront mises en place, au niveau du quartier de la Croix de Fer, réduisant d'autant les sources de bruits* ».

Aucune estimation de la contribution sonore du projet n'a été réalisée aux horizons de la mise en service et 20 ans après permettant de justifier le respect du seuil diurne de 60 dB(A) et d'apprécier si le projet conduit à une augmentation significative du niveau d'exposition au bruit (soit plus de 2 dB(A)¹⁶) sur au moins une des périodes (jour ou nuit), au niveau des habitations du hameau de la Croix de Fer et de la ZAC de la Saoga.

La MRAe recommande de justifier que les contributions sonores du projet respectent le seuil diurne de 60 dB(A) et ne conduisent pas à une augmentation significative du niveau d'exposition au bruit, au niveau des habitations du hameau de la Croix de fer et de la ZAC de la Saoga. La MRAe recommande également d'étudier l'horizon « 20 ans après la mise en service ».

2.4. Émissions de GES

L'étude d'impact indique que « *le projet n'est pas de nature à modifier significativement le climat du secteur, si ce n'est de manière très ponctuelle et localisée, correspondant aux pics de pollutions lors des mouvements pendulaires du trafic (heures de pointes matin et soir)* ».

Le dossier ne présente pas d'analyse des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet en phase de travaux (liées aux terrassements, à la construction de la chaussée, des ouvrages de soutènement, à la mise en place des équipements et l'artificialisation des sols) et d'exploitation (liées au trafic et à l'entretien).

2.5. Évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

L'étude d'impact n'analyse pas les consommations d'énergie liées au trafic empruntant la nouvelle infrastructure et celles évitées grâce au report de flux, ni celles liées à l'exploitation de la nouvelle infrastructure.

La MRAe recommande d'analyser les consommations d'énergie liées au déplacement des véhicules empruntant la nouvelle infrastructure, celles évitées grâce au report de flux, et celles liées à l'exploitation de la nouvelle infrastructure.

2.6. Paysage

Le dossier indique que la future infrastructure « *sera visible principalement depuis le vieux village de Carros* » et que « *les impacts visuels seront cependant relativement limités car principalement liés à l'élargissement d'un chemin existant, induisant un débroussaillage de part et d'autre de la voie* ».

15 « *Limite seuil supérieure de contribution sonore diurne en cas de logements situés en ambiance sonore préexistante modérée* » (cf. étude d'impact).

16 Cf. article R571-45 CE.

Aucun photomontage n'illustre l'impact du projet (élargissement de la piste, création de murs de soutènement en enrochements libres, débroussaillage...) sur les perceptions visuelles depuis le vieux village de Carros.

La MRAe recommande d'illustrer, à l'aide de photomontages, l'impact du projet sur les perceptions visuelles depuis le vieux village de Carros.

2.7. Risques naturels

2.7.1. Feu de forêt

Selon l'étude d'impact, un plan de prévention des risques naturels prévisibles d'incendie de forêt a été approuvé sur la commune de Saint-Blaise en novembre 2015. *« Le projet est situé majoritairement en zone rouge de risque fort à très fort, et pour partie en zone bleue B1a, au niveau du quartier de la Croix de Fer, de risque modéré à fort, avec prescriptions particulières du PPR incendie de forêt. Le règlement du PPR précise que les infrastructures de transport terrestre sont autorisées en zone rouge sous réserve de compenser les éventuels risques induits. Les infrastructures de transport terrestre sont également autorisées en zone B1a ».*

Le maître d'ouvrage appliquera les mesures édictées par l'arrêté préfectoral fixant les règles de lutte contre l'incendie liés aux travaux (interdiction de meuler/disquer en cas de risque incendie très élevé et de fumer sur le site du chantier, mise à disposition d'extincteurs et de battes à feu par zone de travaux et au niveau de la base vie...). En phase d'exploitation le maître d'ouvrage respectera les obligations de débroussaillage sur une distance de 7 m de part et d'autre de la voie et procédera à l'installation de *« deux points d'eau incendie le long de [la] voie entre le hameau de la ZAC de la Saoga et la citerne incendie SBL2 »*, *« en accord avec le SDIS [service départemental d'incendie et de secours] ».*

La MRAe note que les prescriptions de l'avis du SDIS en date du 15 septembre 2020 (joint au dossier d'étude d'impact) sont respectées.

2.7.2. Inondation

Selon l'étude d'impact, concernant le risque d'inondation subi, *« bien qu'étant dans le périmètre d'application du PPRi [plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation sur la basse vallée du Var approuvé en avril 2011], la zone d'étude de la voie nouvelle n'est pas concernée par ce dernier en raison de son altitude, comprise entre 150 et 350 m NGF, et sa position en ligne de crête. Elle n'est également pas concernée par le zonage du TRI [territoire à risque d'inondation de Nice Cannes Mandelieu, pour le fleuve du Var] ou par une action du PAPI [programme d'actions de prévention des inondations] complet [du] Var ».*

Concernant le risque d'inondation induit, le dossier indique que *« le risque inondation a été pris en compte dès la conception du projet et toutes les dispositions ont été prises pour ne pas augmenter le risque inondation par la réalisation du projet. Il participe à la limitation et la régulation du ruissellement des eaux pluviales par la création d'un système de récupération des eaux de la plateforme, qui transitent par un bassin de rétention et dépollution avant rejet dans le réseau existant ».*

La MRAe n'a pas d'observation particulière à formuler concernant la prise en compte du risque d'inondation.