



Association de défense de l'environnement Du Vallon de St Blaise

St Martin du var, le 14 mai 2024

Objet : Transformation de la piste DFCI n° LD86G91 et LD88G03 du col de l'Oliver en route métropolitaine

Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes
CADAM
147, Bd du Mercantour
06286 NICE CEDEX 3

Monsieur le Préfet,

Nous avons l'honneur de solliciter votre attention pour vous faire part de nos observations et nos arguments dans le cadre du projet d'une nouvelle route métropolitaine entre le hameau de SAOGA et le hameau de la Croix de Fer sur la Commune de St Blaise.

La mairie de St Blaise en a délibéré les 14 août 2020 et 15 mars 2023. Le conseil métropolitain a pris une délibération le 11 mars 2024, exécutoire au 15 mars 2024 et a voté :

- Prendre acte de l'avis favorable du commissaire enquêteur pour poursuivre ce projet
- Déclarer d'intérêt général le projet et prononcer la déclaration de projet au titre de l'art L126-1 du code de l'environnement
- Autoriser le Président de la Métropole à prendre toutes les dispositions utiles

Notre association a formé **un recours gracieux** auprès du Président de la Métropole de Nice Côte d'Azur en date du 13 mai 2024.

Caractéristiques les plus importantes du projet :

Ce projet de route métropolitaine consisterait à réutiliser la piste existante DFCI n° LD86G91 & LD88G03 « Défense de la Forêt Contre les Incendies » du Col de l'Olivier sur une longueur de 1,5 km pour la transformer en route métropolitaine goudronnée de 6m de large avec la construction de 16 murs de soutènement, 7 murs de contre rive et un déboisement de 7 m, de part et d'autre, avec l'abattage de 100 pins d'Alep et la taille du houppier d'une centaine d'autres.

La destruction de plusieurs dizaines d'oliviers et de restanques serait également nécessaire.

Le projet nécessiterait l'expropriation de 46 parcelles pour une surface de 18132 m².

Un bassin de rétention de 1504 m³ (61mX10mX2,7m) récolterait les eaux pluviales avec filtration des polluants et se déverserait dans le vallon de St Blaise par une canalisation de 80cm à quelques mètres de son embouchure avec le var.

Au total, cette nouvelle route métropolitaine traverserait deux hameaux urbanisés (**Croix de Fer 40 logements et Saoga 126 logements**) en partant du récent carrefour M6202 de St Blaise la plaine (altitude 92m) et en aboutissant au futur carrefour de la Croix de fer (altitude 365m) soit une longueur totale de 3kms pour une pente moyenne de 9%. Ce projet se trouve dans les périmètres de protection du **Biotope Naturel arrêté par la Préfecture des AM en mai 1990 des vallons de St Blaise et de la Garde et des parois les surplombant en application de la loi 76-629 du 10 juillet 1976 remplacé par l'arrêté de Biotope en mars 2020, la directive européenne 92/43 du 21 mai 92, par**

la loi NATURA 2000, par la loi Montagne 85-30 du 9 janvier 1985, par la ZNIEFF 06/19700, par la ZICO n° PAC 25, par la Zone de protection Spéciale « basse vallée du var »

Objet de ce projet :

La mairie de St Blaise souhaiterait :

- rapprocher du cœur de village les habitants du hameau de SAOGA édifié sur les 3 hectares vierges de l'ancienne zone forestière ou agricole en 2015, par le promoteur NEXITY.
- canaliser le flux de véhicules en provenance de Levens par la RM14 et le flux de véhicules en provenance de Tourrette-Levens, Aspremont et Castagniers par la RM14, RM614 vers la nouvelle route métropolitaine initiée par ce projet avec une estimation du flux à 550 véhicules/jour.
- raccourcir le temps de trajet du transport scolaire
- rapprocher les usagers du hameau de SAOGA des services publics
- réduire l'accès à la RM6202 depuis le cœur de village de 17kms à 6,5kms.
- prévenir les risques d'incendie

Publicité de l'enquête :

Nous aurions aimé participer à cette enquête publique, et donner notre avis personnel et associatif mais la publicité de cette consultation a été trop confidentielle.

Les habitants des quartiers du Canaïret, des Serres, du vallon de St Blaise, des Maquisards, du Clot de Dué sur la commune de St Martin du var ainsi que les salariés des entreprises de la zone d'activité du vallon ont été ignorés par l'étude d'impact, pas informés et jamais cités dans les 409 pages du dossier d'impact, les 101 pages de la déclaration d'utilité publique et les 24 pages du dossier de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale.

Mais, aussi **les habitants des hameaux de Croix de fer, du col de l'Olivier, de la Douga, de la Maura, du collet du Couvent, de la Saoga et d'autres quartiers sur la commune de St Blaise**, n'ont pas eu d'affichage du tout ou pas suffisamment visible, lors de l'enquête publique d'une durée de seulement 1 mois pour un projet de cette envergure.

Trafic routier sur la nouvelle voie, accidentologie et nuisances :

Le trafic est estimé à 500 véhicules/jour avec une augmentation de 10% en 20 ans, mais ce n'est qu'une prévision qui sera largement dépassée, compte tenu de la concentration des flux et des effets sur une seule voie.

Sur la base de 500 v/j, il s'agit d'une voiture toutes les 3 min réparties sur 24h mais rapportées aux horaires de pointe (6h-9h et 17h-19h) ce sera un flux constant qui traversera le Hameau de Saoga et de Croix de Fer à 30km/h et à 50km/h sur le reste de la route.

Le flux de véhicules en provenance de **Levens, Tournettes-Levens, Aspremont, Castagniers, Colomars voire Château-Villevieille qui emprunteront la RM14 « trop sinueuse et étroite »** (dixit le maire) pour alimenter le flux de la nouvelle route métropolitaine, sera une source accidentogène sur une route déjà limitée à 3 mètres de large voire moins, sans trottoirs ni arrêts conformes de bus.

L'accidentologie dans les hameaux traversés sera considérablement augmentée par rapport à la situation actuelle où les lotissements de la Saoga et de la Croix de Fer sont desservis par une voie sans issue.

Les risques d'accident sur les 1,5km restant du projet de route « structurante » seront forts à très forts dans une zone à 50km/h, non urbanisée et isolée où les dépassements de vitesse seront incontrôlables dans la durée.

Au carrefour de la RM14 en haut de la Croix de fer, l'augmentation du flux et la déclivité du projet de route seront une **source supplémentaire d'accidents** dans un quartier habitué à une certaine quiétude pour les enfants et les familles.

Concernant les nuisances sonores, aucun rapport sérieux acoustique n'a été fourni lors de l'enquête.

Une valeur de base a été mesurée à 50 db mais nous nous posons les questions suivantes :

Comment le bruit de fond a-t-il été calculé ? Sur combien de temps ? À quelle date ? A quel endroit ? La limite à 60 db a-t-elle été fixée sur la base d'une modélisation ? sur 24h ? pendant les pics d'horaires ? Avec quels types de mesures LAEQ ou L50 ? autant de questions qui peuvent changer la donne du tout au tout.

En écartant totalement de l'étude d'impact les habitations du versant adret du vallon de St Blaise (Le Canaïret, Les Serres, Les Maquisards, La Couletta, Le Clot de Dué, ..), les nuisances phoniques seraient importantes du fait de la

proximité et de la longueur du projet de route et de **l'effet de résonance dans ce vallon réputé pour être très encaissé.**

Ces nuisances phoniques seront amplifiées par la circulation de camions de 19T, la déclivité de 7% et la longueur de 3km du projet « structurant » de route métropolitaine.

La question de l'accidentologie et des nuisances phoniques dues au trafic routier est un sujet majeur.

A titre d'exemple, les habitants de St Martin du Var **ne savent plus quoi faire** face à l'augmentation des automobilistes en provenance de la Roquette/var et de Levens, quittant la route métropolitaine RM, et empruntant la route communale pour **2 minutes de trajet en moins affichées par les GPS portables ou embarqués.**

Le récent accident, survenu à Plan du Var sur la RM6202 le 12 janvier 2024, d'un bus scolaire avec des adolescents tombé de 10m sur la voie ferrée, est là pour dire malheureusement qu'une route métropolitaine ne garantit pas une sûreté supplémentaire.

Imaginons un seul instant que ce scénario se reproduise sur le projet de route, il aurait des conséquences dramatiques dans un secteur où elle surplomberait des parois verticales libres de végétation de 90 mètres.

La population et les associations ont toujours manifesté une sensibilité particulière dans un secteur où **des projets auraient pu compromettre son développement harmonieux et paisible** : comme une carrière de 20 millions de m3 de poudingue en mai 1995 par la Sté SPADA ou une usine de bitume à chaud en février 1997 avec une cheminée de 34 mètres par la Sté SCLTP.

Biotope de niveau exceptionnel et international, Natura 2000, ZNIEFF, ZICO

A la lecture du rapport d'impact, on peut y lire en page 36 « l'aire d'étude se situe en dehors de tout périmètre d'intérêt écologique. » ou « « Respect du principe de non dégradation du cadre de vie sur le site et à ses abords » ou « préserver et valoriser l'environnement par la prise en compte des risques naturels, la préservation des espaces et milieux naturels, du cycle de l'eau. ».

Au-delà des mots, la **réalité vécue par les habitants, les associations depuis pour certains des dizaines d'années est tout autre.**

Dans la description de l'étude d'impact, il nous faut rajouter que les **vallons de St Blaise, de la Garde, du Nougâret** sont creusés à leur base en canyons parfois des boyaux où règne un micro climat particulier (forte hygrométrie et températures relativement basses). Ces sites sont uniques en Europe, par la rareté des espèces qu'ils contiennent et la particularité des groupements biotiques qui s'y développent.

Faunistique :

La zone des canyons était mal connue et méritait une étude détaillée, des observations ponctuelles laissaient entrevoir, comme le précisait le Pr SALANON en 1990, une grande richesse faunistique.

L'arrêté de Biotope de mars 2020 a comblé cette carence en rajoutant **15 espèces animales protégées (4 Avifaunes, 2 poissons, 9 mammifères terrestres).**

Floristique :

Des recherches, plus particulièrement axées sur un inventaire systématique à grande échelle de la flore et des groupements végétaux inféodés aux vallons et aux canyons creusés dans les poudingues de la rive gauche du Var ont été menées par Robert SALANON, Maître de Conférences à l'université de NICE, en liaison avec Jean Félix GANDIOLI pendant six années à partir de 1984.

Leurs conclusions ont été, pour les plus importantes :

Un **intérêt exceptionnel, d'un niveau international**, de l'ensemble de la zone, tant du point de vue géomorphologique (donc également paysager) qu'en ce qui concerne le peuplement végétal, les quelques éléments faunistiques présentant un intérêt similaire.

Une **fragilité de ces biocénoses**, qui ne doivent leur survie qu'à la vigueur du relief et à l'impossibilité de mise en culture ainsi que leur situation en bioclimat régional méditerranéen.

La présence d'espèces centro- ou oriento-méditerranéen en limite d'aire occidentale, ou endémiques à des degrés divers, en tout cas rarissimes sur le plan national.

La **présence de trois espèces protégées par la loi du 13 mai 1982** : CAREX GRIOLETII Roemer ; ORCHIS CORIOPHORA L. ; ORCHIS FRAGANS Pollini.

La **forte concentration d'espèces, très rares** (PTERIS de Crête par exemple) et d'espèces de répartition supraméditerranéenne ou montagnarde en stations abyssales de fonds de canyons.

Le **développement spectaculaire des « jardins suspendus », phytocénoses luxuriantes** dominées par les Mousses et les Fougères, et qui forment des biotopes absolument originaux.

La **permanence (ou quasi-permanence) de l'eau**, phénomène dû non seulement à l'épaisseur considérable des poudingues, mais aussi au développement des massifs karstiques adjacents côté Est jusqu'à de fortes altitudes (1413 m Mont Féron). Or, cette eau, en tant que facteur uniformisant vis-à-vis des microclimats et agent de dissémination

d'un grand nombre d'espèces, assure la pérennité de ces groupements végétaux. **La nécessité de sauvegarder les zones humides, quelles qu'elles soient, n'est plus à démontrer.**

Monsieur le Préfet des Alpes maritimes, le 9 août 1990, prend cet arrêté en retenant « *l'intérêt exceptionnel, d'un niveau international, de l'ensemble de cette zone, tant du point de vue géomorphologique, donc paysager, qu'en ce qui concerne le peuplement végétal, les quelques éléments faunistiques présentant un intérêt similaire...* » et en confirmant « que l'emprise de ce biotope comprend le fond des vallons et les parois les surplombant. »

Le 22 mai 1990, le Préfet s'adresse à tous les maires de St Blaise, St Martin du var, La Roquette/var, Levens, Castagniers, Aspremont en concluant l'annonce de l'ampliation de cet arrêté « **vous êtes chargés, en ce qui vous concerne, de l'exécution de cet arrêté.** ».

L'article 2 de cet arrêté liste afin de sauvegarder l'intégrité des équilibres biologiques, et de préserver la pérennité des espèces, les interdictions :

- De détruire, d'arracher ou de mutiler toutes les espèces végétales non cultivées
- De répandre, abandonner, déposer, jeter tous produits chimiques, déblais, détritiques, ordures, épaves et tous produits ou objets polluants.
- D'utiliser des véhicules et autres engins à moteur, à l'exception de ceux nécessaires aux activités agricoles ou forestières.
- De procéder à toute construction nouvelle à compter de la date de publication du présent arrêté.
- De modifier le régime des eaux ou de porter atteinte à la qualité physico-chimique de l'eau.
- D'exercer des activités industrielles, notamment des extractions de matériaux.

La protection de ce biotope s'entend du fond des vallons aux parois les surplombant. Compte tenu de la proximité immédiate, rapprochée et éloignée de la nouvelle voie et de la carte des vents dominants sur la commune de St Blaise, l'intégrité du Biotope est directement menacée.

En mars 2020, un arrêté préfectoral portant création de la zone de protection de biotope des « vallons obscurs en rive gauche de la basse vallée du Var » a reconfirmé la protection du biotope du 9 mai 1990 et du 15 mars 2001 en un seul acte en rajoutant **11 espèces végétales** protégées au niveau régional et **15 espèces animales** toutes protégées au plan national (Robert SALANON avait suggéré cette étude complémentaire dès 1990).

Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) désignées dans le cadre de la Directive Oiseaux 79/409/CEE de 1979, sont des sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance communautaire ou européenne.

La commune de St Blaise fait partie de cette zone de conservation excluant ce projet de route nouvelle.

La **loi Natura 2000** s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la Nature par l'Union Européenne, et est un élément clé de l'objectif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.

Ce réseau mis en place en application de la Directive "Oiseaux" datant de 1979 et de la Directive "Habitats" datant de 1992 vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

La structuration de ce réseau comprend :

Des **Zones de Protection Spéciales (ZPS)**, visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive "Oiseaux" ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;

Des **Zones Spéciales de Conservation (ZSC)** visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".

La commune de St Blaise fait partie de loi Natura 2000 excluant ce projet de route nouvelle.

La **zone de protection spéciale « basse vallée du Var »** constitue la plus importante zone humide littorale de la Côte d'Azur. Malgré un contexte très marqué par les aménagements humains, ce site rassemble plusieurs types de milieux naturels (vasières, bancs de galets, eaux libres) rares par ailleurs dans le département. Ceci confère au site un caractère attractif pour l'avifaune, notamment pour les oiseaux d'eau. Ainsi, la basse vallée du Var :

- constitue **une étape importante pour de nombreuses espèces d'oiseaux** migrateurs, qui y trouvent des conditions propices à leur repos et leur alimentation après la traversée de la Méditerranée, ainsi qu'une voie de pénétration dans le massif alpin. Site survolé par plusieurs milliers d'oiseaux au printemps et à l'automne.

- permet la **nidification de plusieurs espèces d'oiseaux d'eau** de forte valeur patrimoniale : Sterne pierregarin, Blongios nain, etc.

- constitue un **site important d'hivernage** pour certains oiseaux d'eau, notamment la Mouette mélanocéphale.

Près de 200 espèces d'oiseaux fréquentent le site, dont environ 50 espèces sont d'intérêt communautaire :

Espèces nichant hors périmètre mais fréquentant le site pour s'alimenter, notamment en période de reproduction : Faucon pèlerin (1-2 couples), Grand-duc d'Europe (1-2 couples).

La commune de St Blaise fait partie de la zone de protection spéciale « basse vallée du var » excluant ce projet de route nouvelle.

Sécurité Incendie :

En 2003 un incendie a dévasté le **versant sud du vallon de la Garde**, pour une simple allumette de barbecue au niveau de la RM6202, **360 hectares partis en fumée**.

Par contre, la forêt du versant ubac du vallon de St Blaise où est situé le projet de route, a été épargnée jusqu'ici par la **présence de la route forestière de défense incendie et du taux d'humidité généré par la géomorphologie du vallon de St Blaise**.

Faire passer au minimum 550 véhicules/jour dans cette forêt protégée et sauvegardée depuis un siècle, représente un danger majeur en période sèche et dans ce secteur soumis à des vents constants avec des mises à feu accidentelles ou humaines.

Depuis 2015, la piste DFCI est équipée de plusieurs bouches d'incendie, et est parcourue sur toute sa longueur par une canalisation d'eau sous pression.

A ce fait, nous n'expliquons pas le non entretien manifeste de cette piste depuis 2015 qui est devenue impraticable pour les ayants droits ou les services des pompiers.

Ce n'est pas la création de la future route métropolitaine qui renforcera la prévention des incendies mais bien **la conservation et la gestion actuelle de la route forestière**.

Subsidiairement, on peut noter que les 2 méga feux de juillet 2017, survenus un à Castagniers et l'autre à Carros, ont laissé 2 forêts centennales à nues et se sont propagés **en présence d'une route métropolitaine chacun**.

Gestion des eaux pluviales, périmètre protection usine pompage eau potable du BASTION, inondations :

Il est bon de préciser que les 2 vallons de St Blaise et de la Garde **ne sont pas « temporaires » ou « intermittents »** comme noté rapidement en page 35 du dossier d'étude.

Depuis des centaines d'année, le vallon de St Blaise alimentait des moulins à huile et hébergeait les potagers alimentaires des villages de la Roquette/var, St Martin du var, Levens et St Blaise.

Sur tout le long, les endiguements et les moulins, non détruits par les crues successives, sont toujours visibles.

Un réseau de canaux existe actuellement pour alimenter la zone agricole et habitable du vallon aval de St Blaise, et est géré par **l'Association des Riverains du Vallon de St Blaise ARVB** créée le 16 avril 1971.

Les vallons de St Blaise et de la Garde servent également d'exutoire pour le débordement ou le chômage du canal de la Vésubie. Ils abritent le siphon et l'infrastructure du canal classé monument historique. **Toute construction de route doit faire l'objet d'un avis des Monuments de France**.

Le déversoir de crue du canal peut débiter 4m³/s.

Une nappe phréatique du vallon de St Blaise circule à faible profondeur de 10 m à 5m, en amont de son embouchure avec le Var, avec la présence de plusieurs puits.

D'après une **étude du BCEOM de 1994**, le bassin versant total du vallon de St Blaise est de 17 km² avec un débit décennal de 30m³/s, quinquennal de 48m³/s et centennal de 60m³/s.

Avec le changement climatique, ces chiffres ne sont pas à minimiser avec les épisodes méditerranéens plus fréquents et plus forts que nous subissons de nos jours.

Comment ne pas rappeler les **crues historiques du vallon de St Blaise du 20 novembre 1994, 11 octobre 2000, 6 novembre 2000, 24 novembre 2000**, qui ont occasionné des dégâts considérables aux biens, aux personnes, aux entrepreneurs et aux agriculteurs. En avril 1994, l'étude hydraulique du vallon de St Blaise concluait « **dans le meilleur des cas, c'est-à-dire sans tenir compte d'embâcles à l'entrée, la capacité de l'ouvrage (les buses) est de 25m³/s. Pour les débits supérieurs, on aura débordement sur la chaussée et déversement sur les terrains situés en contrebas des voiries** ». On connaît la suite, en 2000 les buses ont été emportées, les digues explosées, des biens et commerces détruits, les terrains inondés et l'évacuation des personnes s'est faite par les pompiers en zodiac ! Un pont métallique provisoire de l'armée les a remplacées, et il est toujours en place.

Nous devons continuellement avoir à l'esprit que **ce vallon fournit, par 30% de ses eaux souterraines, l'usine de pompage d'eau potable du BASTION alimentant les collines niçoises**.

Le vallon de St Blaise collecte les eaux pluviales d'un bassin versant de 17km² à forte déclivité d'une longueur totale de 14km sur le périmètre des communes de St Blaise, de St Martin du Var, de la Roquette/var et de Levens dont

l'urbanisation a connu, depuis l'étude du BCEOM en 1994, une forte artificialisation des terres. La livraison prochaine de 200 logements sur Levens et l'installation de 23 panneaux photovoltaïques sur le Mont ARPASSE va amplifier cette collecte.

L'exutoire d'une partie des eaux pluviales du lotissement de la SAOGA (3 hectares artificialisés) depuis 2016 ainsi que le déversement de la totalité du vallon des Vallières depuis 2014 dans le vallon de St Blaise, amplifient déjà le débit des crues exceptionnelles, et la pollution dans le périmètre de protection de l'usine de pompage du BASTION.

Cette usine a fait l'objet, à sa création en 1994, d'une étude menée, par un hydrogéologue agréé en matière d'eau et d'hygiène publique du cabinet MANGAN, définissant les périmètres de protection (immédiat, rapproché et éloigné) et les servitudes s'y référant dans le cadre d'une enquête publique diligentée par le syndicat intercommunal SYLCEN.

On peut y lire « les eaux des rives principalement des poudingues pliocènes représentent en moyenne un 1/3 du débit de pompage... » ou « le périmètre de protection éloignée englobe la partie aval des vallons de St Blaise et de la Garde ...et que le rejet dans ces vallons sont réglementés et soumis à l'avis du conseil Départemental d'Hygiène » ou « dans le périmètre rapproché toutes les installations pouvant influencer sur la qualité des eaux souterraines et superficielles doivent être en conformité ».

Il est sûr que le projet de route métropolitaine, sur la rive gauche du vallon de St Blaise, va impacter les eaux d'infiltration et souterraines par son **artificialisation de 16 620 m²** (voie de 1,958 km goudronnée sur 6 m de large cf page 6 & 14 étude hydraulique) et son **déboisement de 23 800 m²** amplifiant le ruissellement.

A la lecture de l'étude hydraulique réalisé en 2017 par le cabinet TPF ingénierie qui nomme le vallon de St Blaise « ruisseau de St Blaise », il est noté que la surface totale de son bassin versant est de 1251,13 hectares soit 12,5 km² ce qui est en contradiction avec celle relevée de 17km² en 1994 par le BCEOM soit une différence – 27%.

Idem pour le thalweg « Le Rieu » le plus long 6,6 km pour TPF et 8,15 km pour BCEOM soit – 20%.

Ces **disparités se cumulent avec les incertitudes** quant à la capacité du bassin de rétention stockant l'ensemble des eaux collectées pluviales et de ruissellement le long de la voie nouvelle par une canalisation de diamètre 500mm et une longueur de 2 km.

En effet, il a été prévu un emplacement de 90 m² pour ce bassin alors qu'il en faudrait 1069 m² d'après l'expert en hydrologie, et qu'au final on exproprierait le propriétaire du futur emplacement de 2000m². **De toute évidence, ces chiffres se contredisent.**

Avec une prévision vingtennale, le débit de remplissage du bassin serait de 0,88m³/s (moins 0,04986m³/s de débit de fuite), il serait plein au bout de 28 minutes et surverserait directement sans traitement des polluants dans le périmètre rapproché de l'usine de pompage d'eau potable du BASTION. Il est bon de rappeler que **30% des eaux pompées proviennent de la nappe phréatique du vallon de St Blaise.**

N'imaginons pas le pire d'une prévision quinquennale ou centennale, mais seulement une pluie d'une durée supérieure à 28 minutes, avec la confluence dans la même canalisation, des eaux pluviales saturées de la Saoga.

Affirmer que le projet ne présente pas de risque induit d'inondation, est contradictoire avec son rejet de plus de 1m³/s juste avant la confluence du vallon de St Blaise avec un fleuve Var qui, en cas de crue de celui-ci, bloquera fortement son écoulement.

Dans l'étude d'impact page 278 ,on ne comprend pas la formulation « **limiter l'apport de ruissellement dans le vallon du Fugueiret...** ». Après vérification, ce vallon se trouverait dans la Valmasque, **s'agit-il d'un copié-collé d'une autre étude d'impact** puisque nous savons que ce cabinet TPF intervient régulièrement pour la Métropole ?

Dans l'étude d'impact, en page 34 il est noté « les abords sont densément boisés limitant le ruissellement et l'érosion des sols » ou encore « la majorité du secteur est non exposée à l'aléa mouvement de terrains ». Compte tenu de l'obligation légale de débroussailler de 7m de part et d'autre, au total sur 23 800 m², les abords de cette nouvelle voie ne seront plus « densément boisés » mais plutôt rasés, entraînant un ruissellement et une érosion sur des parois verticales et instables. **De nombreux éboulements se produisent régulièrement jusqu'au lit du vallon de St Blaise à mi trajet du projet de la nouvelle voie.**

Conclusions :

La jurisprudence est claire en matière d'étude d'impact, le contenu réel du document doit être suffisant pour les tiers et l'administration, et le contenu des études **doit être complet, précis sans lacunes ni omissions.**

Les recommandations de la **Mission Régionale de l'Autorité Environnementale** ont été partiellement prises en compte.

Dans son état actuel, le dossier comporte des **omissions importantes comme l'ignorance totale** de quartiers entiers pourtant impactés sur la commune de St Martin du var (Le Canaïret, le Clot de Dué, les maquisards, les serres, le Vallon de St Blaise) ainsi que de la zone d'activité et de logistique de St Blaise la Plaine où **plus de 300 salariés travaillent au quotidien avec plusieurs entreprises présentes.**

L'étude hydraulique est contradictoire avec des données de précédentes expertises, et le **flou sur la superficie**, le débit de la surverse et le positionnement du bassin de rétention dont les rejets devront aboutir, in fine dans le périmètre de protection de l'usine de pompage d'eau potable du BASTION rajoute de l'imprécision.

Quant au coût exact du projet de nouvelle route pour la Métropole, on navigue entre 6,79M€ HT (page 392 du dossier), 3,94M€ TTC (page 12 du rapport enquête parcellaire) et 4,73€TTC (délibération conseil métropole).

Ce coût est une donnée essentielle pour savoir si l'argument de rapprocher de l'Ecole saturée de St Blaise les 70 enfants et parents d'élèves du lotissement de SAOGA serait largement contrebalancé par la décision d'investir cette somme dans la construction d'une école ou de participer aux frais de scolarité de ces enfants dans les deux écoles (Castagniers et St Martin du var) à 5' et en ligne droite.

Par ailleurs une nouvelle route, dans l'hypothèse de sa réalisation dans les deux années à venir, serait livrée en retard par rapport à la livraison du lotissement lui-même ; ainsi **le pic du nombre d'enfants de la Saoga scolarisés en école maternelle et primaire au village « haut » sera en phase décroissante** compte tenu du profil d'âge des familles « primo arrivantes ». le problème des bus scolaires sera de moins en moins important, faisant perdre une partie de l'intérêt de cette nouvelle route.

L'évolution naturelle des âges tournera les besoins de ces familles vers les collèges pour lesquels une décision de répartition a été actée entre le nouveau collège de Levens pour les adolescents du village « haut » de St Blaise et le collège de St Martin du Var pour ceux de la Saoga, **excluant de fait le projet de route reliant le « bas » et le « haut » de la commune pour les transports scolaires de ces collégiens (et lycéens).**

Quant aux nuisances phoniques, aucune étude du niveau sonore zéro a été effectuée et il sera impossible d'évaluer l'impact réel de la nouvelle route.

Les cartes insérées dans le dossier **ne sont pas actualisées, mal orientées et floues.** Dans la logique de l'omission de certains quartiers d'habitation de l'étude d'impact, les cartes ne les font apparaître ni en vue aérienne ni en transversal. Mis à part, une vue éloignée depuis Carros, aucune vue ne fait apparaître **la Co visibilité ou la Co audition des habitants au NORD du projet de la route nouvelle.**

L'argument du croisement sur la R614 des bus scolaires avec les camions, récupérant une fois par jour les bennes de la déchetterie de Castagniers, pourrait être levé en les faisant passer par la route existante du Linguador ou **en dehors des heures de transport scolaire.**

Faire économiser 45' sur un parcours qui n'en fait que 19' entre la RM6202 et le cœur de Village relève **d'une imprécision** quant au parcours, au nb d'arrêts ou au chronométrage.

L'estimation de 550 véhicules/j est largement sous-estimée, par rapport au flux induit sur la RM14 depuis Levens, Castagniers, Aspremont et Colomars, et au nouveau flux d'opportunité par la RM815 depuis Château-Villevieille, par la RM19 depuis Levens ou par la RM719 depuis Tourrette Levens. **Le trafic sur la RM14 puis sur la nouvelle route pour toujours quelques minutes d'économisées sera exponentiel avec beaucoup de nuisances et d'accidentologie.**

Pour **la prévention des incendies**, la route nouvelle ne sera pas une garantie, au contraire un danger avec des mises à feu accidentelles ou humaines de la forêt protégée du col de l'Olivier.

Sur la question de rapprocher les usagers du hameau de SAOGA des services publics, **il est à noter que les services de la poste, administratifs de la mairie (carte identité, certificats, passeports ou autres) ne sont plus assurés au village de St Blaise mais à 5' en ligne directe à St Martin du var ou mieux par internet.**

Vouloir rapprocher un hameau construit récemment par une route métropolitaine pour si peu d'arguments et beaucoup d'inconvénients, ne peut pas compenser le fait que la **loi MONTAGNE** incluant la commune de St Blaise devait par son art L145-3 garantir que « **l'urbanisation doit se réaliser en continuité avec les bourgs et villages existants** » et non l'inverse.

Pour finir, il serait normal dans la mesure où le hameau de SAOGA est considéré comme **un projet de l'Opération d'Intérêt National**, que son promoteur NEXITY participe aux frais du développement des services publics comme une Ecole ou une scolarisation à Castagniers ou St Martin du Var des enfants pour les 126 logements. C'est un juste retour des choses, pour compenser la prise en charge par l'Etat des infrastructures et des études (Rond-point de St Blaise la Plaine, Carrefour du vallon de St Blaise, réseau assainissement public, aménagement raccourci piétons, etc.).

Les routes, une fois implantées, ont toujours été l'élément structurant du développement foncier dont nous mesurons aujourd'hui, de plus en plus clairement, les conséquences négatives.

Hélas, il est quasi certain que cette nouvelle route fera l'objet des mêmes pressions multiples dans cette direction, de la part de promoteurs désireux de rendre constructibles des terrains jusque-là préservés et d'élus locaux sous pression et désireux d'agir. Cette évolution serait contraire à la **loi MONTAGNE** et porterait atteinte à **l'intérêt exceptionnel, d'un niveau international, de l'ensemble de cette zone, tant du point de vue paysager que du peuplement végétal et de la faune.**

L'utilisation répétitive des difficultés de transport scolaire sur la commune peut poser question : Quelle commune de la **loi MONTAGNE comme la commune de St Blaise** (population stabilisée de 1013 habitants) dispose dans un périmètre aussi restreint d'autant d'établissements scolaires publics ou privés (écoles, collèges, lycées général, technique et professionnel, centres professionnels et techniques, universités...) ? Une des lacunes du dossier est l'absence de carte scolaire détaillée avec son schéma et flux du transport (primaire, secondaire, supérieur) des élèves et étudiants.

Pourquoi ne pas demander aux jeunes s'ils préfèrent gagner quelques minutes de trajet scolaire ou périscolaire pour quelques jours de la semaine ou protéger la Nature et sauvegarder leur forêt et leur écosystème à vie ?

Pourquoi avoir supprimé l'arrêt du bus scolaire au centre du lotissement de la SAOGA et contraindre parents et élèves à descendre sur la RM6202 ?

Espérons que la justification de cette nouvelle route métropolitaine ne se trouve pas dans l'entrefilet de la page 33 du dossier « projets d'urbanisation sont prévus notamment, la construction de commerce, et d'équipement » ou dans les raisons du choix du projet de la délibération du conseil municipal du 15 mars 2023 « **Les capacités foncières y sont importantes mais l'accès depuis la RM6202 doit y être aménagé.** ».

Nous restons à disposition pour compléter notre première liste d'arguments tentant de démontrer que le choix de la variante V0 « **conserver et entretenir en bon état la route forestière DFCl du col de l'Olivier, ouverte aux ayant droits et au service de sécurité et des pompiers** » envisagée dans le dossier d'enquête reste une bonne réponse aux questions soulevées et respecterait les préconisations de l'ensemble des lois et arrêtés préfectoraux existants.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Préfet, nos respectueuses salutations.

Michel CHEVALLIER
Président ADEVB