



PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 15 MARS 2023

ÉTAIENT PRÉSENTS : Jean-Paul FABRE, Maire ; Catherine BARRADE, Antoine EINAUDI, Myriam DAMBREVILLE, Adjoints ; Emmanuelle CHAMARRE, Romain CHARPENTIER, Jacques GHIRLANDA, Danièle LAC, Sylvie LO RE, Alexandre MENICHE, Annie PICCERELLE, Pascal ROULANT, Anne CARDOT SCAIOLA.

ÉTAIENT REPRÉSENTÉS OU EXCUSÉS : HENGY Etienne ayant donné pouvoir à BARRADE Catherine ; SABALI Charles ayant donné pouvoir à FABRE Jean-Paul.

SECRÉTAIRE DE SÉANCE : EINAUDI Antoine.

Monsieur le Maire ouvre la séance à 18h30. Il constate que le quorum est atteint. Les points inscrits à l'ordre du jour sont abordés.

1. DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES – Demande de subvention pour l'acquisition de modules préfabriqués à usage de classe **Délibération n° 001.2023**

Par délibération n° 029.2022 du conseil municipal du 15 décembre 2022, le projet d'acquisition de deux modules préfabriqués neufs à usage de classe a été approuvé pour une dépense estimée à 30 700,00 € HT soit 36 840,00 € TTC. Pour financer ce projet, il a été décidé de solliciter une aide financière auprès du Conseil Départemental à hauteur de 50% du montant HT des travaux.

En concertation avec l'équipe enseignante, il a été jugé plus opportun d'agrandir l'espace existant afin de créer un seul volume d'une superficie plus importante.

Le projet a donc été revu et consiste maintenant à acquérir deux modules en extension des deux modules déjà existants afin de créer une salle de classe d'une superficie de 60 m².

Ces travaux permettront de mettre à disposition des enseignants un local adapté en vue de l'ouverture d'une septième classe à la rentrée de septembre 2023 au sein du groupe scolaire Marcel Pagnol et d'accueillir les élèves dans de bonnes conditions.

L'acquisition d'un tel équipement a été retenu plutôt qu'une location afin de lui conférer un caractère pérenne, celui-ci pouvant être ultérieurement utilisé par les structures d'accueil de loisirs sans hébergement.

Le montant des travaux est estimé à 44 500,00 € HT soit 53 400,00 € TTC.

S'agissant d'une dépense importante pour la commune, il est sollicité une aide financière exceptionnelle auprès du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes à hauteur de 50%.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal par 15 voix POUR :

- approuve le projet d'acquisition de deux modules en extension des deux modules déjà existants
- prend acte du montant de la dépense estimée à 44 500,00 € hors taxes soit 53 400,00 € toutes taxes comprises
- autorise M. le Maire à effectuer toutes les démarches administratives nécessaires et à signer les autorisations d'urbanisme correspondantes
- sollicite une aide financière auprès du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes à hauteur de 50 % du montant hors taxes
- charge M. le Maire de toutes les formalités à accomplir pour l'aboutissement de cette décision.

2. PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES – Projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer – route du Col de l'Olivier / enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et parcellaire conjointe / avis autorité environnementale : avis de la commune sur le projet finalisé

Délibération n° 002.2023

Par délibération n° 034.2020 du conseil municipal du 14 août 2020, un avis favorable a été émis sur le dossier relatif au projet de création d'une voie nouvelle entre le hameau de la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer en vue du recours à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Par courrier en date du 25 janvier 2023, de M. le Préfet des Alpes-Maritimes nous informe qu'il lui paraît nécessaire que le conseil municipal de la commune soit à nouveau invité à délibérer sur le dossier finalisé afin de sécuriser la procédure d'un point de vue juridique.

En application des articles L. 122-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, le dossier présentant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée sont transmis aux collectivités territoriales intéressées par le projet et notamment la commune d'implantation de ce dernier.

La commune dispose alors, par l'intermédiaire de son conseil municipal, d'un délai de deux mois à compter de la réception du courrier de M. le Préfet, pour rendre son avis. Passé ce délai, la commune sera réputée n'avoir aucune observation à formuler.

La Mission Régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur, saisie par le Préfet le 27 octobre 2022 au titre des dispositions des articles L. 112-1 et R. 122-7 du code de l'environnement, a rendu son avis sur ce dossier le 16 janvier 2023.

Considérant que les modifications apportés au dossier initial concernent :

① la notice explicative ainsi que l'étude d'impact

Ces parties du dossier ont été complétées par les paragraphes suivants :

LES RAISONS DU CHOIX DU PROJET

Le choix de la zone du projet

La commune de Saint-Blaise s'organise autour de deux secteurs distincts :

- une partie haute, qui regroupe le village et les hameaux perchés sur les coteaux le long de la RM 14. Les capacités foncières y sont restreintes et l'accès y est difficile. C'est au sein de ce secteur que s'est produite majoritairement la périurbanisation
- une partie basse, le secteur de la plaine du Var, qui s'inscrit dans la zone de développement de l'aire urbaine de l'agglomération niçoise. Les capacités foncières y sont importantes mais l'accès depuis la RM 6202, axe d'importance départemental, doit y être aménagé. Ce secteur regroupe une multitude de fonctions urbaines qui se jouxtent sans réelle cohérence. Il se situe à proximité des principales infrastructures de déplacements et des zones de commerces et de services mais tourne le dos au reste du territoire communal. La partie basse est en plein développement, avec la création de la ZAC de la Saoga, à vocation d'habitation.

La desserte de la commune est assurée par deux axes principaux d'accessibilité :

- la RM 6202, voie à grande circulation qui longe la limite Sud-Ouest en rive du Var.
 - cette voie qui compte 20 000 à 30 000 véhicules par jour est l'axe majeur de transit, en Nord-Sud, à l'échelle intercommunale, qui assure une cohésion territoriale tout le long de la vallée du Var. Son tracé passe par la partie basse de Saint-Blaise.
 - la forte densité de trafic provoque de nombreux dysfonctionnements et présente un caractère accidentogène important, malgré la réalisation d'aménagement pour l'amélioration de la sécurité, en raison des débouchés directs de voies privées et chemins communaux.
- La RM 14 est l'axe majeur de transit local qui structure la commune.
 - elle relie les différents hameaux et le centre-village qui sont installés le long de celle-ci. Elle assure ainsi les déplacements en partie haute (route en balcon) depuis Nice jusqu'à Levens en desservant Aspremont (Castagniers) et Saint-Blaise.
 - sinueuse et étroite dans sa majeure partie, cette route se trouve étranglée au niveau du tunnel de la Bouissa dont le gabarit n'autorise pas le passage des cars et des poids lourds standards.

Des voies communales assurent la desserte interne des quartiers. Elles sont sinueuses, d'un gabarit inférieur au réseau structurant et jouent un rôle déterminant dans l'organisation interne des quartiers. Cependant, en l'état actuel, toutes ne sont pas de nature à permettre une structuration optimale de la commune en vue de l'évolution des quartiers.

Il n'existe pas d'axe structurant entre les parties basse et haute de la commune. Les déplacements doivent emprunter la RM 1114 implantée sur la commune de Castagniers, puis le RM 14. A l'heure actuelle, aucun système viarie carrossable ne permet de relier les deux parties de la commune. Seule la piste DFCI préexistante est accessible depuis les voies internes à la ZAC de la Saoga, ainsi que depuis la route du Col de l'Olivier à partir du quartier de la Croix de Fer.

La commune de Saint-Blaise est parcourue par plusieurs routes d'importances diverses. Cependant, la topographie de la commune étant accidentée, cela en rend les accès difficiles et les temps d'accès longs. Des problématiques récurrentes de visibilité, de sécurité et de trottoirs existent également sur la commune.

Le système viarie souffre de plusieurs carences structurelles qui handicapent la bonne intégration de l'ensemble de la commune à l'agglomération niçoise et la bonne installation des habitants de la ZAC de la Saoga : étroitesse et sinuosité de l'axe RM 14/RM 1114 qui relie le village à la plaine du Var et nécessite parfois des manœuvres surtout pour les bus et camions, accès complexe au centre-ville de Nice par un trajet différent que l'itinéraire RM 14/RM 1114/RM 6202, bien que l'axe RM 14 via Castagniers et Aspremont soit plus court en distance.

La requalification potentielle des voies existantes telles que la RM 14 et RM 1114 présentent de trop grands enjeux technico-financiers. En effet, au vu du trafic soutenu, des emprises disponibles réduites et nécessaires à un élargissement, des impacts sur le parcellaire privé, ainsi que de la géométrie générale des voies, cette alternative est apparue inenvisageable en termes 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 création d'une nouvelle voie sur cette dernière est alors apparue comme une évidence.

LES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE (HORS PLANS DE PREVENTION DES RISQUES)

Le Plan Local d'Urbanisme métropolitain indique que la zone d'étude est concernée par les servitudes d'utilité publiques suivantes :

- *A5, pour les canalisations publiques d'eau et d'assainissement*
- *AC1, de protection des monuments historiques (canal de la Vésubie, - monument inscrit en 2001)*
- *AS1, résultant de l'instauration des périmètres de protection de captage, pour le périmètre de protection éloignée du captage des eaux de la nappe du Var sur le site du Bastion à Castagniers,*
- *I4, relative à l'établissement de canalisations électriques.*

La servitude A5 relative à la pose des canalisations publiques d'eau et d'assainissement permet au bénéficiaire d'enfouir, dans une bande de 3 mètres maximum, une ou plusieurs canalisations, une hauteur de 60 cm devant être respectée entre la génératrice supérieure des canalisations et le niveau du sol après travaux. Le bénéficiaire peut également essarter les arbres susceptibles de nuire à l'établissement et à l'entretien des canalisations, accéder au terrain dans lequel la canalisation est enfouie et procéder à l'entretien et à la réparation de celle-ci. Le propriétaire doit s'abstenir de tout acte de nature à nuire au bon fonctionnement de la canalisation.

La servitude AC1 impose aux propriétaires des immeubles aux abords d'un monument historique de demander l'autorisation préfectorale préalablement à tous travaux de construction nouvelle, de transformation et de modification de nature à en affecter l'aspect, de toute démolition ou de tout déboisement. Lorsque les travaux nécessitent la délivrance d'un permis de construire, l'avis de l'architecte des bâtiments de France est requis.

La servitude AS1 régit le périmètre de protection éloignée les activités, installations, dépôts susceptibles de nuire directement ou indirectement à la qualité des eaux.

La servitude I4 impose de laisser le libre accès aux agents de l'entreprise exploitante pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations et à prévenir la société exploitante un mois avant travaux de clôture et de bâti.

Les obligations imposées par les servitudes d'utilité publique A5, AC1, AS1 et I4 seront respectées et le projet est donc compatible avec les servitudes d'utilité publique s'exerçant sur le site. Notamment, concernant la servitude AS1, les eaux de ruissellement de chaussée seront traitées avant rejet dans le milieu naturel.

III.3.4.5 Conclusion

L'analyse du Plan Local d'Urbanisme métropolitain de Nice Côte d'Azur révèle que :

- le projet respecte les orientations et dispositions du PADD
- le projet est exclu du champ d'application du permis de construire (art. R.421-3 du code de l'urbanisme)
- le projet se situe en zones UF, A et N
- les travaux sont compatibles avec le règlement de ces zones pour les volets le concernant
- le projet fait l'objet de deux emplacements réservés et sa réalisation ne remet en cause celle d'aucun autre emplacement réservé
- les espaces boisés classés (EBC) contigus au projet seront préservés par celui-ci
- le projet respecte les obligations liées aux SUP.

Le projet est donc compatible avec le PLU métropolitain de Nice Côte d'Azur.

② Les vues en plans et coupes de la voie nouvelle mises à jour

③ Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

Le paragraphe suivant a été rajouté :

AMÉNAGEMENTS ET CARACTÉRISTIQUES

Le projet consiste en :

- *l'aménagement et le calibrage d'une double voie de circulation de la chaussée de la piste dite du Chemin du Col de l'Olivier, d'une longueur de 1,5 km sur 6 m de large en section droite*
- *la modification du carrefour entre la route du Col de l'Olivier et la RM 14 afin de le sécuriser*
- *la création de 21 places de stationnement le long de la route du Col de l'Olivier par la création de 5 écluses.*

La portion de la route du Col de l'Olivier entre ces deux composantes du projet soit entre la voie neuve et la RM 14 sera modifiée¹. En effet, c'est sur cette section de 600 m de long dans la traversée du hameau de la Croix de Fer, que seront implantées 5 écluses avec stationnement, d'une longueur de 15 à 25 m. Le profil en travers de cette section sera donc modifié uniquement au droit des écluses, où la circulation se fera sur une seule voie uniquement. Ces écluses seront réparties en deux zones, une basse avec deux écluses de 25 m sur environ 80 m ; une haute avec trois écluses de 15 à 20m sur environ 120 m (cf. plan 10 du dossier de plans).

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

Une écluse simple avec circulation sur une voie uniquement sera mise en place sur environ 20m de long afin de ne pas détruire une espèce de flore protégée présente sur le talon amont (cf. plan 2.3 vue en plan n° 9).

Le carrefour existant entre la route du Col de l'Olivier et la RM 14 sera également repris (cf. plan 6 du dossier de plans).

Ce projet permet de relier le village de Saint-Blaise directement à la RM 6202 (axe principal de la plaine du Var) et de desservir le lotissement de la Saoga récemment terminé.

Il permet un délestage du trafic routier des Routes Métropolitaines alentours (RM 14, RM 1114, RM 614) et des collines niçoises.

Il permettra également de relier la ZAC SAOGA au village de Saint-Blaise tout en améliorant l'accès aux services communaux pour les habitants (école, mairie, etc.).

Ce projet d'aménagement et de calibrage du chemin du Col de l'Olivier sur la commune de Saint-Blaise permettra d'améliorer la desserte et la fluidité du trafic routier sur la commune. Il utilise le tracé d'une piste forestière existante et l'étude privilégie un impact visuel et écologique minimum.

Le projet permettra également d'améliorer les conditions de stationnement pour les riverains de la route du Col de l'Olivier en proposant 21 places de parking publiques supplémentaires le long de la voie (réparties en 5 poches de stationnement au droit des écluses respectives).

*Le projet prévoit une **gestion des eaux pluviales adaptée** aux contraintes environnantes et à la présence de ZNIEFF à proximité afin de préserver au mieux la faune et la flore : collecte par un réseau pluvial spécifique et mise en place d'un dispositif de traitement / rétention (débourbeur / séparateur à hydrocarbure et bassin de rétention), **le réseau Eaux pluviales, le bassin de rétention et le dispositif de traitement étant créés dans le cadre du projet.***

Cet aménagement permettra également d'améliorer la **lutte contre les incendies de forêts** au cœur d'un milieu naturel remarquable en facilitant l'accès des services de lutte contre les incendies au massif. Afin de limiter le risque de feu de forêt lié à la circulation routière et aux actions des usagers, une **bande débroussaillée sera maintenue sur 7m de part et d'autre de la bande de roulement**, conformément à l'arrêté 2014-452 du 10 juin 2014 portant règlement permanent du débroussaillage obligatoire et du maintien en état débroussaillé dans le département des Alpes-Maritimes.

Également, en accord avec le SDIS, deux points d'eau ou bornes incendies seront mises en place sur le tracé de la voie nouvelle. A noter également la préexistence d'une citerne (SBL2) sur la moitié haute du projet (parcelle C0094).

(1) Ce tronçon est inscrit dans la procédure de régularisation de la situation foncière du sol de voie en parties privées.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal par 15 voix POUR décide de :

- **MAINTENIR** l'avis favorable émis par délibération n° 034.2020 en date du 14 août 2020 sur le dossier relatif au projet d'une voie nouvelle entre le hameau de la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix de Fer
- **TENIR COMPTE** des compléments et modifications apportées par la Métropole Nice Côte d'Azur en réponse aux observations formulées par la Mission Régionale d'autorité environnementale
- **CONFIRMER** le rôle primordial de cette voie nouvelle pour :
 - o désengorger les routes métropolitaines RM 14, RM 1114 et RM 614
 - o simplifier, depuis la RM 6202 et le quartier de la Saoga, l'accès à l'école maternelle et élémentaire Marcel Pagnol située au village pour les parents dont les enfants sont inscrits aux accueils de loisirs du matin et du soir, du mercredi et des vacances scolaires (85 enfants concernés)
 - o renforcer la sécurité du circuit du transport scolaire qui actuellement, au départ de la Saoga, emprunte la RM 6202, puis le RM 614, traverse le village de Castagniers pour retrouver la RM 14. Ces voiries sinueuses ne permettent pas le croisement des trois cars affectés au transport scolaire avec ceux desservant le collège de Saint-Martin du Var depuis le village de Castagniers et les poids lourds rejoignant la déchetterie métropolitaine, ces derniers se trouvant dans l'obligation d'attendre le passage des cars pour circuler
 - o raccourcir le temps de trajet du circuit du transport scolaire existant vers l'école Marcel Pagnol d'une durée d'environ 40 mn, occasionnant un départ à 7h40 y compris pour les élèves de maternelle
 - o réduire le parcours vers le village depuis l'axe structurant RM 6202 à 6,5 kms au lieu de 17 kms
 - o rapprocher les usagers des services publics tels que la mairie, la médiathèque, l'agence postale, les assistantes maternelles à domicile, la crèche de Castagniers, etc.
- **DEMANDER** la mise en place de limitations de tonnage (sauf pour les transports en commun) et de vitesse pour diminuer les incidences sur le milieu naturel (pollutions atmosphériques et sonore) et les risques pour la faune et la flore sauvage
- **D'ETENDRE** le périmètre de la zone 30, instaurée sur la RM 14 au quartier Croix de Fer, sur une portion de la route du Col de l'Olivier pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie
- **CHARGER M. le Maire** de toutes les formalités à accomplir pour l'aboutissement de cette décision.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 20h00.

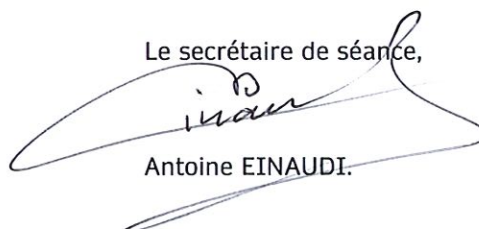
Le Maire,

Jean-Paul FABRE.



Le secrétaire de séance,

Antoine EINAUDI.



NEANT

