

**COMMUNE DE GRASSE - PROLONGEMENT DE LA RD 6185
ENTRE LA RD 9 ET LA RD 2562 - DÉCLARATION DE PROJET
RELATIVE À L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION**

RESUME SYNTHETIQUE DU RAPPORT

Le présent rapport a pour objet :

- de déclarer l'intérêt général de l'opération 'prolongement de la RD 6185 entre la RD 9 et la RD 2562' sur la commune de Grasse ;
- de permettre la levée des réserves ainsi que la prise en compte des recommandations émises par le commissaire enquêteur dans son avis sur l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

PREAMBULE

La RD 6185, ex RN 1085 dite Pénétrante Cannes – Grasse, a fait l'objet d'aménagements successifs par l'Etat , depuis l'A8 jusqu'au carrefour provisoire formé avec la RD 9.

La section comprise entre le carrefour de Rouquier et la RD 2562 a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en décembre 1993, prorogée jusqu'en 2003, basée sur un projet d'aménagement d'une voie à statut express à 2 x 2 voies. Seule la section Rouquier / RD 9 a été réalisée, avec un carrefour dénivelé provisoire sur le boulevard de Rouquier et un seul sens pour la tranchée couverte des Aspres.

Le Département, maître d'ouvrage de cette opération depuis le 1^{er} janvier 2006, a repris les actions menées par l'Etat en liaison avec la commune de Grasse et tous les partenaires concernés et a proposé une évolution du projet qui a été soumise à la concertation publique. Cette concertation, portant à la fois sur l'échangeur de Rouquier et sur le prolongement de la RD 6185, s'est déroulée du 4 au 22 décembre 2006. Son bilan a été adopté par le Conseil municipal de Grasse le 28 juin 2007 et a reçu un avis favorable de la commission permanente du Conseil Général en séance du 23 juillet 2007.

Le doublement de la tranchée couverte a été réalisé et mis en service le 5 février 2010. La finalisation de l'échangeur de Rouquier a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral le 21 novembre 2012 et les travaux sont en cours.

OBJET DE L'OPERATION

Le projet consiste à créer un boulevard urbain dans le prolongement de la RD 6185 existante pour améliorer la desserte du pôle de Grasse - Peymeinade et faciliter l'accès aux quartiers ouest de Grasse et au centre ville. Il vise à désengorger le secteur des 4 chemins et les quartiers de Saint Antoine, Saint Jacques, Loubonnières et Villote qui supportent un important trafic à destination des axes structurants de la ville (RD 6185, RD 9 et RD 2562) empruntant des voies au profil non adapté à une telle circulation.

CARACTERISTIQUES DE L'OPÉRATION

Cette liaison nouvelle de type boulevard urbain, d'une longueur de 2 km, comprendra une voie par sens de circulation séparée par un terre plein central et une voie supplémentaire en rampe pour véhicules lents. L'opération intègre des aménagements cyclables et piétonniers.

Ce projet nécessite la construction de 2 viaducs et de 5 ouvrages d'art courants pour les rétablissements et les franchissements de cours d'eau ainsi que la création de 3 points d'échanges.

Le site est marqué par la présence de 4 espèces protégées dont la Tulipe de Lortet et de l'Ecluse, ayant fait l'objet d'un arrêté portant dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (arrêté du 26 janvier 2013).

MOTIFS ET CONSIDERATIONS DE L'INTERET GENERAL DE L'OPERATION

L'objet principal de la nouvelle section est d'améliorer la desserte du pôle de Grasse - Peymeinade et de faciliter l'accès aux quartiers ouest de Grasse et au centre ville par un itinéraire adapté au trafic.

Cette opération constitue la prolongation d'un projet routier majeur pour l'ouest du Département, la pénétrante Cannes Grasse conçue dès 1956 comme une liaison routière rapide et sécurisée (à 2 x 2 voies), entre Cannes et Grasse. Cette voie a fait l'objet de 4 déclarations d'utilité publique antérieures dont la dernière, en date du 21 novembre 2012, pour la finalisation de l'échangeur de Rouquier. Le nouveau projet, même s'il a évolué vers un boulevard urbain, constitue la dernière section et demeure fidèle au concept de la liaison structurante de l'ouest du département.

Ce boulevard urbain, dans le prolongement de la pénétrante Cannes-Grasse, permettra :

- de capter le trafic en provenance du Tignet, Peymeinade et des quartiers ouest de Grasse à destination de l'est et du sud de Grasse ;
- d'améliorer le transit entre l'extérieur de la ville et le centre de Grasse en libérant de la capacité sur le secteur des 4 chemins et ses voies attenantes aujourd'hui saturées ;
- de faciliter les échanges inter quartiers et renforcer la desserte locale ;
- d'améliorer la sécurité sur le secteur en délestant les voies transversales fortement empruntées et non dimensionnées pour recevoir un tel trafic. En effet, la trame viaire du sud de Grasse, ancienne, étroite et sinueuse ne correspond pas à l'ampleur de la circulation actuelle, ce qui provoque une congestion du trafic aux heures de pointe, et un accroissement des risques d'accident, en raison de la visibilité insuffisante et de l'étroitesse des voies, tout spécialement dans les chemins des Chênes et du Grand Chêne.

DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

Par délibération du 29 avril 2013, la commission permanente a autorisé le président du Conseil général à solliciter le préfet pour l'ouverture des enquêtes conjointes d'utilité publique et parcellaire correspondantes.

Par lettre du 27 mai 2013, le président du Conseil général a transmis au préfet un dossier en vue du lancement d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, comportant une étude d'impact, et d'une enquête parcellaire conjointe, relatives au projet de prolongement de la RD 6185, entre la RD 9 et la RD 2562 sur la commune de Grasse.

Par courrier du 27 juin 2013, le préfet a sollicité, auprès du Tribunal administratif de Nice, la désignation d'un commissaire enquêteur et d'un suppléant pour conduire l'enquête publique.

Par décision n° E1300042/06 du 2 juillet 2013, le Tribunal administratif a désigné M. PONSOT en qualité de commissaire enquêteur, et, par la même décision, M. Claude TILLIER, commissaire enquêteur suppléant.

Par arrêté du 14 août 2013, le préfet a décidé de l'ouverture de l'enquête publique du 20 septembre au 25 octobre 2013 inclus.

La publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête a eu lieu les 2 et 20 septembre 2013 dans le quotidien « Nice matin » et les 30 août et 27 septembre 2013 dans l'hebdomadaire « Le Patriote ».

L'affichage en mairie de Grasse et sur les lieux du projet a eu lieu 15 jours avant le début de l'enquête.

L'enquête publique s'est déroulée du 20 septembre au 25 octobre 2013 à la mairie annexe de Saint Jacques à Grasse, conformément à l'arrêté préfectoral. Cette enquête a généré une forte mobilisation du public.

Le 12 décembre 2013, le commissaire enquêteur a remis au préfet son rapport et ses conclusions avec un avis favorable assorti de deux réserves et deux recommandations sur l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, et un avis favorable assorti d'une recommandation sur l'enquête parcellaire.

Les réponses que se propose d'apporter le maître d'ouvrage à la prise en compte de ces réserves et recommandations sont présentées en annexe.

MISE EN ŒUVRE DE LA DECLARATION DE PROJET

Conformément à l'article L126-1 du code de l'environnement, le Département, maître d'ouvrage du projet, doit se prononcer sur l'intérêt général de l'opération.

Il convient donc de procéder à cette déclaration.

En conclusion, je vous propose :

- 1°) de déclarer d'intérêt général le projet de prolongement de la RD 6185 entre la RD 9 et la RD 2562 sur la commune de Grasse, étant précisé que les rapports et les conclusions du commissaire enquêteur figurent sur le cdrom des rapports à la commission permanente, et que les réponses du maître d'ouvrage aux réserves et

recommandations du commissaire enquêteur et la lettre du maire de Grasse sont jointes en annexe ;

2°) de lever la réserve n° 1 émise par le commissaire enquêteur en supprimant les cheminements cyclables dans les vallons des Loubonnières et Château Folie et en les remplaçant par des pistes accolées à la plateforme, conformément aux plans joints ;

3°) de lever la réserve n° 2 émise par le commissaire enquêteur en mettant en œuvre un enrobé acoustique sur l'ensemble du boulevard urbain ;

4°) de prendre en compte les recommandations émises par le commissaire enquêteur :

➤ sur l'enquête publique, pour :

- la création d'une voie sécurisée pour les piétons et les cycles entre le nouveau carrefour de la Libération et les établissements scolaires,
- l'élargissement de l'avenue Frédéric Mistral entre le carrefour Jean Girard et la nouvelle bretelle d'entrée au futur boulevard urbain,

en étudiant en concertation avec la ville de Grasse les modalités de mises en œuvre de ces solutions ;

➤ sur l'enquête parcellaire pour une réduction d'emprises en proposant la modification du rétablissement des chemins des Bastides et des Castors, des cheminements cyclables dans les vallons de Loubonnières et Château Folie et en étudiant l'optimisation du giratoire sur l'avenue de la Libération ;

5°) de prendre acte que la déclaration de projet :

➤ sera publiée :

- par les soins du Département, en caractères apparents dans le journal « Nice Matin »,
- par affiches et éventuellement tout autre procédé en usage en mairie de Grasse,
- au recueil des actes administratifs du Département des Alpes-Maritimes ;

➤ sera notifiée à la préfecture des Alpes-Maritimes et à la commune de Grasse ;

➤ pourra faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de Nice dans un délai de deux mois.

Je prie la commission permanente de bien vouloir en délibérer.

Le Président

PROLONGEMENT DE LA RD6185 ENTRE RD9 ET RD2562

ANNEXE DECLARATION DE PROJET

RESERVES ET RECOMMANDATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR - REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE – MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET A LA SUITE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Sur l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti de deux réserves et deux recommandations portant sur :

Réserve 1 : rechercher une rectification des cheminements cyclables au droit des vallons des Loubonnières et de Château Folie de manière à limiter l'impact sur le foncier et le milieu naturel.

Réserve 2 : mettre en œuvre un revêtement anti-bruit sur le nouveau boulevard au droit des zones habitées.

Recommandation 1 : réaliser, en concertation avec la ville de Grasse, une voie sécurisée pour les piétons et les cycles entre le nouveau carrefour de la libération et les établissements scolaires.

Recommandation 2 : élargir, en concertation avec la ville de Grasse, l'avenue Frédéric Mistral (ou en sens unique) entre le carrefour Jean Girard et la nouvelle bretelle d'entrée au futur boulevard urbain, de manière à éliminer le resserrement de la voie propice à la création de bouchon

Sur l'enquête parcellaire, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti d'une recommandation portant sur :

Recommandation : rechercher une réduction d'emprises dans les secteurs

- a) Chemin des Bastides,
- b) Chemin des castors,
- c) Vallon des Loubonnières,
- d) Vallon de Château Folie,
- e) Futur rond point de la libération

Le maître d'ouvrage répond ci-après à ces réserves et recommandations.

I - ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Dans ses conclusions le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti de deux réserves et deux recommandations

RESERVE n° 1 : rechercher une rectification des cheminements cyclables au droit des vallons des Loubonnières et de Château Folie de manière à limiter l'impact sur le foncier et le milieu naturel.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

Le projet soumis à enquête prévoit la réalisation de pistes cyclables tantôt accolées à la plateforme routière tantôt dissociées. Dans le secteur des vallons de Loubonnières et Château Folie, le tracé de la piste est dissocié de la route et sillonne dans les vallons en suivant au mieux le terrain naturel qui est en forte pente dans ces secteurs. Ces contraintes de pentes induisent une emprise importante pour l'insertion de ces cheminements cyclables.

Compte tenu de la réserve formulée par le commissaire enquêteur pour limiter les impacts sur le foncier et le milieu naturel, le maître d'ouvrage propose de supprimer la piste cyclable qui sillonne dans les vallons entre le chemin des Loubonnières et l'avenue Frédéric Mistral et la remplacer par une piste accolée à la plateforme. Le profil retenu est donc composé de deux pistes unidirectionnelles de 1.50m chacune de chaque côté de la voie (cf plan n°1).

Cette modification qui n'altère pas l'économie générale de l'opération reste dans l'emprise du projet, prend en compte les résultats de l'enquête et apporte des réponses aux inquiétudes du public en respectant la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie. Par cette adaptation, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis du commissaire enquêteur et le résultat de la consultation du public.

Cette modification de profil permet en outre de diminuer l'emprise foncière de l'ordre de 12000 m² dont plus de 7500 m² dans le vallon de Château Folie situé en zone naturelle (surfaces indicatives, à confirmer par le géomètre lors de l'établissement du nouveau plan parcellaire). (Cf plan n°2)

L'impact sur les propriétés privées et le milieu naturel dans ce secteur est donc considérablement réduit. A noter que les stations de tulipe de l'Ecluse et de Lortet qui ont fait l'objet d'un arrêté de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (arrêté du 26 janvier 2013) situées dans ces vallons seront donc moins impactées par le projet.

RESERVE n°2 : mettre en œuvre un revêtement anti-bruit sur le nouveau boulevard au droit des zones habitées.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un enrobé acoustique sur l'ensemble du linéaire du boulevard urbain. Celui-ci permettra d'atténuer le bruit de roulement sur toute la liaison et sera une mesure supplémentaire aux protections acoustiques déjà prévues par le maître d'ouvrage pour réduire les nuisances sonores.

RECOMMANDATION n°1 : réaliser, en concertation avec la ville de Grasse, une voie sécurisée pour les piétons et les cycles entre le nouveau carrefour de la libération et les établissements scolaires.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

Le conseil général s'est rapproché des services de la ville de Grasse pour évoquer les possibilités d'aménagements de cheminements doux sur cette voie dont la compétence relève de la commune en agglomération. Ceux-ci ont fait savoir que la modification n°8 au PLU du 28 juin 2012 (OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation) de la Ville de Grasse, fait état de deux terrains non urbanisés en continuité de l'emplacement réservé destiné au prolongement de la RD6185. Leur urbanisation constituera la future entrée de la Ville.

Il est donc prévu par la ville de Grasse dans le cadre de cette Orientation d'Aménagement et de Programmation, d'avoir une réflexion globale sur le quartier prenant en compte l'arrivée de la pénétrante, l'aménagement des entrées de ville, les équipements viaires et les réseaux humides.

Dans ce cadre, la problématique de sécurisation des piétons et des cycles, notamment entre le nouveau carrefour de la Libération et les établissements scolaires, sera analysée par la ville de Grasse afin de proposer et mettre en œuvre des aménagements opérationnels ce qui permettra de répondre à cette recommandation.

RECOMMANDATION n°2 : élargir, en concertation avec la ville de Grasse, l'avenue Frédéric Mistral (ou en sens unique) entre le carrefour Jean Girard et la nouvelle bretelle d'entrée au futur boulevard urbain, de manière à éliminer le resserrement de la voie propice à la création de bouchon

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

La mise en sens unique de cette voie communale sur la totalité du linéaire n'est pas envisageable car elle nécessiterait un remaniement préjudiciable de la circulation sur l'ensemble du secteur, que ce soit dans l'état actuel ou lorsque le prolongement de la RD6185 sera réalisée. De même la mise en sens unique partielle entre le carrefour Jean Girard et la nouvelle bretelle d'entrée ne semble pas opportune car nécessiterait la création d'une bretelle supplémentaire sur le projet qui impacterait d'avantage le foncier.

La ville de Grasse étudiera l'élargissement de la voie afin d'éliminer son resserrement tout en ne favorisant pas de vitesse excessive afin de préserver la sécurité des cheminements (ce tronçon est déjà en zone 30 et interdit aux P.L.).

II - ENQUETE PARCELLAIRE

Dans ses conclusions le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti d'une recommandation.

Recommandation : rechercher une réduction d'emprises dans les secteurs

- a) Chemin des Bastides,**
- b) Chemin des castors,**
- c) Vallon des Loubonnières,**
- d) Vallon de Château Folie,**
- e) Futur rond point de la libération**

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

a) Chemin des Bastides,

Le commissaire enquêteur préconise dans sa recommandation une réduction d'emprise pour le rétablissement du chemin des Bastides. Le calage d'un nouveau tracé pour le rétablissement de cette voie est complexe compte tenu de plusieurs contraintes (pente, accès riverains, gabarit de l'ouvrage sous la future voie). Une solution techniquement satisfaisante est envisageable moins consommatrice de foncier. Le tracé resterait au maximum sur les emprises du chemin actuel et permettrait une réduction d'emprise de l'ordre de 4000m². (cf plan n°3).

b) Chemin des castors

Le maître d'ouvrage propose de modifier le rétablissement du chemin des Castors de façon à se rapprocher du tracé actuel et limiter les emprises sur les parcelles CI313 et CI314. La rectification de ce tracé permet une réduction d'emprise de l'ordre de 300m². En effet le nouveau tracé ne peut pas être intégralement recalé sur l'emplacement actuel du chemin des castors en raison du rétablissement de l'accès à la parcelle CI449. (cf plan n°4).

c) Vallon des Loubonnières

La modification des cheminements cyclables évoquée dans la réserve n°1 émise sur l'enquête préalable à la DUP permet une réduction d'emprise de l'ordre de 4500 m² sur les parcelles du vallon des Loubonnières.

d) Vallon de Château Folie

La modification des cheminements cyclables évoquée dans la réserve n°1 émise sur l'enquête préalable à la DUP permet une réduction d'emprise de l'ordre de 7500 m² sur la parcelle BS339 impactée dans ce vallon.

e) Futur rond point de la libération

Le maître d'ouvrage optimisera le diamètre du giratoire et réalisera un mur de soutènement en lieu et place du talus au droit du nouveau giratoire sur l'avenue de la Libération afin de réduire l'emprise sur la parcelle attenante.

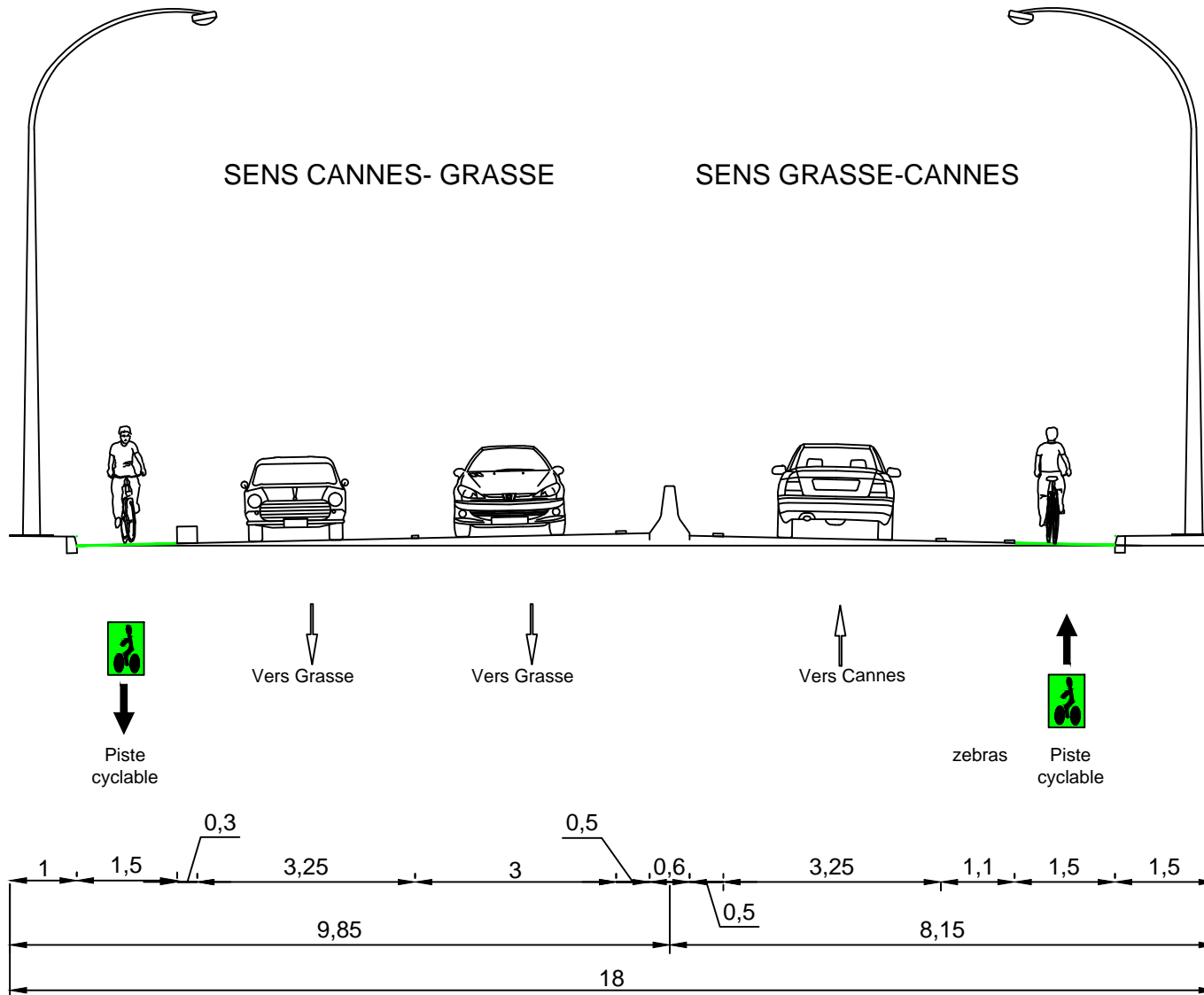
Le maître d'ouvrage a pris acte de la recommandation et a réduit l'emprise du projet dans tous ces secteurs tel que souhaité par le commissaire enquêteur. Le plan et l'état parcellaire seront modifiés en conséquence afin de demander l'arrêté de cessibilité sur la base de ces nouvelles emprises.

LISTE DES PLANS ANNEXES

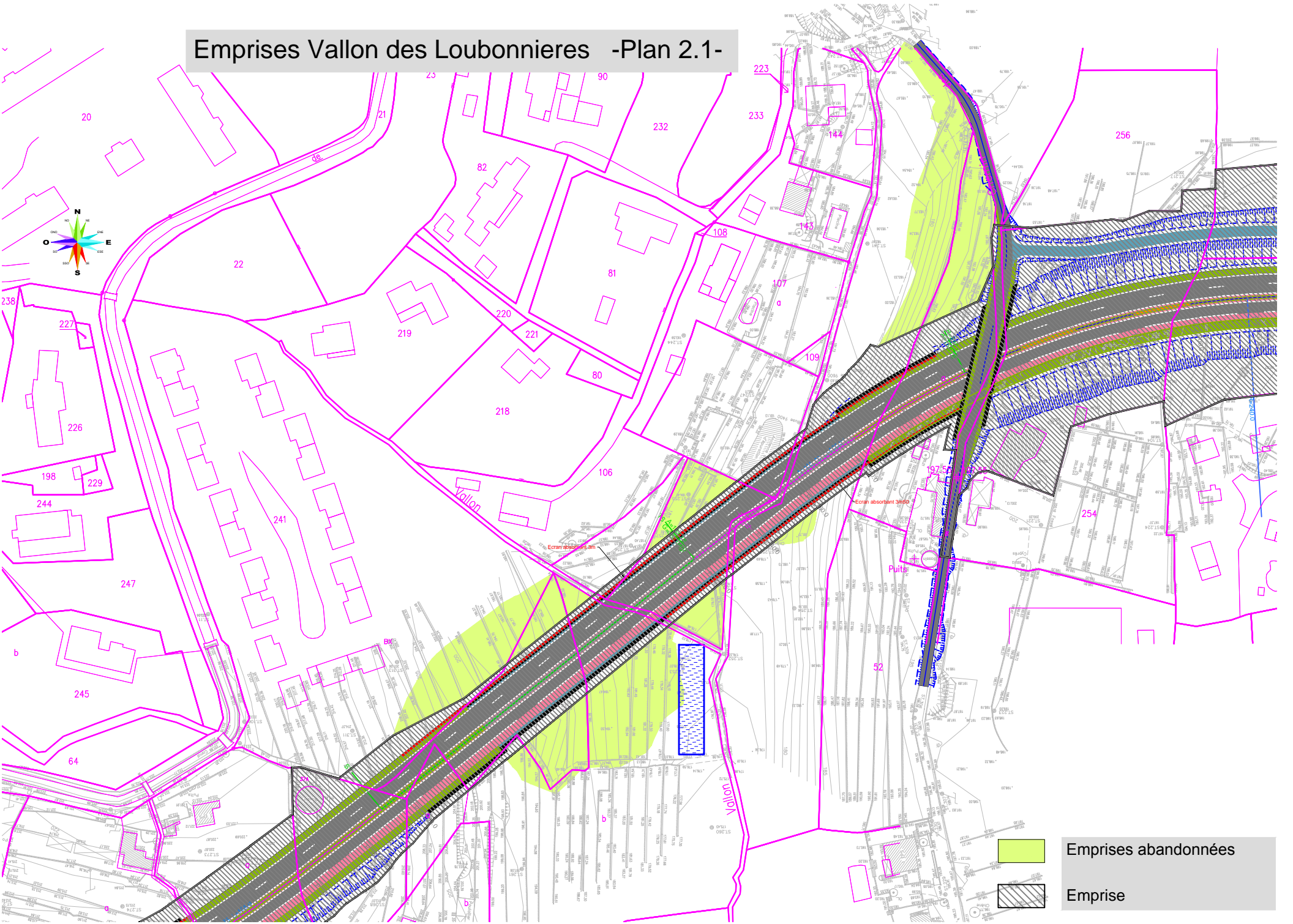
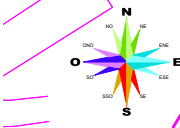
- Plan 1 : profil en travers modifié avec pistes cyclables
- Plan 2 : emprises modifiées vallons des Loubonnières et Château Folie
- Plan 3 : rétablissement du chemin des Bastides
- Plan 4 : rétablissement du chemin des Castors



Profil type Plan 1

Entre la RD2562 et les Loubonnieres

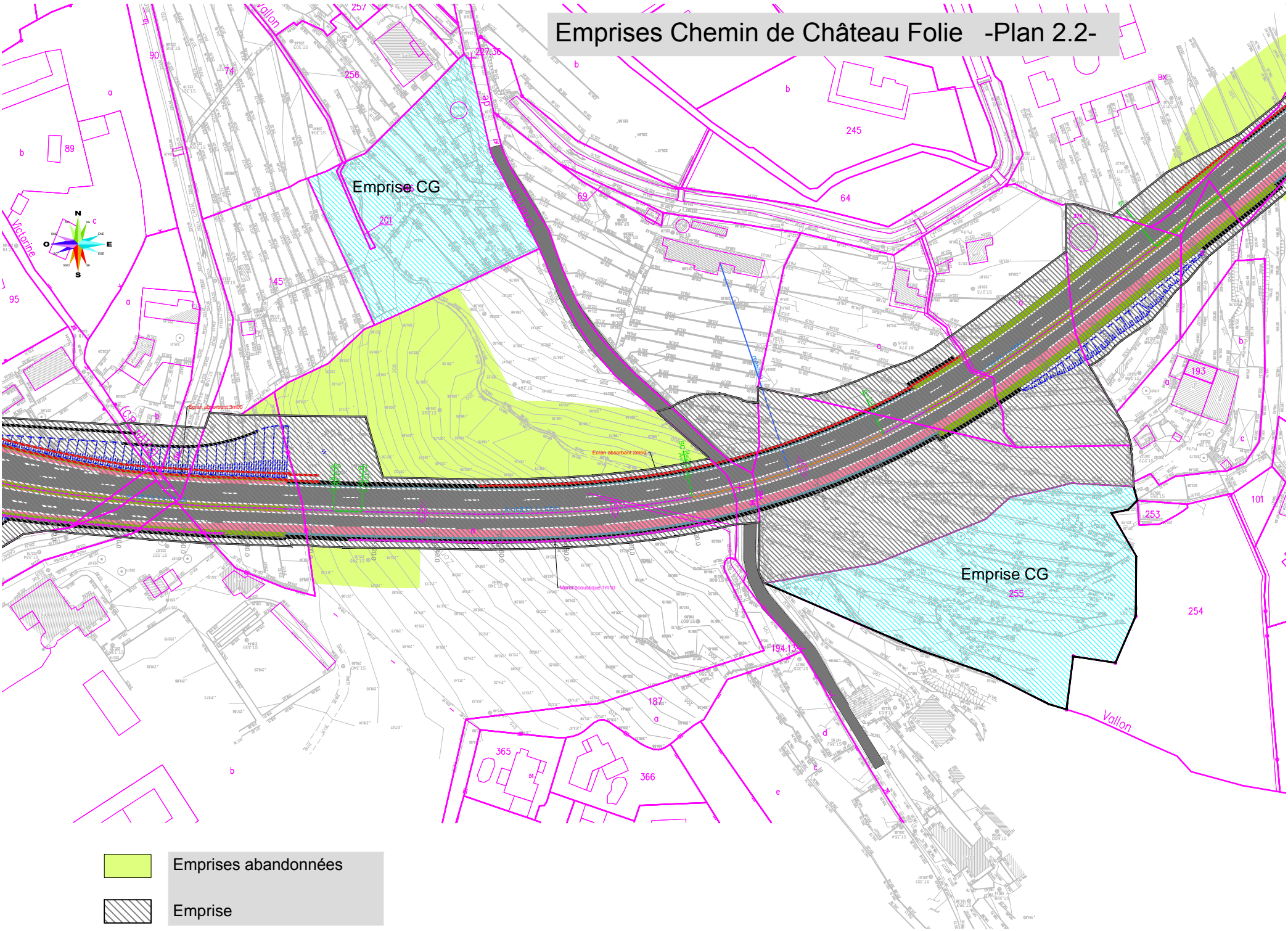




Emprises Vallon des Loubonnieres -Plan 2.1-



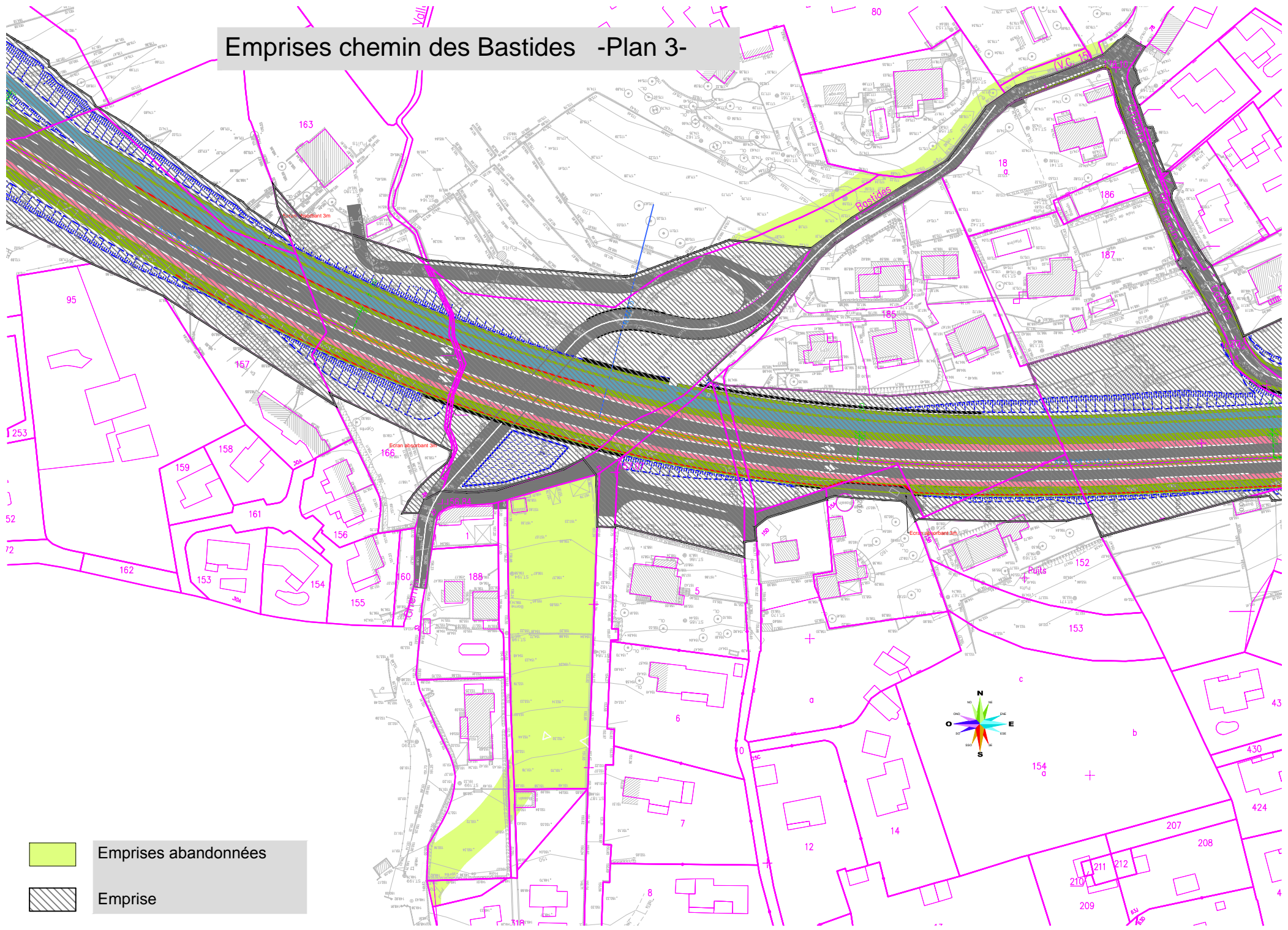
	Emprises abandonnées
	Emprise



Emprises Chemin de Château Folie -Plan 2.2-



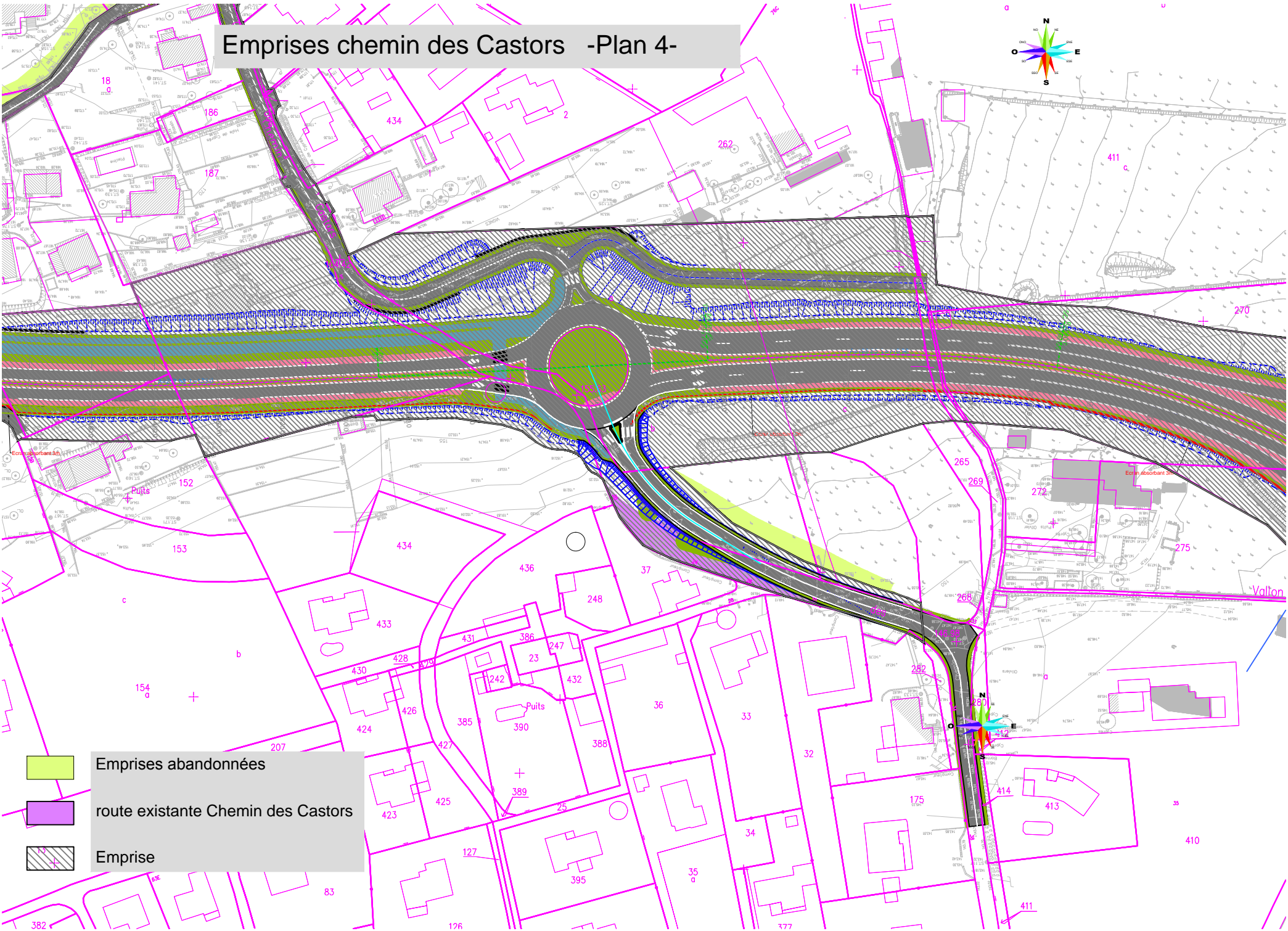
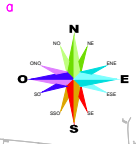
-  Emprises abandonnées
-  Emprise




Emprises chemin des Bastides -Plan 3-



	Emprises abandonnées
	Emprise

Emprises chemin des Castors -Plan 4-



-  Emprises abandonnées
-  route existante Chemin des Castors
-  Emprise

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

Prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire conjointe comportant une étude d'impact relative au projet de prolongement de la RD 6185, entre la RD 9 et la RD 2562 sur la commune de Grasse par le Département des Alpes Maritimes, qui s'est tenue pendant 36 jours consécutifs,

**du vendredi 20 septembre au vendredi 25 octobre 2013
inclus,**

**en Mairie-Annexe Saint-Jacques de Grasse, du lundi au vendredi de
8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h, et le samedi de 9 h à 12 h.**

Pétitionnaire & Maître d'ouvrage: le Département des Alpes Maritimes

Dossier comportant une étude d'impact

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR : Alain PONSOT

Cap d'ail, le 7 décembre 2013

Déclaration sur l'honneur

(prévue par l'article R. 123-4 du code de l'environnement)

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire conjointe comportant une étude d'impact relative au projet de prolongement de la RD 6185 sur la commune de Grasse par le Département des Alpes Maritimes

Je soussigné, Alain Ponsot, demeurant 54, avenue du Trois Septembre à 06320 Cap d'Ail, Résidence Las Olas, désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice, n° E 13000042/06, en date du 2 juillet 2013, pour l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire conjointe comportant une étude d'impact relative au projet de prolongement de la RD 6185 sur la commune de Grasse par le Département des Alpes Maritimes,

déclare sur l'honneur ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la Collectivité, de l'Organisme ou du service qui assure la Maîtrise d'ouvrage, la Maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à l'enquête, au sens des dispositions de l'article L. 123-5 du code de l'environnement.

Fait à Cap d'Ail, le 8 juillet 2013

Glossaire des Sigles

AEP : Alimentation en eau potable

AOTU : Autorité organisatrice des transports urbains

ARP : Aménagement des Routes Principales

BAU : Bande d'arrêt d'urgence

BET : Bureau d'Etudes Techniques

BRGM : Bureau de Recherches Géologiques et Minières

CAPAP : Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence

CE : Code de l'Environnement

CETE : Centre d'Etudes techniques de l'Equipement

CGCT : Code général des collectivités territoriales

CNPN : Conseil National de la Protection de la Nature

CU : Code de l'Urbanisme

DATAR : Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et de l'Attractivité Régionale

DB : Décibels

DCE : Directive Cadre sur l'Eau

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DRIRE : Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche devenue (DREAL)

DTA : Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

EBC : Espace Boisé Classé

EN : Écoulement Naturel

EP : eaux pluviales

EQRS : Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ER : Emplacement Réservé

EU : eaux usées

GBA : Glissière en Béton Armé

GES : Gaz à Effet de Serre

HPM : Heure de pointe du matin

HPS : Heure de pointe du soir

IPP : Indice Pollution Population

LACQ : Niveau énergétique équivalent au cumul d'énergie sonore reçu par un individu

LBA : Longrine en Béton Armé

MEDDTL : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

NGF : Nivellement Général de la France

OH : Ouvrage hydraulique

ONEMA : Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques

PADD : Plan d'Aménagement de Développement Durable

PAE : Plan d'Assurance Environnement

PCG : Pénétrante Cannes-Grasse

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PICF : Passage inférieur cadre fermé

PLU : Plan Local d'Urbanisme

POS : Plan d'Occupation des Sols, progressivement remplacé par le PLU, par la loi SRU du 13 décembre 2000

PPA : Plan de Protection de l'Atmosphère

PPR : Plan de Protection des Risques

PPRi : Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation

PPRIF : Plan de Prévention du Risque d'Incendie de Forêt

PRE : Plan de Respect de l'Environnement

Profil en long : Coupe longitudinale d'une route

Profil en travers : Coupe transversale d'une route

PRQA : Plan Régional de Qualité de l'Air

PSDP : Passage Supérieur à Dalle Précontrainte

QUALITAIR : Réseau de surveillance de la qualité de l'air

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

Section courante : Section de route entre ouvrages et carrefours

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (Rhône-Méditerranée-Corse)

SICASIL : Syndicat Intercommunal des Communes Alimentées par les canaux de la Siagne et du Loup

Sites Natura 2000 : Réseau européen de sites pour préserver la diversité du patrimoine biologique

SOGED : Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets

SOPRE : Schéma Organisationnel du Plan de Respect de l'Environnement

TGAP : Taxe Générale sur les Activités Polluantes

TPC : Terre-plein Central

VSR : Voie Supplémentaire en Rampe

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

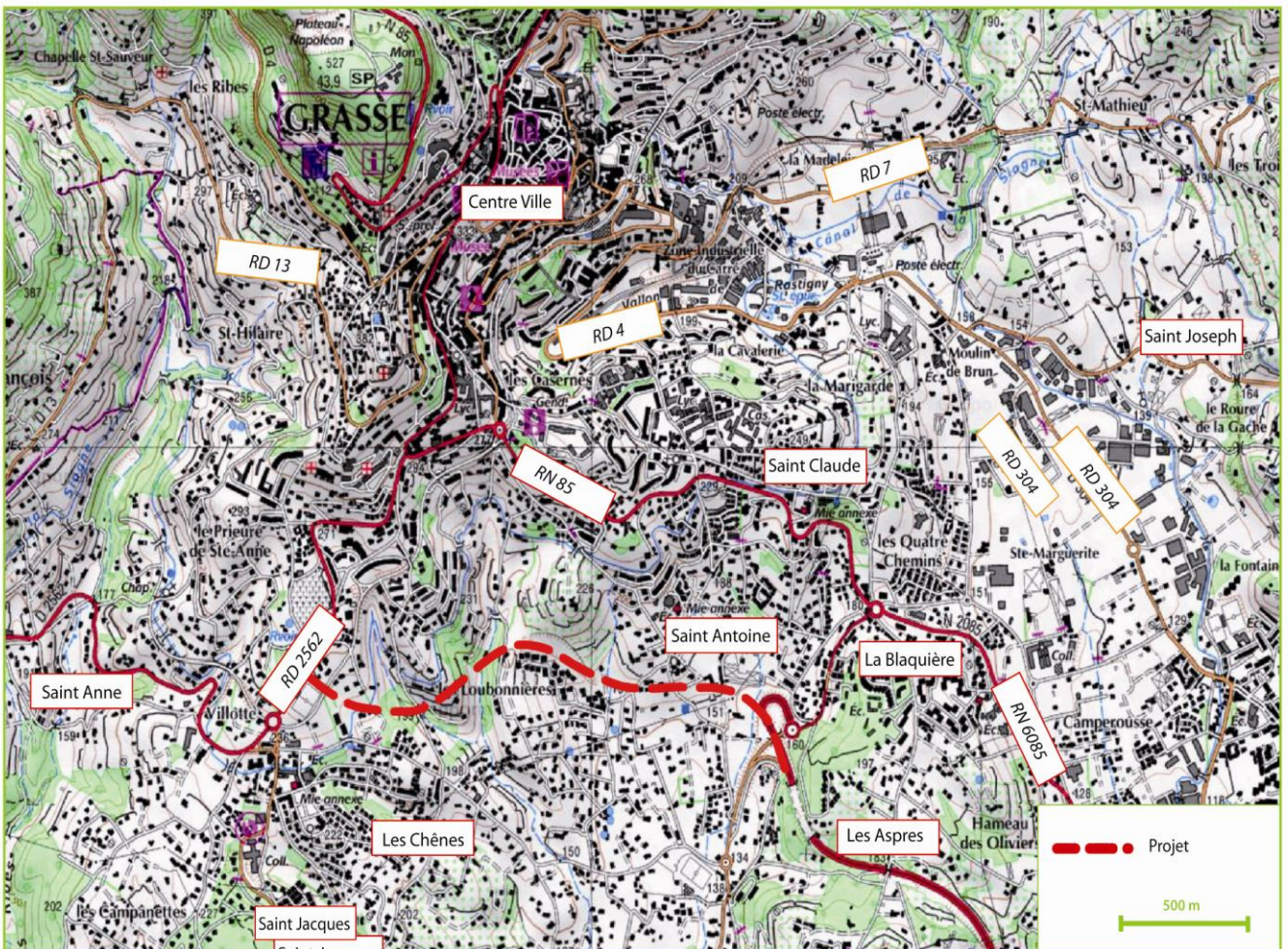
2 x 1 voies : Route à 2 chaussées unidirectionnelles

2 x 2 voies : Route à 2 chaussées à 2 voies unidirectionnelles.

	Préambule	page 7
1^{ère} partie	LE RAPPORT d'ENQUÊTE	page 9
Titre 1	L'objet des enquêtes	page 10
Section 1	Présentation du projet	page 10
	1-1 Evolution du projet	page 10
	1-2 Les variantes	page 11
	1-3 La concertation du public	page 12
	1-4 Les caractéristiques du projet	page 13
	1-5 Les objectifs poursuivis	page 22
	1-6 La compatibilité du projet	page 24
	1-7 Le coût des aménagements	page 28
Section 2	L'impact du projet	page 29
	2-1 Sur le milieu physique	page 29
	2-2 Sur le milieu naturel	page 34
	2-3 Sur le milieu humain	page 39
	2-4 Sur le contexte urbain et foncier	page 42
Section 3	Les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation	page 44
	3-1 Mesures en phase préparatoire des travaux	page 44
	3-2 Mesures en phase d'exécution du chantier	page 45
	3-3 Mesures limitant ou compensant l'incidence des ouvrages	page 47
	3-4 coût des mesures de réduction, de limitation	page 50
Section 4	La justification du projet et son utilité publique	page 51
	Conclusion du titre 1	page 53
Titre 2	Le déroulement de l'enquête	page 54
Section 1	Les textes de références	page 54
Section 2	L'organisation de l'enquête publique	page 55
Section 3	Les réunions préparatoires	page 57
Section 4	les visites sur le site	page 58
Section 5	La composition du dossier	page 59
Section 6	Les mesures de publicité	page 61
Section 7	Les permanences du commissaire enquêteur	page 64
Section 8	L'analyse des observations	page 66
	8-1 des services de l'Etat	page 66
	8-2 du public	page 74
Section 9	Synthèse des observations	page 141
	Conclusion de la 1^{ère} partie	page 183

2 ^{ème} partie	AVIS du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	page 185
I -	Avis sur l'utilité publique	page 186
1-	rappel des enjeux	page 187
2-	avis du commissaire enquêteur	page 192
3-	1-sur le dossier	page 192
	2-sur la compatibilité du projet	page 193
	3-sur les observations recueillies	page 195
	4-sur l'utilité publique	page 212
	5-sur le projet et son impact	page 219
II -	Avis sur les emprises parcellaires	page 228

Situation du projet



Présentation du tracé du prolongement de la Pénétrante (en pointillés rouges)

Préambule

Axe majeur de liaison routière nord-sud du Département des Alpes Maritimes, entre les agglomérations de Cannes et de Grasse, la RN 85, route Napoléon, devenue RD 6185 à la suite du transfert des routes nationales au Département à la date du 1^{er} janvier 2006, a fait l'objet d'un programme d'aménagement important, d'abord conduit par les services de l'Etat, puis par ceux du Département. Conçu dès 1956, le programme d'aménagement, dénommé **Pénétrante Cannes Grasse**, concernait la réalisation d'une voie bidirectionnelle, comprenant un terre-plein central, des accotements stabilisés, des échangeurs et bretelles de raccordement, sur une longueur d'environ 10 km entre l'échangeur de Mougins sur l'A8 et la ville de Grasse.

La première Déclaration d'Utilité Publique relative à l'engagement de ce programme date de 1974. Elle s'est conclue par la mise en service de la première section, comprise entre l'échangeur de Cannes-Mougins sur l'A8 et la commune de Mougins, en juillet 1991.

La seconde section, réalisée entre Mougins et le Boulevard Emmanuel Rouquier au sud-est de Grasse, a été mise en service en septembre 1991.

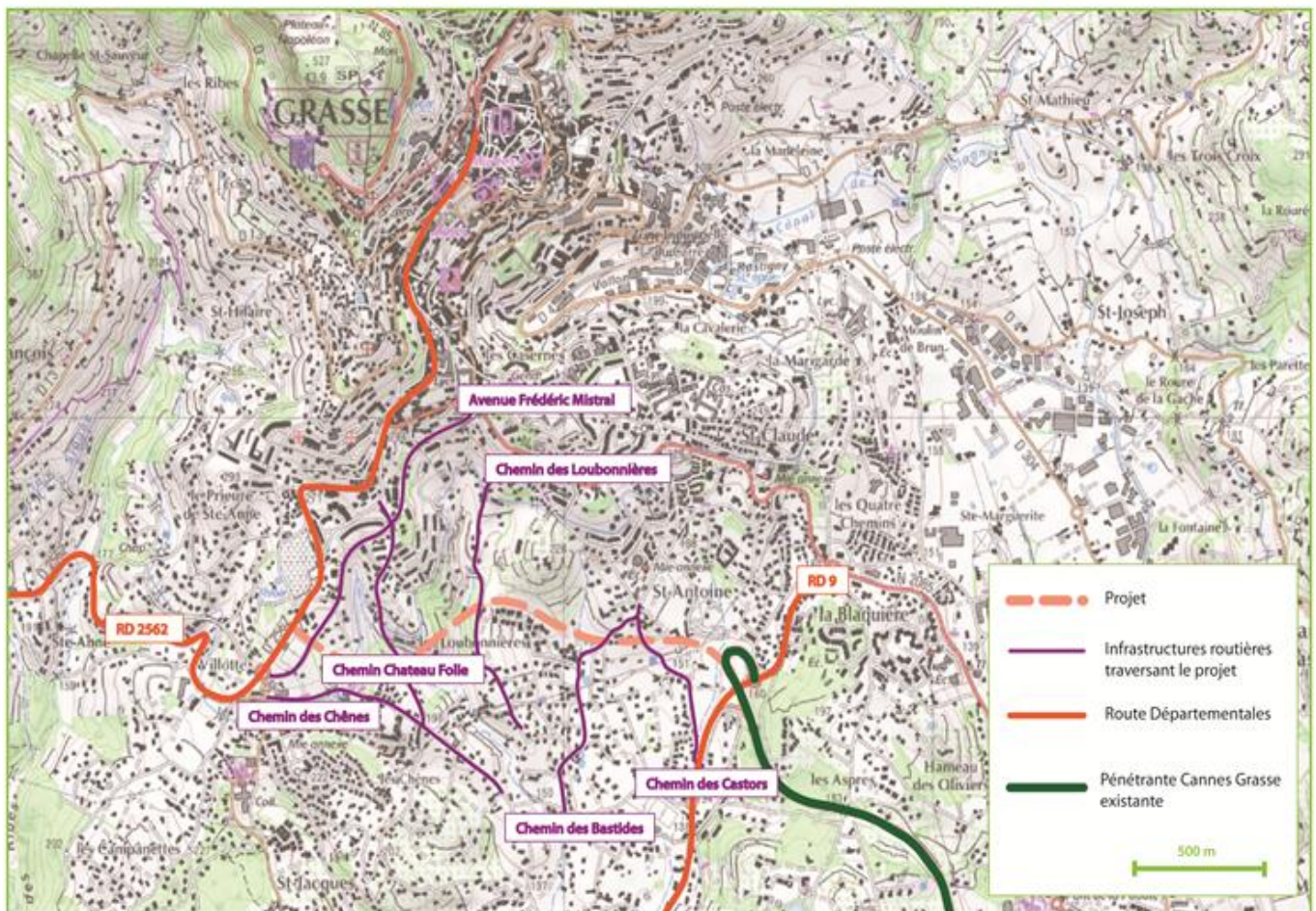
La troisième section, comprenant la création d'un demi-échangeur au droit du Boulevard Emmanuel Rouquier, a été mise en service au mois de juillet 1997, entre le Boulevard Emmanuel Rouquier et la RD 9, avec un carrefour dénivelé provisoire sur le boulevard E. Rouquier, et un seul sens pour la tranchée couverte des Aspres. La finalisation de cet échangeur Rouquier, qui constitue la quatrième section, a fait l'objet d'une D.U.P. en date du 21 novembre 2012. L'achèvement de ce carrefour donnera lieu à l'aménagement d'un échangeur complet.

Le Département, qui a pris le relais des services de l'Etat pour l'achèvement de la Pénétrante Cannes Grasse, prévoit de réaliser la cinquième section du programme initialement prévu, sur 1.920 m, pour relier le carrefour entre la RD 9 (route de Pégomas) et la RD 6185 au

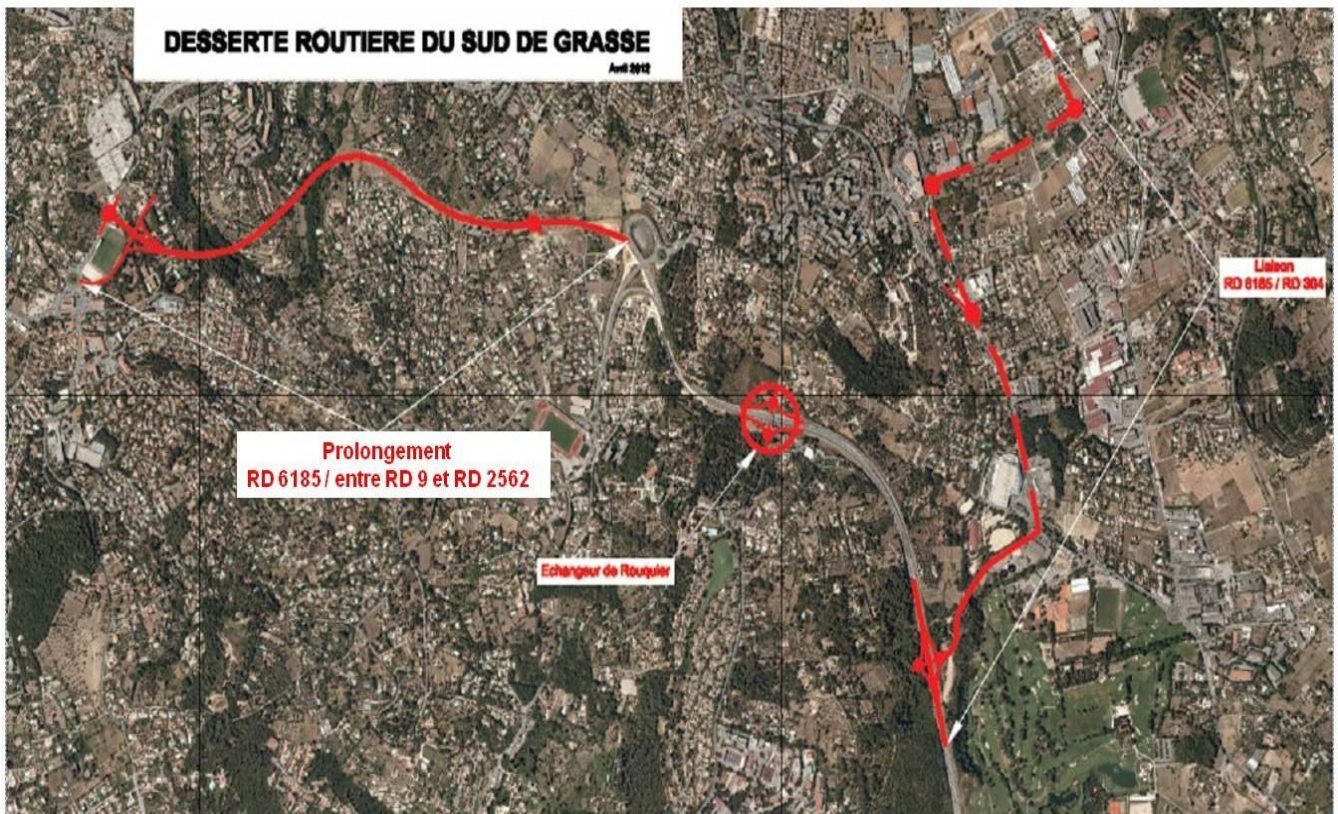
carrefour de l'Alambic, à l'est, et la RD 2561, avenue de la Libération, plus à l'ouest.

Le prolongement de la PCG est prévu dans une zone naturelle, réservée dès le POS de la Ville de Grasse de 1971, et maillée imparfaitement de voies communales étroites et sinueuses parcourant un relief encaissé. En effet, le sud-ouest de la ville est sillonné de chemins vicinaux étroits, souvent pentus et tortueux, impropres à la circulation urbaine. Cette trame viaire ne correspond aucunement aux besoins en déplacements quotidiens.

Réseau viaire



Première partie



Rapport du commissaire enquêteur

TITRE 1. L'OBJET DE L'ENQUÊTE

L'enquête conjointe préalable à la Déclaration d'utilité publique comportant une enquête parcellaire et une étude d'impact a pour objet la prolongation de la Pénétrante Cannes Grasse, RD 6185, sur le territoire de la commune de Grasse, entre la RD 9 au sud-est et la RD 2561 à l'ouest. La voie projetée doit être réalisée sur une longueur de 1.920 mètres, sur des terrains ayant fait l'objet d'emplacements réservés à cet effet aux plans d'urbanisme successifs de la ville de Grasse (P.O.S. et P.L.U.) depuis 1971.

Section 1- Présentation du projet

1.1. Evolution du projet

Ce projet a déjà fait partie d'une déclaration d'utilité publique qui a été prononcée par arrêté préfectoral du 28 décembre 1993, pour la section comprise entre le carrefour E. Rouquier, à l'entrée sud-est de Grasse, et la RD 2562 à l'ouest (avenue de la Libération). A ce jour, une première phase de cette section a été aménagée en 2 X 2 voies avec un terre-plein central entre le carrefour E. Rouquier (connecté avec la RD 6185 par un raccordement dénivelé provisoire) et la RD 9 qui relie le bourg de Pégomas aux Quatre Chemins. A la jonction entre ce dernier tronçon et la RD 9, un raccordement provisoire de la Pénétrante (RD 6185) avec le carrefour de l'Alambic, a été aménagé en attente de l'achèvement de la liaison routière en direction de la RD 2562 (avenue de la Libération).

L'avant-projet de la section comprise entre la RD 9, au carrefour de l'Alambic, et la RD 2562 (avenue de la Libération), adopté en 1992, prévoyait, dans la poursuite des aménagements réalisés jusqu'à présent, une voie ayant le statut de route express à vitesse limitée à 110 km/h, sans intersection ni point d'échanges tout au long de son tracé.

Mais, compte tenu des difficultés croissantes de la circulation dans le sud de la ville, une nouvelle réflexion conduite sous l'autorité du Sous-

Préfet de Grasse, a permis de faire évoluer le parti d'aménagement de ce tronçon, en lui conférant un profil de route nationale urbaine permettant à la fois une limitation de la vitesse à 90 km/h et l'aménagement de carrefours giratoires aux intersections avec les voies communales de desserte.

Cette solution étudiée par les services de l'Etat, a été approuvée par décision ministérielle du 8 avril 2003.

En raison de cette modification, qui s'éloignait du projet déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 28 décembre 1993, et prorogé pour cinq nouvelles années le 16 novembre 1998, une nouvelle D.U.P. devenait nécessaire. Mais un nouveau projet de boulevard urbain, limitant la circulation à 70 km/h a, ensuite, été étudié par le Département des Alpes Maritimes, à compter du 1^{er} janvier 2006, permettant d'éviter le comblement des vallons des Loubonnières et de Château Folie, ainsi que l'aménagement de giratoires trop coûteux en espace. Il va, cependant nécessiter la construction d'ouvrages d'art pour la traversée des vallons.

1.2. Les variantes

Le projet définitif de la section comprise entre la RD 9 et la RD 2562 a été arrêté à partir de trois variantes, et n'a, en définitive retenu, en quatrième lieu, que la variante D, dérivée de la variante B, moins pénalisante pour le paysage et l'environnement. A l'intérieur de la même bande des terrains réservés, différentes solutions ont été étudiées, non pas pour la définition du tracé qui n'a pas été sensiblement modifié, mais surtout pour réduire la pente forte de la chaussée, de 9 % à l'origine à 7 %, et également pour traiter les intersections avec plusieurs voies communales, ainsi que les circulations piétonnes et des cycles.

Le choix de la variante D est guidé par un impact visuel moins sévère, par des conditions d'écoulement du trafic et de traitement des échanges plus satisfaisantes, et par une prise en compte plus marquée des questions environnementales (protection des espèces remarquables, pistes cyclable et piétonne).

Finalement, après une concertation avec les élus et les associations riveraines, le projet retenu correspond à la variante D, intégrant cependant un léger décalage de l'axe de la route sur une section limitée entre les deux viaducs des Loubonnières et de Château Folie, de même que la prise en compte de la transplantation d'espèces protégées (sur laquelle nous reviendrons), ainsi qu'une modification du tracé de la piste cyclable au droit du vallon de Château Folie. Le choix de la variante D a été guidé par un souci de limiter les impacts, en particulier sur les plantations d'espèces de fleurs protégées au niveau national. Elle présente la solution optimale tant sur les aspects visuels, fonciers qu'environnementaux.

1.3. La concertation du public

Conformément aux dispositions des articles L.300-2 et R.300-1, 2 et 3 du code de l'urbanisme, le projet a été soumis à la concertation publique entre les 4 et 22 décembre 2006. Le Conseil Général des Alpes Maritimes a délibéré sur les modalités de la concertation le 25 septembre 2006, et le conseil municipal de Grasse a approuvé ces modalités au cours de sa réunion du 29 septembre 2006.

Une publicité de la concertation a été faite dans la presse locale des 2 et 4 décembre 2006, et des avis ont été affichés en mairie.

Les modalités de la concertation ont été les suivantes :

- a) Une exposition du projet sur quatre panneaux de présentation a été organisée dans les mairies annexes de Saint Jacques et Saint Antoine du 4 au 26 décembre 2006 ;
- b) Un registre d'observations a été placé à la disposition du public pendant la durée de la concertation, dans chacune de ces mairies annexes ;
- c) Le projet a également été présenté sur le site internet du Conseil Général ;
- d) Deux réunions publiques ont été organisées, l'une dans la mairie annexe de Saint Jacques, le 8 décembre 2006, et l'autre à la mairie annexe de Saint Antoine, le 12 décembre 2006. Au cours de ces réunions, un diaporama commenté a été présenté, suivi d'un débat. Ces réunions ont rassemblé 60 à 110 personnes.

e) Le conseiller général du canton a également tenu des permanences pendant la durée de la concertation, durant six demi-journées réparties dans les deux mairies annexes.

Le projet a donné lieu à de nombreuses observations. Le bilan établi par les services du Conseil Général révèle que la concertation a permis l'expression de 90 remarques se répartissant en :

- 49 favorables, (55,10 %), parmi lesquelles une bonne moitié propose des améliorations au projet ;
- 23 oppositions, (25,80 %) ;
- 18 remarques sans avis.

L'ensemble des remarques a pu être classé en 21 thèmes qui révèlent les préoccupations des intervenants pour deux thématiques principales concernant, d'une part, divers aménagements routiers souhaités (en grande partie sur les voies communales) et sans relation directe avec le projet, et d'autre part, l'impact que représente le projet sur le cadre de vie.

Le bilan de la concertation, établi par les services du Conseil Général a été adopté par le conseil municipal de Grasse, le 28 juin 2007. Puis, il a reçu l'avis favorable de la Commission Permanente du Conseil Général le 23 juillet 2007. Le bilan a été joint au dossier d'enquête publique (pièce n° 9).

1.4. Les caractéristiques du projet

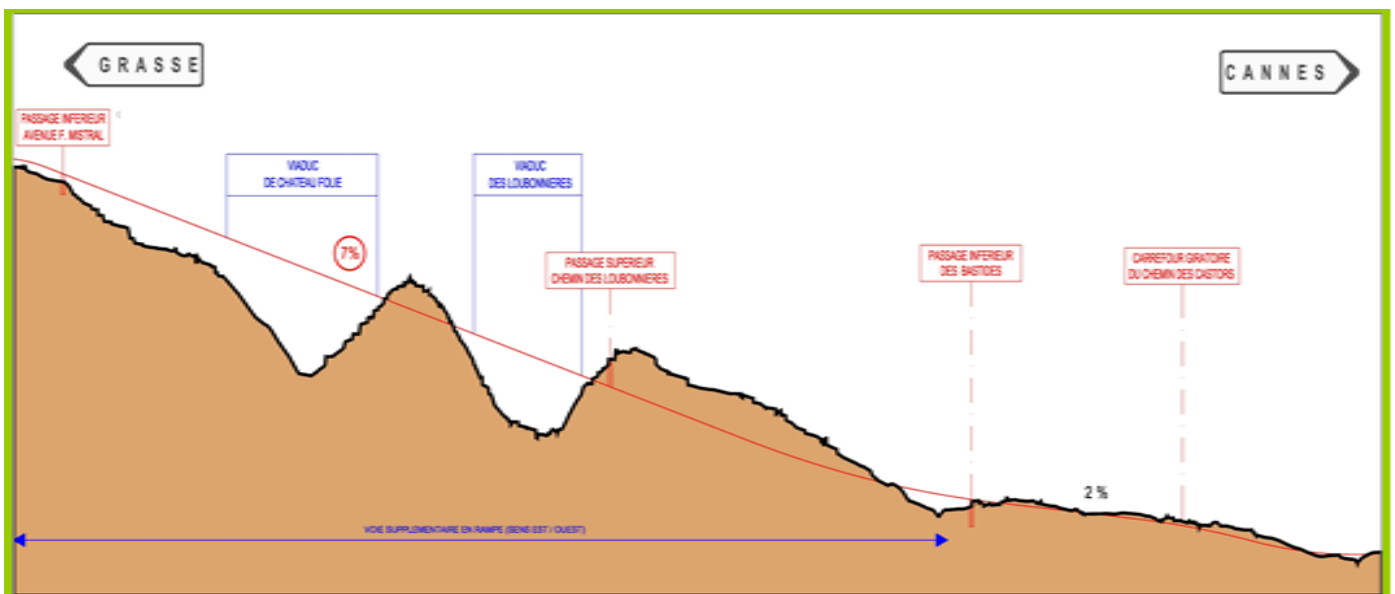
Le tracé de la prolongation de la Pénétrante Cannes Grasse à partir de la RD 9 se présente, en plan, par une succession de 4 courbes modérées séparées par des tronçons rectilignes, reliant le point le plus bas (150 m au carrefour avec la RD 9), et le point de jonction avec la RD 2562 (avenue de la Libération), à 248 m, en passant au-dessus des vallons escarpés des Loubonnières et de Château Folie.

La nouvelle voie sera dotée d'une infrastructure de type "boulevard urbain" assurant les échanges avec les principales voies communales intersectées, telles que, dans le sens est-ouest : le chemin des Castors, le chemin des Bastides, l'avenue Frédéric Mistral, et l'avenue de la Libération où elle aboutit. Seuls, le chemin des Loubonnières et le

chemin de Château Folie ne seront pas en liaison directe avec le nouveau boulevard urbain.

La connexion de la Pénétrante actuelle avec la RD 9 qui marque le début du programme des travaux prévus est assurée, actuellement, par une bretelle rejoignant le carrefour de l'Alambic. Cette connexion sera aménagée avec une bretelle de desserte sur le versant nord de la nouvelle voie ainsi que sur le versant sud.

A partir de la RD 9, la nouvelle voie sera poursuivie vers l'ouest par une section à 2 X 2 voies, relativement plane jusqu'à l'intersection avec le chemin des Castors, qui sera aménagée avec un giratoire.



Profil en long de la nouvelle voie

A partir du carrefour des Castors, et jusqu'à l'intersection avec l'avenue de la Libération (RD 2562) qui marque la fin du programme, la voie nouvelle ne présente plus qu'un profil en travers correspondant à 2 X 1 voie séparée par un terre-plein central de largeur réduite. La pente est de 2 % à partir du carrefour des Castors jusqu'à l'intersection suivante avec le chemin des Bastides, puis, elle s'accroît pour atteindre 7 %, à partir de ce point jusqu'au débouché final sur l'avenue de la Libération (RD 2562), sur une longueur d'environ 900 mètres. Vu l'importance de cette pente, la chaussée de circulation montante, sur le côté nord de la voie, sera doublée d'une voie supplémentaire sur rampe (VSR), pour la circulation des véhicules lents, entre le chemin des Bastides et l'avenue de la Libération, soit sur une longueur de 980 mètres.

CARACTERISTIQUES DE LA VOIE

<i>Abréviations utilisées :</i>					
B.D.D. : Bande Dérasé Droite			B.D.G. : Bande Dérasé Gauche		
N. : voie Nord (sens est-ouest)			S. : voie Sud (sens ouest-est)		
T.P.C. : Terre-Plein Central			V.S.R. : Voie Sur Rampe		
SECTIONS ->	RD 9/Che. Castors	Sections courantes	Sections particulières	Viaducs	
				Loubonnières	Château Folie
1-gabarit	2 X 2 voies	2 X 1 voie	N. : 2 voies S. : 1 voie	N. : 2 voies S. : 1 voie	N. : 2 voies S. : 1 voie
2-longueur		450 m		150 m	210 m
3-largeur	23,50 m	25,50 m	18 m	18 m	18 m
4-hauteur				19,50 m	27 m
5-pente	2 % jusqu' au chemin des Bastides	2% de Castors à Bastides 7% ensuite		7 %	7 %
6-voies de circulation	2X2X3,5 m	2X1X3,50m	N. 1 x 3 m S. 1 x 3,50m	N. 1 x 3 m S. 1 x 3 m	N. 1 x 3 m S. 1 x 3 m
7-Voie Sur Rampe (VSR)	néant		3,25 m entre chemin des Bastides et RD 2562	N. 3,25 m	N. 3,25 m
8-Terre-Plein Central (TPC)	3 m	2,50 m	2,50 m dont 2 X 0,50 de BDG	1,50 m	1,50 m
9-B.D.D.	N. 2 m S. 2 m	N. 2 m S. 2 m	N. néant S. 2 m	N. 0,50 m S. 2,75 m	N. 0,50 m S. 2,75 m
10-bermes/ accotements	N. 1 m S. 1,50 m	2,75 m		N. 1,50 m S. 1,50 m	N. 1,50 m S. 1,50 m
11-voie cyclable	néant	N.3 m	3 m	à l'écart du viaduc	à l'écart du viaduc
12-voie piétonne	néant	N.1,50 m		à l'écart du viaduc	à l'écart du viaduc
13-localisation des voies cyclables et piétonnes		Accolées à la plateforme entre les chemins des Castors et Loubonnières	Séparées de la plateforme entre le chemin Loubonnières et RD 2562	Séparées de la plateforme du viaduc	Séparées de la plateforme du viaduc

Les ouvrages d'art et spécifiques

Le tracé de la nouvelle voie traverse les vallons encaissés des Loubonnières et de Château Folie grâce à la construction de deux viaducs, au-dessus de chaque vallon, présentant les caractéristiques décrites dans le tableau ci-dessus.

De plus, des ouvrages, plus modestes, de passages inférieurs et supérieurs, devront être construits aux intersections entre le nouveau boulevard urbain et les voies communales des Bastides, des Loubonnières, de Château Folie, de l'avenue Frédéric Mistral, ainsi que le canal de la Siagne :

- le chemin des Bastides, à l'intersection avec le nouveau boulevard urbain, sera maintenu en passage inférieur. Cela nécessitera la réalisation d'un ouvrage dont la surface de plafond est évaluée à 189 m²;
- puis, le chemin des Loubonnières croisera le nouveau boulevard urbain par un passage supérieur aménagé sur une surface de 308 m² ;
- ensuite, le franchissement du canal de la Siagne, donnera lieu à la construction d'un portique de 136 m² de plafond, comprenant un passage pour les piétons de 234 m², sur 2 m de large. Le canal de la Siagne, traversé par le nouveau boulevard à environ 50 m à l'ouest du viaduc de Château Folie, parcourt le territoire sud de Grasse d'est en ouest en suivant les courbes de niveau. Il sert à l'alimentation en eau potable de l'agglomération cannoise. Sa gestion est assurée par le Syndicat Intercommunal des Communes Alimentées par les Canaux de la Siagne et du Loup (SICASIL). Ce canal se présente comme un ouvrage en U, en béton armé, couvert par une dalle sur une partie de son parcours. La section utile de cet ouvrage a une hauteur de 1,80 m sur une largeur de 1,50 m.

En accord avec l'exploitant, la Société Lyonnaise des eaux, un portique ouvert enjambant le canal actuel sera construit afin de ne pas surcharger la couverture existante, et pour prévenir les risques de pollution chronique du canal. Cet ouvrage sera complété par un passage de service de 2 m X 2 m pour assurer la continuité de la circulation.

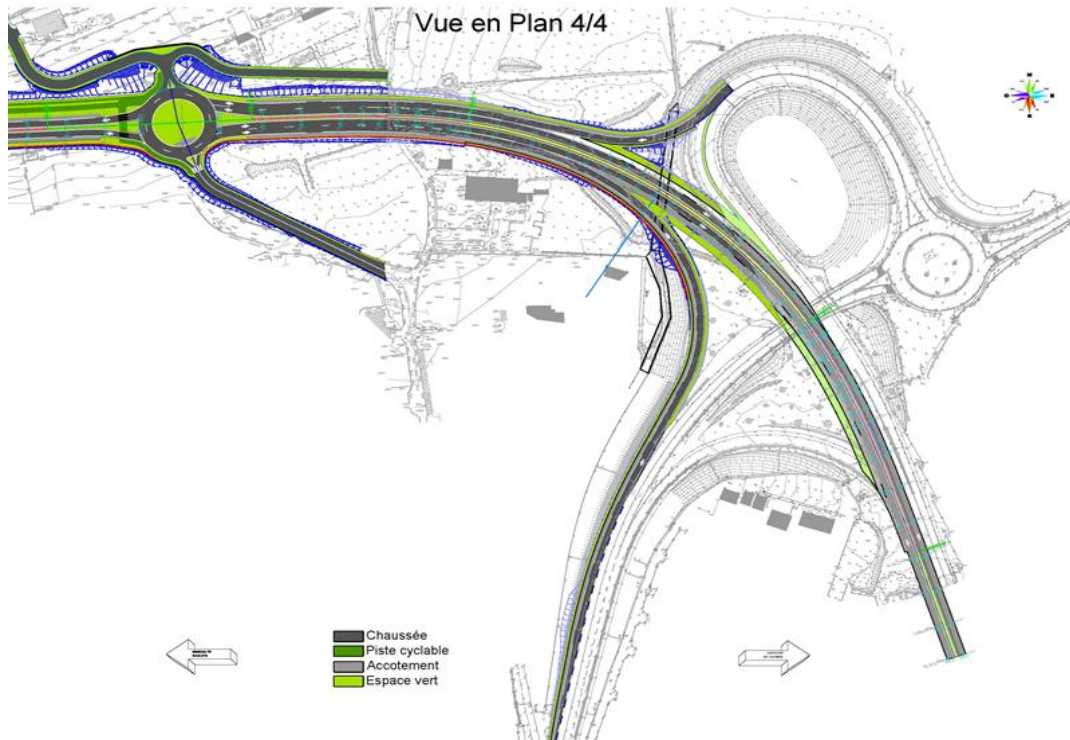
- enfin, l'avenue Frédéric Mistral sera maintenue en passage inférieur par rapport au boulevard urbain qui doit aboutir à l'avenue de la Libération, un peu plus à l'ouest, ce qui donnera lieu à la construction d'un ouvrage d'une surface de 186 m², et également de murs de soutènement, pour une surface de l'ordre de 5.500 m², en particulier sur le côté nord de l'avenue Frédéric Mistral et en bordure du stade Jean Girard, pour limiter au maximum l'emprise.

En outre, sur tout le parcours, des écrans acoustiques ponctuels seront installés en fonction des résultats des études acoustiques réalisées (voir ci-dessous l'impact sonore pages 41 et 48). De même, la nouvelle voie sera équipée d'un éclairage public urbain.

Les intersections avec les voies secondaires

Les voies intersectées par le nouveau boulevard urbain ne sont pas toutes connectées directement avec celui-ci. Sept intersections sont dénombrées sur tout le parcours. Ce sont :

- **l'intersection avec la RD 9.** Cette intersection ne prévoit que deux échanges, l'un sur le versant nord de la voie avec une bretelle venant du carrefour de l'Alambic, et l'autre sur le versant sud, dans le sens ouest-est, avec une autre bretelle pour rejoindre la RD 9 ;

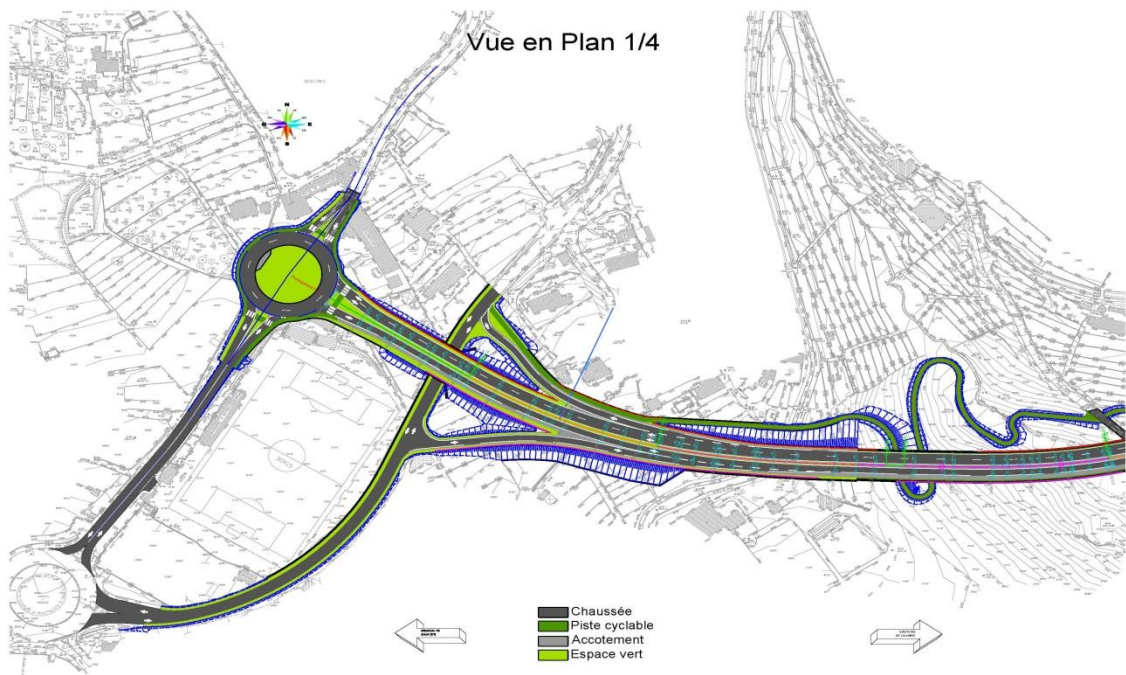


Section Est du prolongement - Intersection avec la RD 9 (carrefour de l'Alambic) et nouveau giratoire des Castors à gauche

- **l'intersection avec le chemin des Castors** sera aménagée avec un carrefour giratoire plan à quatre branches : un dégagement sur le côté nord de la voie permettra d'accéder au chemin des Castors, et plus à l'ouest, au chemin des Bastides par une voie secondaire. En direction de l'est, le carrefour est raccordé à 2 fois 2 voies, alors que du côté ouest il n'est raccordé qu'à 2 fois une voie ;
- **l'intersection avec le chemin des Bastides** sera traitée avec la construction d'un pont routier permettant le passage du nouveau boulevard urbain au-dessus de ce chemin, mais il n'y aura pas d'échange direct entre ce nouveau boulevard et le chemin des Bastides, ce dernier étant accessible à partir du giratoire des Castors ;
- **l'intersection avec le chemin des Loubonnières** donnera lieu à la construction d'un viaduc permettant le franchissement du vallon éponyme et la traversée du nouveau boulevard urbain en passage

supérieur. Aucun échange direct entre ces deux voies ne sera possible ;

- **l'intersection avec le chemin de Château Folie** ne fera l'objet d'aucun aménagement particulier, vu que le vallon sera enjambé par un viaduc de 210 m de long, et que la voie communale chemine au fond du vallon à une vingtaine de mètres plus bas. Aucun échange direct n'aura lieu entre le nouveau boulevard urbain et ce chemin ;
- **l'intersection avec l'avenue Frédéric Mistral** sera traitée par un carrefour dénivelé permettant le passage du nouveau boulevard urbain au-dessus de cette avenue qui sera rétablie à son niveau actuel. Les échanges entre les deux voies sont assurés par deux bretelles de liaison, nord et sud, à une seule voie. La bretelle de sortie (nord) du nouveau boulevard ne permettra pas de tourne-à-gauche à son débouché sur l'avenue Frédéric Mistral, car les usagers qui souhaiteraient rejoindre le carrefour de « la Halte » donnant accès à la route d'Auribeau-sur-Siagne, Le Tignet et Peymeinade pourront y parvenir par le nouveau carrefour avec la RD 2562 ;



Section Ouest du prolongement - Intersection avec l'avenue Frédéric Mistral et nouveau giratoire de l'avenue de la Libération

- **l'intersection avec la RD 2562** (avenue de la Libération), sera aménagée en carrefour giratoire plan à trois branches qui marque l'aboutissement du nouveau boulevard urbain. Les entrées et sorties de ce carrefour sont toutes prévues à une voie, à l'exception de l'entrée dans ce carrefour en direction de l'ouest composée de la voie ordinaire et de la voie supplémentaire sur rampe.

Les liaisons cyclables et piétonnes

La section comprise entre la RD 9 et le chemin des Castors étant aménagée en route de transition, à 2 X 2 voies, entre la Pénétrante et le boulevard urbain, une voie cyclable et un cheminement piéton, ne sont associés au nouveau boulevard urbain qu'entre le carrefour des Castors et l'avenue de la Libération (RD 2562), plus à l'ouest.

Entre le carrefour des Castors et le Chemin des Loubonnières, la piste cyclable et la voie piétonne sont accolées à la plateforme routière sur 450 mètres environ, puis, au droit des déblais des Loubonnières, elles sont réalisées « en banquette ». Au-delà, elles cheminent au flanc des vallons des Loubonnières et de Château Folie en suivant les courbes de niveau, puis elles se raccordent aux chemins des Bastides, des Loubonnières et de Château Folie, ainsi qu'à l'avenue Frédéric Mistral qu'elles rejoignent accolées à la bretelle de sortie.

Le cheminement piétonnier, d'une largeur de 1,50 m, n'est spécifique que dans la section comprise entre les chemins des Castors et des Loubonnières, sur 450 mètres, lorsque les voies cyclables et piétonnes sont accolées à la plateforme routière. Au-delà, le cheminement piéton est commun à la piste cyclable.

Le traitement des eaux pluviales

La construction de plusieurs ouvrages hydrauliques est intégrée au projet d'aménagement du nouveau boulevard urbain, conformément aux dispositions de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques n° 2006-1772 du 30 décembre 2006. Ces ouvrages comprennent des avaloirs, des canalisations de collecte des eaux pluviales à partir des surfaces

imperméabilisées artificiellement, et des bassins de rétention et de traitement des eaux de ruissellement.

a) Les ouvrages de collecte des eaux pluviales

Les eaux de ruissellement de la plateforme routière sont collectées par un réseau séparatif, spécifique et distinct des modes de collecte des eaux pluviales ruisselant sur les bassins versants voisins (cunettes, fossés), qui seront également collectées pour prévenir les ravinements. Le réseau séparatif se compose de différents ouvrages spécifiques, tels que les avaloirs, les caniveaux, les canalisations, qui sont entièrement bétonnés, afin de prévenir toute pollution d'origine routière, par une infiltration dans les sols, entre les points de collecte et les bassins de traitement. Le réseau séparatif se divise en trois secteurs :

- entre la RD 9 et le chemin des Bastides : les eaux de ruissellement sont collectées par des avaloirs régulièrement espacés, puis évacuées dans des caniveaux étanches en béton armé, et dirigées vers le bassin de rétention existant dans la boucle du carrefour dénivelé de la RD 9. Ce bassin sera équipé d'un ouvrage à cloison siphonoïde pour assurer le traitement des eaux avant leur rejet en milieu naturel.
- sur le secteur situé entre le chemin des Bastides et le viaduc des Loubonnières, la collecte des eaux de ruissellement est assurée de la même manière que pour le secteur précédent, à la différence près que la récupération des eaux du viaduc des Loubonnières sera assurée par un ouvrage du type corniche-caniveau, assurant une continuité d'écoulement entre la corniche et la plateforme routière. Les eaux collectées sont ensuite dirigées vers un second bassin de décantation situé au droit du chemin des Bastides, dans lequel elles seront traitées avant leur rejet dans le milieu naturel.
- sur le secteur compris entre le viaduc des Loubonnières et la RD 2562 (avenue de la Libération), la collecte des eaux de ruissellement est assurée selon le même principe que pour les précédents secteurs. Les eaux ruisselant sur le viaduc de Château Folie sont collectées également par un ouvrage de type corniche-caniveau, puis dirigées dans le troisième bassin de décantation situé au niveau du viaduc des Loubonnières, où elles seront traitées avant leur rejet dans le milieu naturel.

b) Les bassins de dépollution

Trois bassins de décantation, dimensionnés, de même que les réseaux, en fonction des pluies d'occurrence décennale de durée de 15 minutes, sont ainsi prévus pour recevoir les eaux de ruissellement de la plateforme routière qui couvre une surface de 40.600 m². Il s'agit de :

- du bassin actuellement situé en contrebas de la RD 9, au niveau de son croisement avec la RD 6185 (PCG), qui représente une capacité hydraulique de 12.634 m³. Ce bassin recueille déjà les eaux de la chaussée de la RD 6185 depuis la passerelle du boulevard Rouquier, mais il sera suffisant pour recevoir aussi les pluies depuis le chemin des Bastides (qui ne représentent que 1,7 % du volume total du bassin existant).
- du bassin à créer, d'une contenance de 850 m³, au droit du chemin des Bastides, qui recevra les ruissellements du secteur en amont, compris entre le viaduc des Loubonnières inclus et le chemin des Bastides. Le débit de fuite en sortie de ce bassin représente une augmentation de l'ordre de 2,6 % pour le ruisseau du chemin des Bastides, ce qui est négligeable ;
- du bassin à créer, d'une contenance de 680 m³, au droit du viaduc des Loubonnières. Celui-ci accueillera les eaux de ruissellement de la plateforme située entre l'avenue de la Libération et le viaduc. Le débit de fuite en sortie de ce bassin représente environ une augmentation de l'ordre de 0,85 % du ruisseau du vallon des Loubonnières.

Chacun des bassins sera équipé d'un dispositif à cloison siphonide pour le traitement des eaux.

1.5. Les objectifs poursuivis

Le projet consiste à créer un boulevard urbain dans le prolongement de la Pénétrante Cannes Grasse (RD 6185), à partir de la RD 9 à l'est et jusqu'à l'avenue de la Libération (RD 2562) à l'ouest. Le tracé choisi doit permettre de soulager les voies et carrefours périphériques, surchargés aux heures de pointe (la RD 9, la rue des Chênes, le secteur des Quatre Chemins).

En effet, ces secteurs sont saturés par un important trafic journalier.

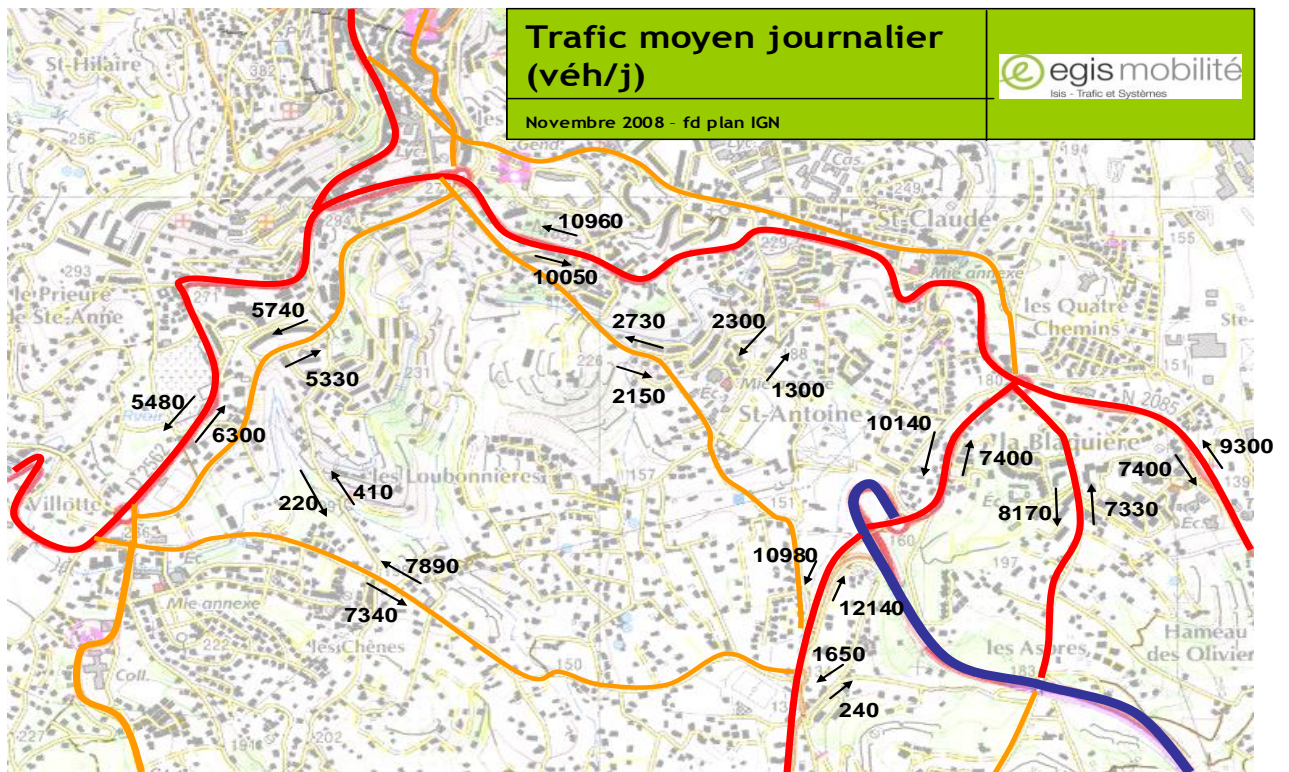
Trois types de flux prédominant :

- du Centre-ville vers le sud-ouest (route du Tignet et Peymeinade) et vice-versa,
- du sud-ouest vers le sud-est (RD 6185), et vice-versa,
- du Centre-ville vers le sud-est (RD 6185), et vice-versa.

Les flux de véhicules recensés chaque jour, en moyenne, et dans les deux sens de la circulation sont :

- RD 6185 : 37.673
- Route de Pégomas (RD 9) : 22.000,
- Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny : 21.000,
- Boulevard E. Rouquier : 15.500,
- Chemin des Chênes : 15.000,
- RD 2562 : 11.780,
- Avenue Frédéric Mistral : 11.070.

Le trafic des poids lourds est peu important à travers la ville, car il ne représente que 7 % aux heures de pointe du matin et 3 % aux heures de pointe du soir.



Aussi, le prolongement de la RD 6185 doit permettre :

- de capter le trafic en provenance du Tignet, de Peymeinade et des quartiers ouest de Grasse en direction de l'est et du sud de la ville,
- de faciliter les échanges inter-quartiers (Saint François, Vilotte et Saint Jacques à l'ouest, et Saint Antoine et Saint Claude à l'est,
- de favoriser les liaisons, essentiellement entre le centre de Grasse et sa périphérie sud-ouest et est,
- d'améliorer sensiblement la sécurité routière du secteur, en délestant les voies secondaires transversales encombrées, utilisées comme voie de transit, comme le chemin des Chênes,
- d'assurer une meilleure desserte du territoire compris entre les avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et Georges Pompidou au nord, la RD 9 à l'est, la rue des Chênes au sud et l'avenue Frédéric Mistral à l'ouest.

Le sud de Grasse, au-delà des avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et Georges Pompidou, est desservi par un entrelacs de voies étroites, non sécurisées, telles que les chemins des Loubonnières, de Château Folie, de Saint Michel, de la Chapelle, des Bastides, des Castors, la rue des Chênes etc... Ces voies représentent de faibles possibilités de transit pour les déplacements quotidiens.

En outre, en raison du relief, de la densité urbaine et du non respect des limitations de vitesse, la ville de Grasse est devenue l'un des secteurs les plus accidentogènes de l'ouest du Département. L'aménagement d'un nouveau boulevard urbain, et le respect de la limitation de la vitesse à 70 km/h devraient contribuer à réduire les risques d'accident dans ce secteur, d'autant que des dispositifs spécifiques d'avertissement seront prévus (signalétique, radars pédagogiques, bandes rugueuses), notamment dans le sens descendant, pour inciter à la modération de la vitesse.

1.6. La compatibilité du projet

Le projet de boulevard urbain prolongeant la RD 6185, est totalement compatible avec les différents documents réglementaires en vigueur encadrant l'aménagement urbain, comme :

-
- La **Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes**, approuvée par décret interministériel du 2 décembre 2003. Elle souligne la nécessité de compléter le réseau routier principal par « l'achèvement de la Pénétrante Cannes-Grasse au sud de Grasse » qui était réalisée, alors, jusqu'à sa jonction avec la RD 9.

 - Le **PLU de la ville de Grasse**, approuvé le 28 juin 2007 et modifié le 30 septembre 2008 qui définit une zone d'urbanisation, entre l'extrémité de la Pénétrante, à l'est, et le stade Jean Girard à l'ouest, Il prévoit également la poursuite de la pénétrante, avec ses carrefours structurants, à travers une bande d'emplacements réservés. Le PLU prévoit aussi la création de nouveaux Espaces Boisés Classés dans le vallon des Loubonnières qui ne sont pas impactés par le projet de boulevard urbain. Le PLU a également reconduit deux emplacements réservés, existants dans le POS précédent, pour la réalisation de ce projet de voie : l'E.R. n° 6 pour l'élargissement à 15 m de la RD 2562 (avenue de la Libération), et l'E.R. n° 38 qui couvre 132.538 m² correspondant à l'assiette du tracé de la future voie.

Cependant, trois servitudes d'utilité publique s'imposent au projet de boulevard urbain, et seront prises en compte lors des travaux de construction :

- la **servitude I3**, au niveau du chemin des Castors, qui concerne les réseaux de distribution et de transport de gaz, au sud du quartier Saint Antoine ;
- la **servitude I4** relative au transport d'énergie électrique par deux lignes haute tension aérienne reliant le quartier Saint Jacques et le quartier Saint Antoine, l'une à travers le secteur des Loubonnières, et l'autre empruntant le chemin du Grand Chêne.
- la **servitude PT3**, concernant les communications téléphoniques et télégraphiques, au niveau du stade Jean Girard et à l'extrémité est de l'emprise du projet.

-
- Le **SCoT Ouest** des Alpes Maritimes, porté par un syndicat mixte regroupant 29 communes, est encore en cours d'étude, mais il a déjà intégré, dans son PADD, l'objectif de « renforcement des caractéristiques paysagères des voies de communications pour les axes de liaison urbaine ».

Le nouveau boulevard urbain est également en cohérence avec les objectifs poursuivis par le **projet d'Agglomération** de la CAPAP qui vise notamment à favoriser l'amélioration des déplacements et la poursuite de la Pénétrante Cannes-Grasse.

- Les **Plans de Prévention des Risques Naturels**, avec lesquels le projet de boulevard urbain doit être compatible. La zone des travaux est concernée par les Plans de Prévention des Risques Naturels, en particulier avec le PPR mouvements de terrain, le PPR incendie de forêt, et le PPR inondation :

- **Le PPR mouvement de terrain** a été approuvé le 1^{er} janvier 2004. Le projet de construction du boulevard est situé en quasi-totalité en zone bleue du PPR glissement de terrain, soumise à des mesures de prévention spéciales. Il est en effet exposé à un aléa limité de glissement de terrain (LG2 et LG3), où les constructions et aménagement doivent faire l'objet d'études préalables et de mesures destinées à réduire l'aléa. Sont notamment interdits tous les aménagements susceptibles de déstabiliser le sol. Le projet de construction sera naturellement attentif à cet aléa, d'autant que le secteur se trouve en zone de sismicité 3 (risque modéré).
- Le projet est également situé en zone de danger faible (B2) du **PPR incendie de forêt**, opposable depuis le 17 novembre 2005. Le règlement du PPR autorise les équipements nécessaires au fonctionnement des services publics, et prescrit l'obligation d'entretien de zones débroussaillées sur une bande de 50 mètres de part et d'autre des voies.
- Le **PPR inondation** a été prescrit le 13 août 2003, mais les études n'ont pas encore été menées à leur terme. Le projet de boulevard urbain devra prendre en compte les écoulements d'eau dans les vallons traversés, et en particulier le vallon Saint Antoine qui est

exposé à ce risque. La gestion prévue par le maître d'ouvrage pour la collecte et le traitement des eaux pluviales est destinée à limiter l'aléa des inondations.

- Le **Plan des Déplacements Urbains**, porté par le Syndicat mixte des transports SILLAGES, dont son Comité syndical a approuvé un ensemble d'actions, par délibération du 23 mai 2011. La cohérence du projet de boulevard urbain avec les axes n° 2 et 5 du PDU (développement des modes doux de déplacement, et participation aux grands projets) est parfaitement claire.
- Le **SDAGE Rhône, Méditerranée, Corse, et le SAGE** (territoire 15, fleuves côtiers est et littoral) ont pour objectif la protection des milieux aquatiques, et notamment le libre écoulement des eaux de surface, la lutte contre la pollution, et la prévention des inondations. Le projet de boulevard urbain sera respectueux des écoulements de surface, notamment par des mesures de protection lors du passage de l'ouvrage au-dessus du canal de la Siagne. En outre, les dispositifs de récupération et de traitement des eaux de ruissellement sur la future plateforme routière permettra d'éviter tout risque de pollution, y compris accidentel, et de réguler les débits de restitution dans le milieu naturel à l'occasion des fortes précipitations.
- **La loi sur l'eau** n° 92-3 du 3 janvier 1992 qui rend obligatoire une déclaration préalable pour « *tout rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol* » lors des aménagements représentant une surface comprise entre 1 ha et 20 ha. Un dossier de déclaration à ce titre a été déposé et enregistré par la DDTM des Alpes maritimes qui en a donné récépissé en date du 12 juillet 2010.
- La législation sur le **bruit** relative aux infrastructures de transport terrestre, et notamment la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 (code de l'environnement, articles L.571-1 et R.571-1 et suivants), le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, et l'arrêté ministériel du 5 mai

1995 relatifs à la protection des populations contre le bruit. Des dispositions sont prévues pour limiter l'impact sonore de la nouvelle voie (voir infra page 48).

- Le **Plan départemental de gestion des déchets** du bâtiment et des travaux publics qui recommande le tri des déchets de chantier en amont et la réutilisation des matériaux sur le site, et organise, par filières, la destination des matériaux de chantier. Sur ce sujet, le maître d'ouvrage prendra des mesures qui seront exposées plus loin.
- Le **plan départemental de gestion des carrières** relatif à la régulation des besoins en granulats.
- Le **Plan Régional de la Qualité de l'Air**, et le Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes Maritimes.

1.7. Le coût des aménagements

L'ensemble des aménagements relatifs à la réalisation de ce nouveau boulevard urbain, qui, rappelons-le, se déroule sur une distance de 1.920 mètres, représente, **avec les différents ouvrages d'art**, un coût évalué comme suit :

Nature des coûts	Etat	Département	Total (1)
Etudes & Travaux	/	64.650.000 € ttc	64.650.000 €
Acquisitions foncières réalisées	1.770.832 € (valeur 1996)	2.043.860 €	3.814.692 € (1)
Acquisitions foncières à réaliser	/	3.900.000 €	3.900.000 €
Total	1.770.832 € (valeur 1996)	70.593.860 €	72.364.692 € (1)

(1) Ces montants ne peuvent être interprétés que comme des ordres de grandeur, en raison du fait que les acquisitions foncières réalisées entre 1990 et 2000 n'ont pas été actualisées.

Les coûts restant à la charge du Département des Alpes Maritimes se montent prévisionnellement à 68.550.000 € ttc, se décomposant en :

- | | |
|-------------------------------------|------------------|
| - Etudes et travaux | 64.650.000 € ttc |
| - Acquisitions foncières à réaliser | 3.900.000 € ttc |

Les coûts élevés des acquisitions foncières s'expliquent par le milieu urbain dans lequel s'insère le projet d'aménagement, même si les emplacements sont réservés depuis quatre décennies dans les plans d'urbanisme de la ville de Grasse.

L'importance des coûts liés aux travaux s'explique surtout par les ouvrages d'art enjambant les deux vallons des Loubonnières et de Château Folie et par les mesures prises pour réduire l'impact de projet sur l'environnement.

Section 2- L'impact du projet

En raison de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à une étude d'impact et à une évaluation environnementale (qui est analysée plus loin). Conformément aux articles L.122-1 et R.122-8 du code de l'environnement. L'article R.122-3 de ce code définit le contenu de l'étude d'impact pour les dossiers qui ont été déposés en Préfecture avant le 1^{er} juin 2012, ce qui est le cas pour le projet, dont le dossier a été transmis à la Préfecture le 29 juillet 2011, et suivi d'un courrier du 19 septembre 2011 sollicitant l'instruction du projet.

Le projet de boulevard urbain prend place dans des espaces naturels plus ou moins boisés, ou dans des espaces artificialisés, à occupation humaine résidentielle. Mais la proximité de ces zones d'habitat induit d'importants besoins en déplacements.

Aussi, le projet d'aménagement d'un boulevard urbain est susceptible d'avoir des incidences, aussi bien en phase de travaux qu'en phase d'exploitation, sur :

2-1 Le milieu physique

Le milieu physique et l'aspect du paysage vont se trouver modifiés par la réalisation d'une voie urbaine d'une longueur de 1,9 km et représentant une emprise d'une largeur variant de 18 m (à l'endroit des viaducs) à 25,50 mètres en section courante, en ce qui concerne :

a) La topographie

La nouvelle voie doit, en effet, être aménagée dans une zone accidentée présentant un relief important variant les niveaux entre 150 mètres de hauteur, au point le plus bas au niveau de l'échangeur de Rouquier, et 248 mètres au point le plus haut, à l'éperon des Loubonnières. Son tracé se déroule sur une couverture sédimentaire du massif du Tanneron composé de formations triasiques et de dépôts quaternaires. La topographie perturbée, essentiellement dans la partie ouest, doit être modifiée afin d'obtenir un tracé rectiligne. Des corrections du relief se produiront par la mise en œuvre de déblais et l'apport de remblais, en particulier au niveau des points d'échanges avec les voies communales sécantes. Les principales corrections du relief se présentent ainsi :

- Une zone de déblais sera créée dans une section à faible pente, entre la RD 9 (route de Pégomas) et le chemin des Bastides, avec des terrassements de faible hauteur dans des matériaux marneux et argileux à faible résistance ;
- Une zone pré-terrassée en raison du prélèvement de matériaux déjà opéré pour d'autres chantiers, se situe entre le chemin des Bastides et le chemin des Loubonnières, et représente « une trouée dans l'occupation pavillonnaire du secteur sud de la ville ». De grandes précautions devront être prises lors des travaux de régalement en raison de la présence d'une nappe phréatique peu profonde ;
- Une troisième zone de déblais pour le creusement d'une tranchée de 5 mètres de hauteur sera créée au niveau de l'éperon des

Loubonnières pour assurer la connexion entre les viaducs des Loubonnières et de Château Folie.

Les déblais seront manœuvrés au moyen d'engins mécaniques, mais, au contact des roches dures, les creusements seront réalisés à l'explosif. Les matériaux extraits seront réemployés sur place dans la mesure où leurs propriétés mécaniques permettront leur réutilisation. Les quantités de matériaux réutilisables ont été évaluées à 152.000 m³ pour les matériaux mis en remblais, et à 75.000 m³ pour les couches de forme.

b) La perception du paysage

Les aménagements prévus vont modifier très sensiblement la perception du paysage initialement constitué de vallons arborés et façonnés de terrasses plantées d'oliviers, sur lesquelles l'habitat humain s'est régulièrement développé au cours des dernières décennies. Le fond des vallons est habité de bois de chênes verts. Les deux vallons, des Loubonnières et de Château Folie seront traversés par un viaduc d'une longueur de 150 mètres pour le premier et de 210 mètres pour le second, et d'une hauteur respective d'environ 20 mètres et 27 mètres.



Simulation de l'impact dans le paysage d'un viaduc

Les terrassements rappelés précédemment et la construction des deux viaducs vont transformer le paysage naturel, pour lui donner une physionomie plus urbaine.

c) L'hydrologie et l'hydrogéologie

Le projet se trouve situé dans le SDAGE « fleuves côtiers est et littoral », territoire 15. Il traverse les vallons de Saint Antoine, des Loubonnières et de Château Folie qui constituent une section du bassin versant de la Siagne. Il franchit également le canal de la Siagne, qui serpente en fond de vallons et alimente en eau potable les communes entre Saint Cézaire-sur-Siagne et Mougins. Par mesure de protection, ce canal sera couvert dans le secteur et se trouvera enjambé par un portique de manière à ne pas le surcharger.

Tributaires des épisodes pluvieux, les écoulements des eaux de surface ne sont, le plus souvent, que temporaires dans ces vallons, hormis le canal de la Siagne qui dessert trois usines de production d'eau potable, dont l'une d'elles se trouve dans le quartier Saint Jacques. La création d'une voie avec les déblais et remblais associés vont contribuer à modifier l'écoulement des ruisseaux temporaires.

Hormis la protection nécessaire du canal de la Siagne, aucun cours d'eau n'est susceptible d'être affecté par la construction des ouvrages d'art ni par les terrassements.

Conformément à l'article L.214-2 du code de l'environnement, un dossier de déclaration a été déposé par le Maître d'ouvrage auprès de la Préfecture des Alpes Maritimes. Après instruction du dossier, le service compétent Eau-Risques de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer a délivré un récépissé le 12 juillet 2010 assorti de prescriptions qui seront prises en compte par le Maître d'Ouvrage (voir infra page 66).

Le projet est cependant susceptible d'avoir des effets sur l'hydrologie, en raison de l'imperméabilisation d'une surface importante de 40.600 m², et de la présence de nappes souterraines (« massifs calcaires Audibergue, Saint-Vallier, Saint Cézaire, Calern, Caussols, Cheiron » et

« domaine plissé, bassin versant Var, Paillons »). Les eaux recueillies sur la surface imperméabilisée seront collectées dans des bassins avant leur rejet dans le milieu naturel.

Hydrographie - Hydrologie



Les précipitations, parfois abondantes, lors des épisodes pluvieux (pluviométrie de 800 mm/an) risqueraient d'amplifier les écoulements et de provoquer des inondations dans les points bas si des mesures régulatrices n'étaient pas prises, ou de porter atteinte à la qualité des eaux souterraines. La construction de bassins de stockage et de décantation permettra d'améliorer la situation actuelle non régulée, d'autant que le risque d'inondations a été identifié le long du vallon Saint Antoine jusqu'au stade de Perdigon.

d) L'air

La station de mesure de la qualité de l'air à Grasse Clavecin, située au nord-ouest, indique que les seuils de qualité peuvent être dépassés, notamment pour le benzène. La qualité de l'air, jugée médiocre

actuellement, provient essentiellement de la pollution automobile provoquée par les embouteillages aux heures de pointe.

En phase de travaux, les manœuvres des engins de chantier aura un impact limité sur la qualité de l'air.

Après la mise en service de la nouvelle voie, une étude réalisée par TechniSim Consultants, en juillet 2010, a évalué les incidences du trafic sur la qualité de l'air. Elle conclut que le secteur aurait connu une augmentation des concentrations de substances dans l'air ambiant si le projet n'était pas réalisé. En revanche, l'ouverture de la nouvelle voie rendant le trafic plus fluide va contribuer à une dilution de la pollution liée à la circulation.

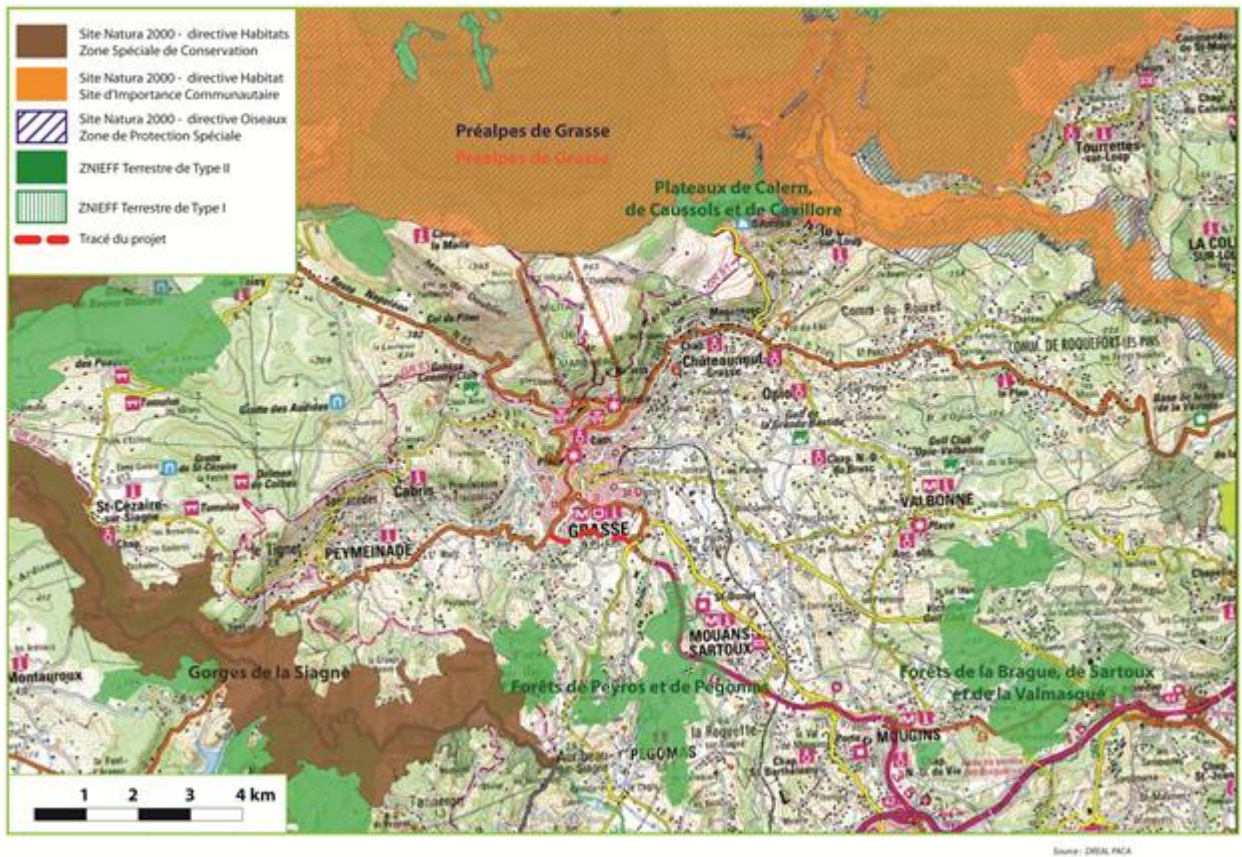
Ainsi, la réalisation du boulevard urbain qui vise à fluidifier le trafic automobile, va contribuer à améliorer la qualité de l'air.

2- 2 Le milieu naturel

- Incidences sur les zones de protection

Le projet n'aura aucune incidence directe sur une zone de protection du milieu naturel telle Natura 2000, ni en phase de travaux, ni en phase d'exploitation. En effet, le site Natura 2000 le plus proche est situé à 3 km du projet. Il s'agit du site n° FR9301574 « les gorges de la Siagne ». Il existe également un autre site « Préalpes de Grasse », site d'intérêt communautaire n° FR9301570 situé à environ 6 km. Cependant, conformément au décret n° 2010-305 du 9 avril 2010, relatif à l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, tout type de projet doit faire l'objet d'un formulaire d'évaluation simplifié afin de mesurer les éventuelles incidences. Cette formalité a été accomplie par le Maître d'ouvrage, le 1^{er} juin 2012.

Natura 2000 et ZNIEFF



- Incidences sur le milieu

Le milieu naturel sera diversement affecté par la réalisation du prolongement de la Pénétrante, selon les caractéristiques des espaces traversés, aussi bien en phase de travaux qu'en phase d'exploitation. En effet, le tracé de la nouvelle voie franchit, tour à tour, soit des zones de friches, fréquentées essentiellement par des oiseaux granivores d'espèces communes, soit des quartiers habités colonisés par de nombreuses espèces communes anthropophiles, soit des vallons encaissés et boisés qui constituent de véritables corridors biologiques représentant une forte naturalité, où grande variété d'espèces communes peut s'y rencontrer.

a) Dans la trouée constituée par les emplacements réservés pour la construction de la voie à partir du chemin des Bastides, la végétation est représentée par des peuplements herbacés d'une grande banalité (avoine barbue, chiendent aggloméré, etc..). Il en va de même de la faune essentiellement représentée par des insectes et

des oiseaux d'espèces courantes qui viennent s'y nourrir, mais qui ne représentent pas un enjeu de protection.

- b) Les secteurs occupés par des habitations entourées de jardins, le plus souvent sur des restanques, sont colonisés par une faune anthropophile nombreuse et banale, parmi laquelle se trouve le Hérisson d'Europe qui est une espèce néanmoins protégée.

Au niveau de la flore, les restanques accueillent de nombreuses espèces bulbeuses comme l'Anémone Cultivée, l'Anémone Couronnée, la Jacinthe d'Orient, la Tulipe de l'Ecluse, la Tulipe de Lortet, le Muscari Négligé, le Narcisse d'Italie. Parmi ces espèces, il en est quatre qui sont protégées sur le territoire national. Ce sont :

- La Scille Maritime dont une centaine de bulbes est implantée en bordure d'une terrasse de culture,
- La Tulipe de l'Ecluse dont environ 7.000 bulbes ont été recensés dans le secteur de Château Folie, à l'ouest du programme d'aménagement,
- La Tulipe de Lortet, également implantée dans le secteur de Château Folie, où environ 22.000 bulbes ont été dénombrés,
- L'Anémone Couronnée, dont une centaine de pieds a été recensée dans les secteurs de Château Folie.

Ces quatre espèces sont soumises à une protection nationale en raison de la forte régression des espèces. Or, le projet d'aménagement doit impacter deux de ces espèces vulnérables, bénéficiant d'une protection au niveau national par un arrêté du 21 janvier 1982, modifié par un arrêté du 31 août 1995. C'est pourquoi une demande de dérogation a été sollicitée auprès du Préfet des Alpes Maritimes en vue de la saisine de la Commission Flore du CNPN dans le but d'obtenir une autorisation de transplantation, à proximité, des bulbes menacés par le projet (Tulipes de Lortet et Tulipes de l'Ecluse). Après instruction du dossier, un arrêté du Préfet des Alpes Maritimes n° 2011-2017, en date du 18 novembre 2011, modifié le 26 janvier 2013 autorise la mise en œuvre des mesures compensatoires prévues, et dont il sera fait état ultérieurement, conformément à l'avis rendu par le CNPN, le 12 janvier 2011.

- c) Les deux vallons des Loubonnières et de Château Folie, occupés par des bois largement dominés par le chêne vert, et par le pin d'Alep dans les zones plus élevées, servent de corridor biologique pour différentes espèces le plus souvent communes. Ces vallons sont riches d'une avifaune ordinaire mais diversifiée, dont aucune espèce de valeur patrimoniale ne se détache, si ce n'est que le Petit-Duc qui représente un enjeu de niveau modéré dans le patrimoine naturel régional et départemental.

En résumé, sur le tracé réservé pour la construction de la nouvelle voie, les enjeux de protection de la flore et de la faune liée à la réglementation nationale se présentent ainsi :

- Concernant la **flore** : plusieurs stations concernant 4 espèces protégées, la Scille Maritime, la Tulipe de l'Ecluse, la Tulipe de Lortet et l'Anémone Couronnée, présentent un fort enjeu de conservation. Deux d'entre elles seront impactées par la phase de travaux et par l'emprise de la voie. Des mesures compensatoires vont être nécessaires.
- Concernant la **faune**, l'avifaune est très diversifiée, en particulier dans les vallons des Loubonnières qui lui servent de refuge, mais elle ne présente pas d'enjeu de conservation. Pour les reptiles, les habitats et la localisation de l'aire du projet sont peu favorables à la présence d'espèces à enjeu. Seul le canal de la Siagne est attractif pour les amphibiens, mais cela ne concerne qu'une espèce assez commune. Au total, 6 espèces protégées par la loi ont été recensées, mais elles ne présentent pas un enjeu de conservation notable. Pour les Mammifères, le cortège des espèces terrestres est réduit et assez banal, et quelques chauves-souris ont été identifiées dans les espaces boisés des vallons. Aussi, lors des travaux de construction des viaducs, il conviendra de prendre les mesures adaptées pour protéger la diversité des peuplements dans les vallons des Loubonnières.

La phase des travaux va avoir pour effet de déranger, ou de détruire un grand nombre d'espèces, aussi bien animales que végétales. Pour les espèces florales bénéficiant des mesures de protection, le Maître

d'ouvrage devra assurer la transplantation des espèces menacées ainsi que leur conservation. Le maître d'ouvrage devra être particulièrement vigilant à l'exécution des travaux pour la construction des piliers des viaducs dans les vallons des Loubonnières et de Château Folie qui servent de refuge à de nombreuses espèces.

En phase d'exploitation, la nouvelle voie va créer une barrière, parfois infranchissable, pour de nombreuses espèces. Le trafic qui s'y développera risque de perturber durablement une faune diversifiée. De plus, les sources d'émissions lumineuses provenant de l'éclairage public intégré aux aménagements de la nouvelle voie vont contribuer à perturber le milieu naturel et les espèces, en particulier les chauves-souris.

- **Incidence sur les risques naturels**

Les risques naturels présents sur la commune de Grasse sont liés au climat, à la géologie et à sa situation géographique. Les risques naturels recensés ont fait l'objet de Plans de Prévention sous la direction des services de l'Etat. Ce sont :

- Les **risques d'inondation** qui résultent des précipitations parfois intenses et des fortes pentes. Sur le tracé du projet, le risque naturel, potentiel le long du vallon Saint Antoine, ne sera pas aggravé malgré l'installation des obstacles aux écoulements que constituent les remblais, parce que le projet comprend la mise en place d'un réseau de collecte des eaux pluviales qui déversera les eaux collectées dans trois bassins de régulation d'une capacité respective de 680, 850, et de 12.634 m³ .
- Les **risques de mouvements de terrains** proviennent du contexte géologique de la commune. Sur une grande partie du tracé, deux types de substrats ont été repérés : d'une part, des matériaux rocheux (calcaires et dolomies) qui devraient fournir une bonne assise pour les fondations des murs et ouvrages d'art, et d'autre part des matériaux argilo-marneux plus instables compliquant la mise en œuvre des fondations des ouvrages. Des risques d'instabilité peuvent survenir pendant la période des travaux, au niveau des zones de contact entre les différentes couches géologiques.

- Le **risque d'incendie de forêt** est présent sur le territoire de Grasse et concerne surtout les zones boisées. Le risque est modéré dans la zone couverte par le projet, mais n'est pas complètement absent, dans la mesure où une grande majorité des départs d'incendie se situe à proximité des voies de circulation.
- Le **risque sismique** concerne la commune toute entière, classée en zone de sismicité 3 (risque sismique modéré).

2- 3 Incidences sur le milieu humain

La réalisation de la prolongation de la Pénétrante aura des effets sur le milieu humain, à différents niveaux :

- **Sur l'habitat et le cadre de vie**

Les emprises sur lesquelles doit se réaliser le projet de voie se situent dans une zone urbanisée où domine l'habitat pavillonnaire. Cette zone était peu construite il y a 50 ans, lorsque le tracé de la voie a été déterminé. Depuis que la réservation des emprises foncières est inscrite dans les plans d'urbanisme successifs, les permis de construire n'ont cessé d'être délivrés dans les espaces périphériques. La transformation, progressive du paysage, rural à l'origine, qui s'en est suivi, aboutit aujourd'hui à la réalité d'un quartier résidentiel dans lequel la nouvelle voie va s'insérer. Dans la même période, le réseau viaire n'a absolument pas évolué malgré la densification du quartier. La conservation des dénominations « chemin de Château Folie, des Loubonnières, des Bastides, etc.. témoignent du caractère rural d'origine de ce secteur sud de Grasse.



Les constructions nombreuses autorisées en crête et sur les versants des vallons vont se trouver confrontées au nouvel enjeu de l'adaptation du réseau viaire à la densité introduite dans les quartiers de Saint Antoine et de Saint Jacques. Il est clair que le cadre de vie va s'en trouver modifié : ces quartiers périphériques, à dominante rurale, se sont trouvés imperceptiblement rejoints par l'urbanisation provoquée, à Grasse comme dans les communes voisines, par le repli d'une population cherchant des conditions de logement à la portée de ses moyens. Ce phénomène se poursuit encore de nos jours, ce qui provoque des déplacements plus nombreux et l'adaptation d'un réseau de communication à l'évolution des flux.



L'état naturel des emplacements réservés

- **Sur les activités humaines : les déplacements et les activités économiques**

Si la réalisation du projet de voie va modifier le cadre de vie des deux quartiers de Saint Antoine et Saint Jacques, elle facilitera les déplacements et l'exercice des activités économiques de toute une population établie dans l'ouest du Département. C'est d'ailleurs la principale justification de la réalisation de cette voie. L'impact de ce projet sur les déplacements, et par voie de conséquence sur les activités économiques de cette population *sera positif*, car il va offrir des possibilités de déplacement plus rapides et plus sécurisées. Rappelons que les flux de circulation entre le sud-ouest et le sud-est est estimé à 15.000 véhicules /jour dans les deux sens, les pôles d'activités se

trouvant à Cannes, Antibes ou Sophia-Antipolis. Ces flux proviennent essentiellement de Grasse, car la part représentée par les véhicules extérieurs à la ville, en transit dans le sud de Grasse, a été évaluée à 21 %.

- **Incidences sur la santé**

Les risques pour la santé humaine sont essentiellement représentés par une pollution atmosphérique et par une ambiance sonore élevée. En phase de travaux, les niveaux sonores des engins de terrassement risquent d'être élevés et de provoquer une gêne importante pour les riverains du chantier, mais cette nuisance doit être limitée à quelques mois.

D'après les études réalisées sur les niveaux sonores et sur la qualité de l'air, la réalisation de la nouvelle voie ne doit pas avoir des effets négatifs sur la santé des populations des deux quartiers. Certes, les habitants des vallons des Loubonnières, ainsi que ceux proches des chemins des Castors qui se trouvaient jusqu'à présent préservés des trafics de transit, verront disparaître leur situation favorable, mais l'aspect positif du projet consiste à dégager une partie du trafic journalier (15.000 v./j.) des chemins des Chênes et du Grand Chêne, seul axe qui, jusqu'à présent permet la liaison directe entre le sud-ouest et le sud-est de la ville. Or, ces chemins, inadaptés au trafic subi, sont régulièrement saturés, plaçant leurs riverains dans une situation insoutenable. La saturation de ces chemins, impropres au trafic qui s'accroît d'année en année, rend indispensable la réalisation d'une solution alternative représentée par le projet de voie.

Sa réalisation va se traduire par un transfert du trafic et des nuisances vers la nouvelle voie, et au mieux par une meilleure répartition de ces nuisances. Il faut cependant reconnaître que le transfert ou le partage des flux va atténuer les risques pour la santé des habitants des Chemins des Chênes et du Grand Chêne, sans pour autant aggraver les risques pour les riverains de la future voie. En effet, les analyses effectuées sur le site avant la réalisation des travaux ont révélé d'une part une ambiance sonore préexistante modérée, allant de 45 à 55 dB (A), avec

un plafond à 59 dB(A) dans le chemin des Castors) et un niveau de qualité de l'air moyen dans le secteur des Loubonnières. Les simulations faites dans l'hypothèse d'une mise en service de la nouvelle voie montrent une légère augmentation du niveau sonore de jour (de l'ordre de 65 dB) pour les habitations proches, lesquelles feront l'objet de mesures de protection, conformément à la législation en vigueur (voir infra « les mesures compensatoires »). Pour ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude réalisée a révélé une dilution des gaz d'échappement sur la nouvelle voie plus importante que dans l'hypothèse où le trafic serait maintenu dans le chemin des Chênes.

2- 4 Incidence sur le contexte urbain et foncier

L'incidence de la nouvelle voie sur l'organisation urbaine de Grasse sera positive, car elle va permettre de désenclaver le quartier des Loubonnières, et de dégager le secteur des chemins des Chênes et du Grand Chêne. Alors que le réseau des chemins anciens et tortueux se prête mal au développement de l'urbanisation et de la circulation au sud de Grasse, la ville va bénéficier d'un axe est-ouest structurant et moderne qui lui faisait défaut. En revanche, la réalisation de cette voie va avoir pour effet une consommation importante de l'espace urbain, représentant 133.000 m² d'emplacements réservés.

Sur le plan foncier, les emprises réservées depuis le POS de Grasse de 1971 ont facilité les acquisitions par la voie amiable. Cependant, de nombreuses transactions immobilières sont intervenues entre particuliers au cours des 40 dernières années, de sorte que les propriétaires actuels étaient informés du projet de prolongation de la Pénétrante, et il reste, à présent, peu de propriétaires ayant acquis leur bien antérieurement à la mise en place des emplacements réservés. A l'ouverture des enquêtes d'utilité publique et parcellaire, 70 % des emprises foncières avaient été acquises à l'amiable, et il restait à acquérir les emprises partielles concernant 39 parcelles référencées au cadastre de la ville de Grasse. Les parcelles dont la maîtrise foncière est déjà acquise au Maître d'Ouvrage sont exclues de l'état qui suit :

Références cadastrales	Propriétaires	Surface de l'emprise en m²
BR n° 59 BR n° 367	Indivision Mme LUCIANO veuve PIGALIO Marie Angèle Mme PIGALIO Sylvaine	227 183 soit au total 410 m²
BR n° 60	Mme PRIMAVERA Marie-Jeanne	746
BR n° 281 BX n° 59 CH n° 107	Commune de Grasse	1103 152 114, 1369 m²
BR n° 57	Société anonyme d'habitation à loyer modéré Coopération et Famille	130
BR n° 307	3 Propriétaires indivis DE BRESSON	1358
BR n° 96	Madame MERLE Marie Louise	583
BR n° 92	Société Lyonnaise des Eaux	98
BR n° 91 BS n° 184	Famille MANCERON (copropriété ou indivision)	115 1347, soit 1462
BS n° 339	Mme BRINK veuve VAN REEKUM	7913
BX n° 68	Famille PARACHINI	410
BX n° 67	Mme FLORY Marie Augusta veuve Bonhomme	1004
BX n° 65	Famille PARACHINI	1823
BX n° 96 BX n° 217	Mme PANENI Colette, épouse Giammarioli	1281+306+156 +1434 = 3177
BX n° 241	Société FONCIER DI 01 2005	1142
BX n° 58	Mme AUTRAN Charlotte, épouse Caccialuppi	1425
BX n° 110	M. AUBERTINAZ Gilbert et Mme MONGE Maguy son épouse	37
BX n° 51	Indivision DEFRANCE/DAUNIS	2428
CH n° 170	Société LE PHENIX	824
CH n° 81	M. DEYDIER DE PIERREFEU Bruno et Mme MERLEAU-PONTY	210
CH n° 98	Indivision PEUCHOT	18
CK n° 7	M. JOUMOND Gilbert nu-propiétaire et M. JOUMOND Jean-Michel usufruitier	25
CK n° 383	M. ESPAGNOL Jean-Marc et Mme SANGUINETTI VALLE Monica propriétaires indivis	39
CK n° 382	M. NAIN Philippe et Mme CLAVIER Marie-Pierre propriétaires indivis	1
CK n° 381	M. SIMONIN René et Mme RICHALET Madeleine	51
CI n° 3	Indivision BARTOLOTTA	2574
CI n° 2	Indivision BARTOLOTTA/FERRANTE/GASTAUD	36
CI n° 189	M. BACOCY Gilles	383
CI n° 316	M. ORTAIS Olivier et Mme OROZCO Marie-Ange	28
CI n° 317	M. VALLEE Laurent et Mme FONTAINE Nadège son épouse	38
CI n° 241	M. PAPA Marcel et Mme LERDA Danièle son épouse	75
CI n° 240	M. PAPA Eric	213
CI n° 449	Société de Gestion d'Etudes et de Réalisations Immobilières	784
CI n° 313	M. CRESP Gérard et Mme MANCINELLI Claude son épouse	825
CI n° 314	Mme CRESP Alice	217

Avant l'ouverture des enquêtes publiques, tous les propriétaires ont reçu notification des avis d'enquête, par courriers recommandés en date du 23 juillet 2013 pour le premier avis d'enquête non suivi d'effet, et du 19 août 2013 pour le second avis d'enquête.

En effet, ainsi qu'il est expliqué au titre II du présent rapport, la publicité de l'enquête, ainsi que les notifications faites aux propriétaires, ont dû être recommencées en raison d'un défaut de publication dans l'un des journaux prévus.

Une publicité de ces notifications a été réalisée par la Mairie de Grasse au moyen d'un affichage exécuté à la mairie du 20 septembre au 25 octobre 2013 inclus. Cet affichage est attesté par deux certificats signés du Maire, et datés des 17 et 26 septembre 2013.

Section 3 - Les mesures de réduction ou de compensation

En raison des incidences du projet, résumées ci-dessus, sur les milieux, physique, naturel et humain, des mesures d'évitement de réduction ou de compensation ont été élaborées par le Maître d'ouvrage conformément aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement.

Ces mesures concernent non seulement la phase délicate des travaux mais également la période d'exploitation des ouvrages.

3-1 Mesures en phase préparatoire aux travaux

Dans le but d'assurer la meilleure protection du milieu naturel et de l'environnement humain, un véritable management environnemental du chantier sera mis en œuvre, dont les principales mesures arrêtées sont les suivantes :

- le dossier de consultation des entreprises intégrera une démarche de qualité environnementale afin de rendre obligatoire la prise en compte de la préservation des habitats et des espèces dans les secteurs impactés par les travaux. Document essentiel à la sélection des entreprises, un cahier des charges environnemental sera élaboré et joint au dossier de consultation afin de soumettre l'exécution des

travaux à une démarche de sauvegarde du milieu naturel. Il fixera le cadre de la démarche environnementale en décrivant les enjeux de conservation et les modalités permettant d'atteindre cet objectif en termes de dispositions techniques et organisationnelles. Il définira également le cadre des contrôles et des suivis de l'exécution des prescriptions.

- Les entreprises qui soumissionneront auront l'obligation de proposer dans leur offre un Schéma Organisationnel du Plan de Respect Environnement (S.O.P.R.E.) présentant les moyens et méthodes mis en œuvre pour assurer le respect des exigences environnementales. Elles s'engageront à désigner un responsable de l'environnement, et à mettre en place, dans la phase préparatoire du chantier, un Plan de Respect de l'Environnement (P.R.E.) conforme au S.O.P.R.E. pour préciser les mesures concrètes sur lesquelles l'entreprise s'engage. Le S.O.P.R.E. constituera le critère n° 2 (après la compétence technique) pour la sélection des entreprises.
- Un recensement des espèces et des habitats sera assuré dans les zones de travaux par un spécialiste afin d'organiser leur protection.
- Une limitation des emprises du chantier, réduites au strict nécessaire, sera organisée en particulier dans les sites sensibles des vallons des Loubonnières et de Château Folie. Cette limitation sera matérialisée par une clôture dans le but de protéger les habitats des espèces recensées. Les dépôts de matériaux seront circonscrits dans des zones bien délimitées et contrôlées.

3-2 Mesures en phase d'exécution du chantier,

L'entreprise adjudicataire désignera un **responsable de l'environnement** chargé de veiller au respect du cahier des charges environnemental. Le Maître d'ouvrage, de son côté, mettra en place un contrôle extérieur du chantier en organisant des visites régulières.

Des mesures destinées à limiter les différentes nuisances du chantier sont prévues, en particulier en ce qui concerne les émissions sonores, les vibrations, la pollution atmosphériques et la gestion des déchets.

- Concernant les **émissions sonores**, la protection de l'environnement du chantier sera assuré par l'installation des chantiers successifs à l'écart

des habitations, par l'utilisation d'engins homologués, par un phasage des périodes et horaires de nuisances compatibles avec la vie des quartiers proches, par la mise en place d'un dispositif de surveillance des niveaux sonores, par un affichage préventif des séquences bruyantes .

- Pour limiter les **vibrations**, ou leurs conséquences, liées aux terrassements, un plan programmant les campagnes de tirs sera établi et une information des riverains sera assurée. Des constats d'huissier seront dressés afin de déterminer les éventuelles conséquences des tirs sur l'état des immeubles riverains.
- En vue de limiter l'incidence des travaux sur la **qualité de l'air**, les mesures suivantes sont prévues : les émissions de gaz de carburants seront contrôlées dans le cadre réglementaire. La vitesse des engins sera limitée à 30 km/h. Le brûlage de matériaux sera interdit sur les chantiers. Les émissions de poussières seront évitées par une manipulation des matériaux en zones humides et en dehors des épisodes venteux. L'utilisation de solvant sera évitée en période chaude pour limiter les émanations de G.E.S.. Un réemploi des matériaux extraits et leur stockage sur place évitera les pollutions liées au transport de ces matériaux. Les quantités de matériaux réutilisables sont estimées à 152.000 m3 pour les remblais et à 75.000 m3 en couche de forme.
- Un **Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets** de chantier, compatible avec le S.O.P.R.E. et avec la réglementation en vigueur, sera établi par les entreprises intervenant sur le chantier. Ce document fixe l'engagement des entreprises sur :
 - la nature du tri effectué sur le chantier,
 - les méthodes employées pour éviter le mélange des différents déchets,
 - l'utilisation des différentes unités de recyclage,
 - les modalités de contrôle, de suivi et de traçabilité des opérations d'élimination,
 - les moyens humains et techniques employés pour assurer l'élimination des différents déchets,

- les modalités retenues pour le nettoyage des véhicules et engins de chantier, ainsi le nettoyage des voiries et du site du chantier à l'issue des travaux.

3-3 Mesures limitant ou compensant l'incidence des ouvrages

La construction de la nouvelle voie aura des incidences sur le paysage, l'hydrographie et le milieu naturel. Pour atténuer l'impact de cet ouvrage sur les milieux concernés, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- Concernant ***l'impact de l'ouvrage sur le paysage***, les mesures d'atténuation intéressent :

- Un effort d'intégration des ouvrages dans le site avec la mise en place de plantations arbustives ou de remblais paysagers, la reconstitution de murs en pierres sèches et de restanques. Pour les viaducs, le maître d'ouvrage prévoit de lancer un concours d'architecte en vue de désigner un maître d'œuvre qui présentera la meilleure insertion des ouvrages dans le site.

Afin de compenser l'effet de barrière de la plateforme routière, d'une surface importante de 40.600 m², susceptible de modifier les écoulements des eaux de ruissellement, les aménagements ont prévu d'assurer une transparence hydraulique pour faciliter le franchissement de la nouvelle voie par une buse de 1000 mm au niveau du vallon des Bastides, et de 2000 mm pour la traversée du vallon Saint Antoine. En outre, les eaux issues de la plateforme routière seront collectées par un réseau séparatif bétonné et étanche, et déversées dans trois bassins de régulation de 680 m³, de 850 m³ et de 12.634 m³, pour y être décantées avant leur rejet dans le milieu naturel. Ces dispositions éviteront une aggravation des écoulements actuels.

- Les incidences du projet sur le ***milieu naturel*** concernent la destruction possible d'habitats ou d'espèces animales ou végétales. Les mesures d'évitement prévues en phase de chantier, et consistant à clôturer les zones de travaux pour éviter de déranger la faune, permettront de limiter les destructions. Concernant la flore en particulier, la zone des aménagements traverse des sols occupés par

des espèces remarquables et protégées au plan national : il s'agit de la Scille Maritime, de la Tulipe de Lortet, de la Tulipe de l'Ecluse et de l'Anémone Couronnée, implantées essentiellement dans l'ouest du tracé routier, du côté des vallons des Loubonnières et de Château Folie. Ces espèces protégées par l'arrêté du 20 janvier 1982 se sont développées en partie à l'intérieur de la bande des emplacements réservés pour la construction de la voie, et sont, de ce fait, menacées de destruction. Dans le but de compenser l'impact négatif du projet sur ces espèces protégées, un dossier de demande de dérogation a été déposé auprès du Conseil National de Protection de la Nature qui a donné un avis favorable à une solution de transplantation le 2 juin 2010. L'arrêté préfectoral d'autorisation a été signé le 18 novembre 2011. La dérogation accordée consiste à déplacer les cortèges de bulbes impactés par les travaux sur des parcelles acquises par le Maître d'Ouvrage et situées à proximité. Elle est assortie d'obligations de suivi et de soins pendant 30 ans, à la charge du Maître d'Ouvrage.



Terrasse à tulipes de Lortet

➤ ***Les incidences du projet sur le milieu humain***

Les effets du projet sur le voisinage sont susceptibles de concerner essentiellement la modification du cadre de vie des riverains, l'augmentation potentielle de l'ambiance sonore, et de la pollution atmosphérique.

- S'agissant de ***l'altération du cadre de vie*** des riverains, des mesures d'atténuation de l'impact de l'ouvrage sont prévues par le Maître d'Ouvrage, par des dispositifs favorisant l'intégration des ouvrages dans l'environnement. Ce seront essentiellement des plantations arbustives ou d'arbres (chênes et pins), des talus paysagers, des reconstitutions de murs de soutènement en pierres sèches ou de restanques. Le paysage sera façonné de manière à intégrer complètement la voie dans son environnement.
- La modification de ***l'ambiance sonore*** pour les habitations riveraines de la nouvelle voie a été évaluée par une étude du Cabinet CIA. A partir d'une ambiance sonore préexistante comprise entre 45 et 55 dB(A) avant le commencement des travaux, l'étude a évalué des dépassements du seuil réglementaire de tolérance de jour [60 dB(A)] après l'ouverture de la nouvelle voie, pour un grand nombre d'habitations riveraines [jusqu'à 73 dB(A)]. C'est pourquoi des mesures de protection acoustique concernant 121 habitations sont prévues pour limiter l'incidence du projet. Le Maître d'ouvrage a prévu d'installer le long de la future voie des protections acoustiques qui seront constituées, selon la configuration des lieux, d'écrans absorbants, de merlons de terre, ou de glissières en béton armé. Sur les viaducs, la protection acoustique sera assurée par des écrans transparents afin de préserver les vues et les perspectives.

Au total, 121 habitations situées à proximité de la future voie bénéficieront d'une des mesures de protection énoncées précédemment, parmi lesquelles 99 seront protégées soit par des écrans soit par des merlons, soit par des glissières, et 22 habitations feront l'objet d'un traitement de façade compte tenu de leur exposition sonore ou de l'impossibilité de placer des écrans acoustiques.

Ces dispositifs de protection contre les nuisances sonores tiendront compte des enjeux paysagers pour une insertion optimale dans le paysage.

Le coût de cette mesure compensatoire a été évalué à 19.800 € par bâtiment protégé.

- L'incidence du projet sur **la pollution atmosphérique** a été étudiée par le Cabinet Technisim Consultants. L'étude a mis en valeur la capacité filtrante des bandes végétales épaisses longeant les voies limitant la dispersion des polluants. De plus, l'installation d'écrans de protection permet de réduire la pollution atmosphérique de proximité telles que les particules, ce qui exclut toutefois l'ozone. Dans la configuration de la voie de prolongement de la pénétrante, les accotements végétalisés avec des haies buissonnantes seront d'une épaisseur insuffisante pour garantir une protection réellement efficace. Il en résultera une aggravation modérée de la qualité de l'air aux abords de la nouvelle voie et une amélioration sensible sur l'axe des chemins des Chênes et du Grand Chêne.

Il est cependant clair que la qualité de l'air sera améliorée dans le sud de Grasse, en raison de la plus grande fluidité de la circulation, alors qu'actuellement la pollution atmosphérique est concentrée dans les voies resserrées des chemins des Chênes et du Grand Chêne.

- L'incidence du projet sur **le trafic automobile**. La réalisation du projet va modifier les flux de la circulation automobile en le fluidifiant, ce qui va représenter un avantage pour les usagers impliqués dans les migrations quotidiennes, en leur assurant un gain de temps, une sécurité accrue et un moindre stress. Il convient de rappeler que les estimations font état d'une diminution du trafic de 15.000 à 10.000 véhicules par jour dans les chemins des Chênes et du Grand Chêne avec l'ouverture de la nouvelle voie, cette dernière absorbant une grande part des flux (24.000 véhicules par jour).

3-4 Coût des mesures de réduction, d'évitement, de limitation ou de compensation

L'ensemble des mesures de réduction d'évitement, de limitation ou de compensation des incidences du projet sur les milieux naturels et

humains s'élève à 6.930.800,00 € hors taxes, soit environ 10 % du coût total, selon les détails qui suivent :

Postes	Montant h.t.
Assainissement	1.441.900,00
Equipements d'exploitation et de sécurité	1.712.000,00
Protections acoustiques	2.100.000,00
Aménagements paysagers	1.300.000,00
Réduction et compensation de la destruction d'espèces protégées (comprenant la démarche qualité environnementale, les acquisitions foncières spécifiques, les opérations de transfert des bulbes et la mise en œuvre du plan de gestion)	376.900
TOTAL h.t.	6.930.800,00

Les coûts estimés de la pollution atmosphérique générée par les transports routiers en 2020 s'élèvent à 12.272.150 €.

Section 4 - La justification du projet et son utilité publique

La réalisation d'un boulevard urbain, d'orientation est-ouest, dans le prolongement de la Pénétrante Cannes Grasse (RD 6185) correspond aux objectifs suivants :

1- ***L'achèvement d'un projet routier majeur*** à l'ouest du Département, constitué par la **Pénétrante Cannes Grasse** conçue, dès 1956, comme une liaison routière rapide et sécurisée (à 2 X 2 voies), entre Cannes et Grasse. Cette Pénétrante a ensuite fait partie d'un plan de maillage de l'ouest du Département qui comprenait un doublement de l'autoroute l'A8 par un projet A8 bis dans l'arrière-Pays, et connectées entre elles par plusieurs « barreaux » d'orientation nord-sud, à caractéristiques autoroutières, et intégrant le projet de Pénétrante Cannes Grasse.

Pour cette dernière, l'utilité publique a été reconnue antérieurement pour les phases précédentes de cet axe routier. Ainsi :

- La première section, entre l'A8 et Tournamy (Mougins) a fait l'objet d'une DUP par décret du 22 mars 1974,
- La seconde section, entre Tournamy et Rouquier a obtenu une DUP par arrêté préfectoral du 29 janvier 1987,
- La troisième section entre Rouquier et la RD 2562 (Avenue de la Libération) a fait l'objet d'une DUP en 1993, renouvelée en 1998. A la suite d'une modification du programme, cette DUP a dû être reprise.
- La quatrième section relative à l'achèvement de l'échangeur de ROUQUIER a obtenu une DUP le 12 novembre 2012
- Le nouveau projet, même s'il a évolué vers un boulevard urbain, constitue la cinquième section. Il demeure fidèle au concept de la liaison structurante de l'ouest du Département.

2- ***L'amélioration des déplacements*** d'est en ouest, et vice-versa, au sud de l'agglomération grasseoise, et en particulier les liaisons entre les quartiers de Saint Antoine au sud-est de Grasse et de Saint Jacques, au sud-ouest, mais aussi les transits intercommunaux au sud de la ville. Un nouvel axe routier fait défaut jusqu'à présent dans le sud de Grasse pour assurer les liaisons entre le sud-est et le sud-ouest. De plus, le carrefour Jean Girard (quartier Saint Jacques) et le carrefour des Quatre Chemins (quartier Saint Antoine) font partie de la liste des 110 points noirs recensés dans le Département que le Conseil Général entend résorber.

3- ***L'amélioration de la desserte*** de tout le quartier des Loubonnières. Ce dernier s'est fortement urbanisé depuis des années, et il n'est seulement desservi que par quelques chemins vicinaux encaissés. Ils ne seront pas tous reliés directement avec la future voie, mais la pénétration du quartier par la réalisation des aménagements prévus sera nettement améliorée. Ce secteur de Grasse sera appelé ainsi à évoluer vers une configuration plus urbaine après la réalisation du projet.

4- ***La diminution des contraintes*** pesant sur l'ouest du quartier de Saint Jacques, et en particulier sur le chemin des Chênes, de faible gabarit,

qui absorbe quotidiennement un trafic de 15.000 véhicules, engendrant des nuisances sonores, une pollution atmosphérique et une insécurité causés par des embouteillages fréquents.

5- **La sécurité routière** doit être améliorée sensiblement avec cette infrastructure routière au gabarit adapté à la circulation enregistrée dans ce secteur. En effet, la trame viaire du sud de Grasse, ancienne, étroite et sinueuse ne correspond pas à l'ampleur de la circulation actuelle, ce qui provoque une congestion du trafic aux heures de pointe, et à un accroissement des risques d'accident, en raison de la visibilité insuffisante et de l'étroitesse des voies, tout spécialement dans les chemins des Chênes et du Grand Chêne.

6- **Le choix du tracé et du profil en long** de la nouvelle voie est justifié :

- par le choix de limiter la pente à 7 %, alors que le précédent projet de 2002 était plus consommateur d'espace aux intersections et présentait deux sections de pentes importantes de 9 %,
- et par des mesures d'évitement découlant de l'obligation de préserver les 4 espèces florales protégées au niveau national (Scilles Maritimes, Tulipes de l'Ecluse et de Lortet, et Anémones Couronnées).

Conclusion du titre 1

Il est indéniable que la nouvelle voie va modifier la physionomie des quartiers de Saint Antoine, des Loubonnières et de Saint Jacques. Elle va donner à ces quartiers un caractère plus urbain, en correspondance avec la progression continue de l'habitat et de la population au cours des dernières décennies. Elle va aussi soulager la partie ouest du quartier Saint Jacques qui subit quotidiennement les nuisances d'un trafic automobile sans cesse croissant. Cette évolution est due à la forte demande de logements dans le Moyen Pays, et les infrastructures routières doivent s'adapter à cette évolution.

TITRE 2. LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2 -1- LES TEXTES DE REFERENCE

Pour la D.U.P.

- **Le code de l'urbanisme**, les articles L.300-2, R.300-1 et R.300-2, relatifs à la concertation préalable formalisée,
- **Le code de l'environnement** :
 - les articles L.122-3 et R.122-16, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement,
 - Les articles L.210-1 et suivants, R.214-1 à R.214-5, R.214-32 à R.214-56, relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques,
 - Les articles L.214-1 et suivants relatifs aux régimes d'autorisations et de déclarations,
 - Les articles L.220-1 et suivants, et R.221-1 et suivants relatifs à l'air et à l'atmosphère,
 - Les articles L.411-1 et suivants, relatifs à la protection de la faune et de la flore,
 - Les articles L.571-1 et suivants, et R.571-32 à R.571-52, relatifs à la lutte contre le bruit,
 - L'article L.126-1 de déclaration de projet, ainsi que les articles R.126-1 à R.126-4,
 - L'article R.414-19 relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000.
 - **Pour l'enquête publique** : articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement.
- **Le code de la voirie routière**, et notamment les articles L.131-1 à L.131-8 et les articles R.131-1 et R.131-12 pour les caractéristiques techniques.
- **Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**, et notamment ses articles L.11-1 et R.11-1 et suivants.

2 -2- ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Par lettre du 27 mai 2013, Monsieur le Président du Conseil Général des Alpes Maritimes, autorisé par une délibération de la Commission Permanente en date du 29 avril 2013 à engager la procédure, a transmis à Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes un dossier en vue du lancement d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, comportant une étude d'impact, et d'une enquête parcellaire conjointe, relatives au projet de prolongement de la RD 6185, entre la RD 9 et la RD 2562 sur la commune de Grasse, dans le Département des Alpes Maritimes.

Par courrier du 27 juin 2013, Monsieur le Préfet a sollicité auprès de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nice la désignation d'un commissaire enquêteur et d'un suppléant pour conduire l'enquête publique.

Par décision n° E13000042/06 en date du 2 juillet 2013, Madame la Présidente du Tribunal Administratif m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur, et, par la même décision, monsieur Claude TILLIER, commissaire enquêteur suppléant.

Par accord entre le service compétent de la Préfecture, du Conseil Général des Alpes Maritimes, maître d'ouvrage, et les commissaires enquêteurs, la période d'ouverture de l'enquête publique a été fixée, par arrêté de Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes en date du 15 juillet 2013, conformément aux dispositions de l'article R. 123-6 du code de l'environnement, pendant 38 jours consécutifs, soit du lundi 26 août au mercredi 2 octobre 2013 inclus. De même, les dates et lieu de permanence du commissaire enquêteur ont été fixés en tenant compte des jours et heures d'ouverture au public de la Mairie Annexe de Saint-Jacques et des habitudes de la population. Ainsi les permanences furent fixées :

A la Mairie Annexe du quartier de Saint-Jacques à Grasse :

- le lundi 26 août 2013 : de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h,

- le samedi 7 septembre 2013 : de 9 h à 12 h,
- le samedi 21 septembre 2013 : de 9 h à 12 h,
- le mercredi 2 octobre 2013 : de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h.

Par courriers du 15 juillet 2013, Monsieur le Préfet a adressé une lettre à la société EUROSUD dans le but de publier un avis d'enquête dans le quotidien Nice Matin, le mercredi 7 août pour le premier avis, et le lundi 26 août 2013 pour le second avis. De même, la direction de l'hebdomadaire « Le Patriote » a également été saisie le même jour pour assurer une publication de l'avis d'enquête le vendredi 9 août pour le premier avis, et le vendredi 30 août pour le second avis.

A la suite de ma désignation comme commissaire enquêteur, je me suis rendu à la Préfecture des Alpes Maritimes, le jeudi 4 juillet 2013, pour prendre connaissance du dossier d'enquête, avant la réunion prévue le 11 juillet entre les services compétents de la Préfecture, du Conseil Général des Alpes Maritimes et les commissaires enquêteurs.

A la suite de deux réunions de mise au point du dossier, je me suis, à nouveau rendu à la Préfecture des Alpes Maritimes, le 5 août 2013, pour procéder à l'ouverture du registre d'enquête, puis je l'ai coté et paraphé, de même que chacune des pages des documents constituant le dossier présenté à l'enquête publique.

Le 9 août 2013, je suis informé par le service compétent de la Préfecture des Alpes Maritimes que la publication prévue dans le quotidien Nice Matin le 7 août 2013, soit quinze jours avant l'ouverture de l'enquête publique, n'avait pas été satisfaite malgré la demande présentée par courrier de la Préfecture le 15 juillet 2013. Cette formalité substantielle faisant défaut, la procédure engagée a donc été annulée.

Un nouveau rendez-vous est pris le 14 août 2013 entre les services compétents de la Préfecture, du Conseil Général des Alpes Maritimes et le commissaire enquêteur dans le but de fixer le nouveau calendrier de l'enquête publique. Il est convenu d'arrêter les nouvelles dates de l'enquête du **vendredi 20 septembre au vendredi 25 octobre 2013**

inclus, et de fixer les permanences du commissaire enquêteur aux dates qui suivent :

A la Mairie Annexe du quartier de Saint-Jacques à Grasse :

- le vendredi 20 septembre 2013 : de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h,
- le samedi 12 octobre 2013 : de 9 h à 12 h,
- le samedi 19 octobre 2013 : de 9 h à 12 h,
- le vendredi 25 octobre 2013 : de 9 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h.

Le même jour, Monsieur le Préfet signait un nouvel arrêté afin de rapporter le précédent arrêté préfectoral, et pour ouvrir une nouvelle enquête publique tenant compte des dates fixées ci-devant. J'ai coté et paraphé les nouveaux registres d'enquête, à cette occasion.

Le 14 août également, les périodiques Nice Matin et Le Patriote ont été invités, par courrier, à assurer la publication du nouvel avis d'enquête publique :

- **Pour Nice Matin** : le lundi 2 septembre 2013 pour la première insertion, et le vendredi 20 septembre pour la seconde ;
- **Pour le Patriote** : le vendredi 30 août pour la première insertion, et le vendredi 27 septembre pour la seconde insertion.

2-3- REUNIONS DIVERSES

En vue de la préparation de l'enquête, plusieurs réunions se sont succédé dans le but de déterminer les dates de l'enquête publique, et pour obtenir des explications sur le dossier. En raison d'un défaut de publication de l'avis d'enquête publique unique dans le journal Nice Matin, attendue le 7 août 2013, la procédure engagée a dû être annulée, et les notifications qui avaient été adressées aux propriétaires riverains par le service foncier du Conseil Général ont été recommencées. Le tableau ci-après récapitule toutes les réunions qui ont dû être tenues afin, d'une part, d'améliorer le contenu du dossier d'enquête, et, d'autre part, de redéfinir le nouveau calendrier de consultation du public.

DATE	LIEU	OBJET	PARTENAIRES
04/07/2013	Préfecture des Alpes Maritimes	Prise de contact avec le dossier d'enquête.	Le bureau des Affaires Juridiques et de la Légalité de la Préfecture et le commissaire enquêteur titulaire.
11/07/2013	Préfecture des Alpes Maritimes	Présentation de la composition et du contenu du dossier et définition des dates d'enquête.	Le bureau des Affaires Juridiques et de la Légalité de la Préfecture, la Direction des Routes et le service foncier du Conseil Général, et les commissaires enquêteurs titulaire et suppléant.
24/07/2013	Direction des Routes du Département des Alpes Maritimes	Finalisation du dossier d'enquête qui avait besoin de quelques modifications et compléments.	Direction des Routes du Département et le commissaire enquêteur.
05/08/2013	Préfecture des Alpes Maritimes	Signature et paraphe des pièces et ouverture des registres de la 1 ^{ère} enquête.	Le bureau des Affaires Juridiques et de la Légalité de la Préfecture et le commissaire enquêteur titulaire.
09/08/2013	Mairie Annexe St Jacques à Grasse	Dépôt du 1 ^{er} dossier d'enquête publique. Préparation de la 1 ^{ère} enquête, contrôle de l'affichage et visite du terrain.	Direction des Routes du Département, Mairie annexe de Grasse et commissaires enquêteurs titulaire et suppléant.
14/08/2013	Préfecture des Alpes Maritimes	Redéfinition du calendrier de l'enquête unique, à la suite du report de la période d'enquête.	Le bureau des Affaires Juridiques et de la Légalité de la Préfecture, la Direction des Routes et le service foncier du Département et le commissaire enquêteur titulaire.
20/08/2013	Préfecture des Alpes Maritimes	Signature et paraphe des pièces et ouverture des registres d'enquête.	Le bureau des Affaires Juridiques et de la Légalité de la Préfecture et le commissaire enquêteur titulaire.

2-4- VISITES SUR LE SITE

Trois visites sur le site des aménagements ont eu lieu :

- le 9 août 2013, matin, à la suite de la réunion de préparation de l'enquête à la mairie annexe de Saint Jacques. A cette occasion, le

maître de l'ouvrage a présenté et commenté les aménagements prévus.

- le 26 août 2013, après-midi, le commissaire enquêteur s'est rendu sur différents secteurs proches du tracé afin d'évaluer l'impact des travaux sur le paysage et leurs conséquences sur le fonctionnement urbain.
- Le 24 octobre 2013, une visite de trois sites a été effectuée avec les services du Conseil Général pour rencontrer des habitants directement concernés par le projet.

2-5- COMPOSITION DU DOSSIER

Avec les compléments apportés à la suite des réunions des 11 et 24 juillet 2013, le dossier mis à la disposition du Public à la Mairie Annexe de Saint Jacques à Grasse, comprenait les documents suivants :

N° d'ordre	TITRE ou OBJET	Date	Nombre de pages
DOSSIER ADMINISTRATIF			
Pièce 1	Délibération de la Commission Permanente du Conseil général autorisant le Président à solliciter l'ouverture de l'enquête publique	29 avril 2013	2
Pièce 2	Lettre du Préfet au Président du Conseil Général lui communiquant l'arrêté d'ouverture d'enquête	14 août 2013	2
Pièce 3	Lettre du Préfet au Sénateur Maire de Grasse lui communiquant l'arrêté d'ouverture d'enquête	14 août 2013	2
Pièce 4	Lettre de Monsieur le Préfet à la société Eurosud pour la double publication de l'avis d'enquête.	14 août 2013	1

Pièce 5	Lettre de Monsieur le Préfet à L'Avenir Côte d'Azur pour la double publication de l'avis d'enquête.	14 août 2013	1
Pièce 6	Note de présentation de l'objet de l'enquête (art.R.123-8 du CE).		6
Pièce 7	Arrêté préfectoral ouvrant l'enquête publique.	23 mai 2013	5
DOSSIER TECHNIQUE			350
Pièce n° 1	Introduction, informations juridiques et administratives	Juillet 2013	-
Pièce n°2	Plan de situation	Juillet 2013	-
Pièce n° 3	Notice explicative comprenant les caractéristiques et les estimations des travaux	Juillet 2013	-
Pièce n° 4	Plan général des travaux	Juillet 2013	-
Pièce n° 5	Etude d'impact	Juillet 2013	-
Pièce n° 6	Evaluation des incidences Natura 2000	Juillet 2013	301
Pièce n° 7	Avis de l'Autorité Environnementale	Juillet 2013	10
Pièce n° 8	Addendum en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale	Juillet 2013	9
Pièce n° 9	Bilan de la concertation publique	Juillet 2013	21
Pièce n° 10	Déclaration loi sur l'eau	Juillet 2013	5
Pièce n° 11	Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces végétales protégées	Juillet 2013	4
PUBLICITE			
Affiche A2	Avis d'enquête publique réglementaire sur fond jaune, au format A3 (42 X 59,4 cm)	14 août 2013	1
Affichage	Certificat d'affichage du Sénateur-Maire de Grasse	5 septembre 2013	1

Affichage	Constat d'affichage de Maître Patrick Vénézia, Huissier de Justice	4 et 5 septembre 2013	10
Journal	1 ^{ère} insertion dans le quotidien Nice Matin	2 septembre 2013	1
Hebdomadaire	1 ^{ère} insertion dans l'hebdomadaire « Le Patriote »	du 24 au 30 août 2013	1
Journal	2 ^{ème} insertion dans le quotidien Nice Matin	20 septembre 2013	1
Hebdomadaire	2 ^{ème} insertion dans l'hebdomadaire « Le Patriote »	Semaine du 21 au 27 septembre 2013	1
Registres	11 registres d'enquête pour l'utilité publique un registre pour l'enquête parcellaire	Les 1ers ouverts le 14 août 2013	101 31

En outre, à l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée, un état des notifications faites aux 66 propriétaires intéressés (dont 4 à l'étranger) et concernant 39 parcelles a été joint au dossier mis à la disposition du public.

Les notifications aux 66 propriétaires intéressés ont été datées du 23 juillet 2013 pour la 1^{ère} procédure, et le 19 août 2013 pour la seconde.

Sur l'ensemble des notifications faites, 17 plis n'ont pas été réceptionnés. Aussi, un affichage des notifications non parvenues à leur destinataire a été réalisé à la Mairie de Grasse du 20 septembre au 25 octobre 2013 inclus, ainsi que cela est attesté par deux certificats signés du Maire, et datés des 17 et 26 septembre 2013.

2-6- **ME SURES DE PUBLICITE**

Le 15 juillet 2013, Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes a adressé un courrier identique à :

- EuroSud Côte d'Azur pour commander deux insertions de l'avis d'enquête publique dans le quotidien **Nice Matin**, une première fois le mercredi 7 août 2013, et une seconde fois le lundi 26 août 2013,
- L'avenir Côte d'Azur pour commander deux insertions de l'avis d'enquête publique dans l'hebdomadaire Le Patriote, une première fois le vendredi 9 août 2013, et une seconde fois le vendredi 30 août 2013.

Cependant, la première publication demandée dans le quotidien Nice Matin n'ayant pas été satisfaite à la date prévue, la procédure a dû être annulée. Parallèlement, le service foncier du Conseil Général avait, cependant, accompli la procédure de notification, aux propriétaires riverains, des dates et de l'objet de l'enquête.

Le 14 août 2013, à la suite de la signature du second arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête abrogeant le précédent et fixant les modalités de la nouvelle enquête publique, le service compétent de la Préfecture des Alpes Maritimes adresse une nouvelle demande de publication de l'avis d'enquête à :

- 7- EuroSud Côte d'Azur pour commander deux insertions de l'avis d'enquête publique dans le quotidien **Nice Matin**, toutes éditions, une première fois le lundi 2 septembre 2013, et une seconde fois le vendredi 20 septembre 2013,
- 8- L'avenir Côte d'Azur pour commander deux insertions de l'avis d'enquête publique dans l'hebdomadaire **le Patriote**, une première fois le vendredi 30 août 2013, et une seconde fois le vendredi 27 septembre 2013.

Ainsi, conformément à ce qui est stipulé à l'article R. 123-11 du code de l'environnement, une première publicité de l'ouverture de l'enquête a été accomplie, à la diligence de la Préfecture des Alpes Maritimes, le lundi 2 septembre 2013 dans le quotidien Nice Matin, et dans l'hebdomadaire « Le Patriote » de la semaine du 24 au 30 août 2013.

Une seconde information du public sur l'objet et le déroulement de l'enquête a été publiée dans le numéro du journal Nice Matin du

vendredi 20 septembre 2013 et dans l'hebdomadaire « Le Patriote » de la semaine du 21 au 27 septembre 2013.

Un exemplaire des publications a été joint au dossier d'enquête déposé à la Mairie de Grasse.

En outre, conformément aux dispositions de l'article R.123-11 du code de l'environnement, un avis d'enquête, sur fond jaune et au format réglementaire fixé par l'arrêté du Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, en date du 24 avril 2012, a été affiché, pendant toute la durée de l'enquête, à partir du 4 septembre 2013 et jusqu'au 25 octobre inclus à la porte de la Mairie de Grasse ainsi qu'à la mairie Annexe de Saint Jacques. Cet affichage a été constaté par mes soins pendant toute la durée de l'enquête, et il est attesté par deux certificats d'affichage du Maire de Grasse, en date des 5 septembre et 28 octobre 2013.

En outre, le Maître d'ouvrage a procédé à d'autres affichages complémentaires sur des panneaux placés dans différents sites très fréquentés des quartiers Saint Antoine et Saint Jacques. Cet affichage, attesté par constat établi par Maître Patrick Vénézia, Huissier de Justice à Grasse, les 4 et 5 septembre 2013, et joint au dossier d'enquête, dresse la liste des lieux d'affichage suivante :

1°/ à l'angle du chemin des Chênes avec la Route Départementale 609,

2°/ RD 2562 – Route de Draguignan à Grasse,

3°/ Avenue Frédéric Mistral à Grasse,

4°/ Chemin de Château Folie à Grasse,

5°/ Chemin des Grands Chênes à Grasse,

6°/ Chemin des Bastides à Grasse,

7°/ Chemin des Castors à Grasse,

8°/ Rond-Point La Tourache à Grasse,

9°/ Rond-Point de l'Alambic à Grasse,

10°/ Mairie Annexe Saint Jacques,

11°/ Mairie Annexe Saint Antoine.

Il convient d'ajouter que pour une information complète du public, l'enquête publique a été annoncée sur le **site internet** du Conseil Général, et le dossier d'enquête a été mis à la disposition du public sur ce site internet, pendant toute la durée de l'enquête.

2-7- **PERMANENCES du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Dans le but d'informer au mieux le public, la salle d'accueil mise à notre disposition par la Mairie de Grasse a été garnie de deux panneaux exposant les plans du projet avec les profils en long et en travers. En plus du dossier original, un second dossier a été mis à la disposition de ceux qui souhaitaient compléter leurs informations. Ces dispositions ont permis un meilleur accès aux informations pour le public, venu en grand nombre.

Quatre permanences ont été assurées par le commissaire enquêteur, dont deux le samedi matin, afin de permettre aux personnes indisponibles pendant la semaine de venir exprimer leurs observations. Cette facilité a été bien exploitée par le public, venu en nombre important les deux samedis de permanence. Les permanences ont eu lieu à la Mairie Annexe de Saint-Jacques à Grasse :

- le vendredi 20 septembre 2013, jour d'ouverture de l'enquête,
- le samedi 12 octobre 2013,
- le samedi 19 octobre 2013,
- le Vendredi 25 octobre 2013, jour de clôture de l'enquête publique.

date	commentaires	Nombre d'observations
Vendredi 20 septembre	Permanence du commissaire enquêteur (observations n° 1 à 7)	Registre A : 7 Registre B : 4

Samedi septembre	21		0
Lundi septembre	23		0
Mardi septembre	24	(observations n° 8, 8bis et 9)	Registre A : 3
Mercredi septembre	25	(observations n° 10, 11, 12)	Registre A : 3
Jeudi septembre	26		Registre A : 0
Vendredi septembre	27	(observations n° 13, 14)	Registre A : 2
Samedi septembre	28	(observations n° 15 à 19)	Registre A : 5
Lundi septembre	30	(observations n° 20 à 23)	Registre A : 4
Mardi octobre	1 ^{er}	(observations n° 24 et 25)	Registre A : 2
Mercredi octobre	2	(observations n° 26, et 28 à 32)	Registre A : 6
Jeudi 3 octobre		(observations n° 33 et 34)	Registre A : 2
Vendredi octobre	4	(observations n° 35, 36, 37)	Registre A : 3
Samedi octobre	5	(observations n° 27, et 38 à 43)	Registre A : 7
Lundi 7 octobre		(observations n° 44, 45 et 46)	Registre A : 3
Mardi 8 octobre		(observation n° 47)	Registre A : 1
Mercredi octobre	9	(observations n° 48 à 51)	Registre A : 4
Jeudi octobre	10	(observations n° 52 à 55)	Registre A : 4
Vendredi octobre	11	(observations n° 56 à 59)	Registre A : 4
Samedi octobre	12	Permanence du commissaire enquêteur (observations n° 60 à 76)	Registre A : 17 Registre B : 1
Lundi octobre	14		Registre A : 0 Registre B : 1
Mardi	15	(observations n° 77 à 140)	Registre A : 64

octobre			
Mercredi octobre	16	(observations n° 141 à 146)	Registre A : 6
Jeudi octobre	17	(observations n° 147 à 149)	Registre A : 3
Vendredi octobre	18	(observations n° 150 à 164)	Registre A : 15
Samedi octobre	19	Permanence du commissaire enquêteur. (observations n° 165 à 219)	Registre A : 56 Registre B : 5
Lundi octobre	21	(observations n° 220 à 234)	Registre A : 15
Mardi octobre	22	(observations n° 235 à 241)	Registre A : 7
Mercredi octobre	23	(observations n° 242 à 255)	Registre A : 14
Jeudi octobre	24	(observations n° 256 à 307)	Registre A : 52
Vendredi octobre	25	Permanence du commissaire enquêteur. Clôture de l'enquête publique. (observations n° 308 à 377).	Registre A : 70 Registre B : 2
TOTAL			Registre A : 379 Registre B : 13

2-8 - EXAMEN DES OBSERVATIONS

1) des services de l'Etat

a) Au titre de la loi sur l'eau

Conformément aux dispositions de la loi sur l'eau, codifiée notamment aux articles L.214-1 à L.214-9, et R.214-1 à R.214-56 du code l'environnement, le Maître d'Ouvrage a déposé un dossier déclaration auprès du Préfet des Alpes Maritimes, direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), le 19 mai 2010, en raison de

l'imperméabilisation d'une surface de 40.600 m² et pour la réalisation d'ouvrages hydrauliques (busages, bassins de rétention).

Après instruction du dossier de déclaration, le service chargé de la gestion de la police de l'eau de la DDTM a donné récépissé de la déclaration en formulant les prescriptions suivantes :

- ➔ *« la partie du bassin versant des Bastides qui ruisselle en direction de la nouvelle chaussée sera récupérée par un fossé construit en crête de talus, pour acheminer les eaux directement jusqu'au vallon des Bastides.*
- ➔ *les bassins n°1 et n°2 seront équipés de séparateurs à hydrocarbures en amont des bassins. Ces systèmes seront dimensionnés pour traiter 20 % du débit de pointe décennal, soit 60 l/s pour chaque séparateur. Au-delà, un by-pass permettra de dériver le débit directement vers le bassin.*
De plus, les bassins de rétention seront équipés pour favoriser le dépôt des fines en fond de bassin :
 - *une surprofondeur de 30 cm sur 30 m² en amont de l'ajutage permettra la décante,*
 - *les bassins seront équipés de vannes à fermeture manuelle pour piéger une éventuelle pollution accidentelle,*
 - *une cloison syphoïde sera ajoutée en sortie de bassin.*
- ➔ *Les ouvrages de traversée des vallons devront permettre le transit des débits centennaux avec un tirant d'air suffisant. Le vallon des Bastides sera franchi par la mise en place d'un diamètre de 1000 mm. La traversée du vallon de Saint Antoine sera assurée par un ouvrage déjà existant de 4,5 m X 2 m.*
- ➔ *Les rejets dans le milieu naturel devront être aménagés de manière à réduire au minimum la perturbation apportée par le déversement vers le milieu récepteur aux abords du point de rejet.*
- ➔ *Toutes dispositions de construction sont prises par le pétitionnaire pour évacuer les eaux sans dommage en cas de crue supérieure à la crue de projet.*
- ➔ *Au sujet du contrôle des installations par les agents chargés de la Police de l'eau, le Maître d'Ouvrage devra permettre l'exécution de toutes les mesures de vérification et expériences utiles.*
- ➔ *Pendant la phase d'exécution des travaux, la construction des ouvrages de traversée des vallons devra être programmée en saison sèche. Toutes les précautions seront prises pour éviter les départs de pollution dans les vallons. Les zones de stockage des engins seront éloignées des vallons et équipées de fossés de ceinture aboutissant dans une fosse imperméabilisée pour contenir un éventuel déversement polluant.*

- ➔ *Le pétitionnaire devra prévenir au moins 15 jours à l'avance le service chargé de la Police des eaux de l'époque à laquelle les travaux concernant les ouvrages hydrauliques seront commencés.*
- ➔ *A l'achèvement des travaux, un plan des ouvrages exécutés sera remis par le pétitionnaire au service chargé de la Police de l'eau.*
- ➔ *Le pétitionnaire doit constamment entretenir en bon état les installations qui doivent toujours être conformes aux prescriptions de la déclaration. Les grilles, avaloirs et conduites seront régulièrement désobstrués. Les séparateurs à hydrocarbures et les bassins seront vidangés annuellement. Les effluents récupérés seront transportés puis traités par des entreprises agréées.*
- ➔ *Toute modification des ouvrages ou de leur mode d'utilisation par rapport au dossier présenté doit être portée à la connaissance du préfet (service chargé de la police de l'eau). Elle pourra faire l'objet d'une nouvelle procédure.*
- ➔ *Obligation de publicité de la déclaration.»*

Le Maître d'Ouvrage a indiqué que les prescriptions qui précèdent, édictées au titre de la loi sur l'eau, ont été intégrées dans le programme définitif des travaux.

b) Au titre de l'impact du projet sur l'environnement

En application des articles L.122-1 et R.122-2 et 3 du code de l'environnement, le projet d'aménagement, d'un coût supérieur à 1.900.000 €, est soumis à une étude d'impact. Le dossier présenté à l'enquête publique a fait l'objet d'une étude d'impact.

En outre, conformément à son article L.122-4, les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'une évaluation environnementale. L'ancien article R.122-3 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact pour les dossiers qui ont été déposés en Préfecture avant le 1^{er} juin 2012. Le dossier a été transmis à la Préfecture le 29 juillet 2011, et suivi d'un courrier du 19 septembre 2011 sollicitant l'instruction du projet. L'autorité Environnementale a rendu son avis le 30 juillet 2012 en concluant ce qui suit :

« Globalement le dossier est de bonne facture et relève l'ensemble des enjeux du territoire concerné dans l'état initial. Le programme est bien identifié et les impacts globaux suffisamment décrits. Néanmoins

quelques faiblesses subsistent dans ce dossier ayant fait l'objet d'un premier examen lors de la concertation inter-administrative. »

Les principales « faiblesses » signalées sont résumées ci-après :

n°	REMARQUES	Commentaires du Maître d'Ouvrage
1	« quelques faiblesses sans conséquences sur les modalités de traitement du dossier relatives à la non prise en compte de l'industrie à parfum très présente sur la commune et influant sur les modalités de trafic et de transport. »	Le trafic poids lourds, qu'il soit en lien avec les industries à parfum ou autre générateur de trafic des zones industrielles de Grasse, est pris en compte dans le modèle de simulation de trafic. Par ailleurs, la grande majorité des industries liées à ce domaine se situent sur le plan de Grasse, le bois de Grasse et la zone de Tiragon Argile de Mouans-Sartoux. L'amélioration de la circulation aux 4 chemins sera donc bénéfique à cette activité, de même que les deux autres projets complémentaires de Rouquier et Paoute.
2	Risques d'inondation et de mouvements de terrains. « La proximité des riverains dans ce contexte morphologique (fortes pentes) et géologique particulier (sols argilo-marneux) demande la mise en œuvre d'une ingénierie de précaution au moment de la phase de chantier, cette phase étant la plus difficile à stabiliser, lors d'événements pluvieux. Ces risques doivent donc être tout autant considérés et anticipés. »	« La mise en œuvre de cette ingénierie de précaution sera traduite dans le programme de maîtrise d'œuvre ... Les eaux superficielles des talus seront traitées séparément des eaux de la plateforme par des ouvrages spécifiques. 4 bassins provisoires équipés de filtres seront installés pendant la phase de travaux. Les 3 zones de déblais entraînant la réalisation de talus seront enherbés.. Des toiles (type « coco » et membranes fibrillaires protégeront la couverture végétale des nouveaux talus... »
3	« des éléments du SDAGE de 1995 sont encore présents dans ce dossier, alors même que ces éléments sont obsolètes (cartes en page 95). »	« page 35 : les cartes ont été remplacées par le SDAGE 2005, fiche de synthèse sous-bassin Siagne et affluents. »
4	« la masse d'eau la plus proche du secteur d'étude est le ruisseau RIOU (FRDR10001). » Il est absent du dossier.	Remarque fondée, mais cette absence est sans conséquence pour l'évaluation des impacts.
5	« le chapitre concernant le bâti aurait mérité d'être illustré par une cartographie ou une photographie du contexte urbain de la zone d'étude, en distinguant les quartiers résidentiels de maisons individuelles des quartiers collectifs. Cette illustration aurait permis d'identifier les éléments factuels à partir de laquelle l'évaluation des nuisances s'est effectuée. »	Il est exact que cette cartographie aurait permis de visualiser des ouvrages et leur impact, mais le dossier est abondamment illustré par ailleurs.
6	« le contexte paysager fait ressortir une séquence naturelle et agricole, ce qui est loin d'être le cas, le couvert arboré camouflant une urbanisation très présente. »	Si le secteur des vallons des Loubonnières et Château Folie présente une ambiance naturelle, la situation est différente pour celui des Castors ou de la Libération. Des parcelles et restanques de ces secteurs sont encore exploitées comme le montrent les vues aériennes.

7	Au sujet des variantes : « il aurait fallu une variante 0 correspondant au non aménagement de la voie, et d'évaluer les conséquences d'un non aménagement et de comparer cette hypothèse avec les autres variantes pour justifier le choix routier... »	« Bien que la variante 0 n'ait pas été présentée, le scénario fil de l'eau à l'horizon 2020 sans projet est pris en compte dans l'évaluation du trafic et de la qualité de l'air. »
8	« la mise en place de pistes cyclables est annoncé en synthèse de la comparaison comme étant un des critères d'évaluation. Or, dans les différents tableaux, ce facteur n'est pas analysé par variante. »	« Le thème piste cyclable aurait pu être analysé différemment sur la forme. Sur le fond, la piste cyclable a été modifiée pour limiter l'impact sur les tulipes, donc elle entre bien comme un critère dans l'évaluation environnementale. »
9	« les phases de chantier et d'exploitation n'ont pas été distinguées dans le chapitre relatif aux effets du projet. Sans que cela remette en cause cette évaluation, cette distinction aurait permis de dégager une phase chantier, certes très pénalisante pour les riverains, mais temporaire. »	« Comme précisé dans l'addendum, pour répondre précisément sur toutes les problématiques liées au chantier, il conviendrait que les études de niveau avant-projet et projet soient réalisées définissant les modalités et l'allotissement retenu pour la réalisation des travaux. »
10	S'agissant des terrassements, « si le taux de réemploi est bien identifié selon les modes d'extraction, le volume final excédentaire ou déficitaire, par contre, n'est pas identifié. Or, dans le cadre de la démonstration relative à la compatibilité du projet par rapport au schéma départemental des déchets du BTP, cette information est nécessaire. Cette démonstration ne se retrouve pas non plus dans le chapitre « mesures ».	« Les études de projet, confirmées par des études géotechniques complémentaires définiront les zones de déblais où les terrassements seront réalisés par redans successifs de faible hauteur. » « Les mouvements de terre, au stade Avant-Projet sommaire sont excédentaires et ceux-ci seront optimisés en cours des études de conception. Afin de limiter les déblais évacués en centre technique d'enfouissement, ou dans des carrières qui disposent désormais de centre de valorisation par traitement à la chaux, le Maître d'Ouvrage s'engage à conserver au maximum toutes les terres issues des déblais..... »
11	« pour le volet risques naturels, l'absence de description des effets en phase de chantier ne permet pas de distinguer les risques inhérents au décapage des sols et à l'extraction des matériaux dans les secteurs à fortes pentes. Ce volet devra être particulièrement évalué lors des études préalables au démarrage du chantier pour mettre en œuvre les mesures préventives efficaces. »	« Comme précisé dans l'addendum, pour répondre précisément sur toutes les problématiques liées au chantier, il conviendrait que les études de niveau avant-projet et projet soient réalisées définissant les modalités et l'allotissement retenu pour la réalisation des travaux. »
12	« Concernant la masse d'eau souterraine, il est rappelé que « le contexte géologique karstique est un enjeu fort, à la fois pour la phase chantier et la phase d'exploitation de cette infrastructure » pour la masse d'eau souterraine qui est une ressource à préserver. » « les effets relatifs aux risques de ruissellement et de mouvements de terrain	« Comme précisé dans l'addendum, pour répondre précisément sur toutes les problématiques liées au chantier, il conviendrait que les études de niveau avant-projet et projet soient réalisées définissant les modalités et l'allotissement retenu pour la réalisation des travaux. »

	<p>sont toutefois minimisés au regard de la situation actuelle sur certains quartiers en période pluvieuse. »</p> <p>« pour le volet protection de la ressource en eau, le chapitre n'évalue pas les risques en phase de chantier et d'exploitation. Il n'identifie pas les calculs des polluants qui seront émis dans les milieux. »</p>	
13	<p>« en ce qui concerne les effets sur les espèces patrimoniales, le projet est susceptible de porter atteinte à certaines espèces protégées (pour lesquelles une dérogation a été accordée) ... la cartographie peut changer d'une année à l'autre. Des investigations préalables à la phase de chantier devront être menées pour réévaluer les effets du projet. »</p>	<p>« Le S.O.P.R.E. document contractuel dans chaque marché de travaux, contrôlé par l'assistant du M.O., prévoira le repérage préalable des espèces protégées ou menacées, et l'obligation de leur balisage physique avant toute intervention pour travaux.</p> <p>Les circulations de chantier seront balisées par la mise en place longitudinale de roches qui peuvent servir de refuge temporaire à certaines espèces. »</p>
14	<p>« Les trafics projetés 20 ans après la mise en service sont absents, de même que les calculs d'émissions sonores en période nocturne. »</p>	<p>« La carte des trafics 20 ans après la mise en service figure en page 199 du dossier. Seuls les calculs en période diurne ont été détaillés dans le dossier, car ce sont les valeurs les plus significatives. »</p>
15	<p>« Le chapitre relevant l'antériorité des bâtiments ne permet pas de savoir quelle position le Conseil Général adopte vis-à-vis de ces habitations pour lesquelles il n'y a pas d'obligations réglementaires. »</p>	<p>« Les études affinées en phase avant-projet et projet, permettront d'intégrer des informations individuelles des riverains localisés dans le périmètre préalable défini dans l'étude d'impact. Quelques semaines après l'ouverture à la circulation, des mesures sonores seront effectuées pour vérifier que les ouvrages proposés sont efficaces et correctement positionnés, et répondent notamment aux objectifs que le Département s'est engagé à respecter. »</p>
16	<p>Dans le domaine de la pollution atmosphérique, « le chapitre ne rend pas compte de l'ensemble des évaluations menées mais seulement de quelques polluants d'origine routière. »</p>	<p>« Le dossier technique « étude air » est particulièrement complexe techniquement... il a fait l'objet d'une présentation simplifiée dans l'étude d'impact. »</p>
17	<p>Pour le volet Paysage, « l'analyse des impacts reste succincte, et ne met pas en avant les modifications que ce secteur va connaître... Les conclusions de la page 224 semblent déconnectées de l'analyse qui est faite dans les pages précédentes. »</p> <p>« Il manque une visualisation des perceptions lointaines à partir des coteaux voisins sur cet aménagement qui sera structurant dans cet espace. »</p>	<p>« Le Département a prévu de lancer un concours de maîtrise d'œuvre pour aboutir au dossier d'avant-projet définitif, puis de projet. Ce concours doit permettre notamment de s'adjoindre les compétences d'architectes et de paysagistes afin de parfaire l'intégration architecturale des ouvrages d'art, et l'intégration paysagère détaillée de la route en privilégiant un traitement cohérent avec les écrans acoustiques, la recomposition du terrain dans les emprises acquises et les espaces verts. »</p>
18	<p>« Le chapitre F relatif aux coûts collectifs et</p>	<p>L'amélioration de la pollution atmosphérique et</p>

	aux consommations énergétiques n'a pas su mettre en avant les avantages et gains de ce projet pour la collectivité, comme une diminution de l'accidentologie, une amélioration globale de la pollution atmosphérique, le délestage du centre-ville. »	le délestage du centre-ville sont analysés aux pages 128 et 214.
19	4-6. Management environnemental « Les mesures de prévention des risques de ruissellement ou d'incendie ne sont pas développées dans le dossier pour la phase chantier. »	« Comme précisé dans l'addendum, pour répondre précisément sur toutes les problématiques liées au chantier, il conviendrait que les études de niveau avant-projet et projet soient réalisées définissant les modalités et l'allotissement retenu pour la réalisation des travaux. »
20	Dans le domaine du trafic et de la sécurité, - « les projections mettent en évidence des trafics attendus à la mise en service de cette section de 24.000 v/j avec 8 % de poids lourds. Le dossier n'évalue pas les risques provenant de la nouvelle voie avec une pente de 7 %, avec les excès de vitesse constatés. » - « le rapport fait état de limitations de vitesse non respectées... Or, la section neuve a des caractéristiques qui restent accidentogènes, notamment avec une pente de 7 % sur un linéaire important sans pour autant indiquer les mesures que le gestionnaire met en place pour garantir l'apaisement des vitesses. »	« Les risques sont plus particulièrement ceux de chocs par l'arrière au droit des carrefours. Afin d'assurer l'adhérence maximum des pneus sur la chaussée, un revêtement particulier sera mis en œuvre, au droit des sections présentant ces risques (100 à 200 m en amont des carrefours). Une signalisation dynamique permanente par déclenchement automatique, ainsi que plusieurs radars pédagogiques seront installés. »
21	Concernant le bassin d'écrêtement existant (12.634 m3), « les éléments de rendement annoncés pour ce type de système sont optimaux à condition que le bassin arbore des caractéristiques techniques favorables respectant les règles de l'art, lesquelles caractéristiques ne sont pas données au dossier. »	« Au stade actuel des études avant-projet sommaire, les plans concernant les conduites et ouvrages de traitement des eaux (nature, position, diamètre, pente, etc.) et équipements liés aux eaux pluviales peuvent être incomplets. Ils seront affinés au stade avant-projet et projet qui suivra l'arrêté de DUP, pour prendre en compte toutes les prescriptions contenues dans le récépissé loi sur l'eau en accord avec les services de l'Etat chargés de cette problématique. »
22	Pour les 2 autres bassins.... les capacités proposées ne sont pas justifiées au regard de l'impluvium récolté et des pluies de références. Leur efficacité doit être démontrée.... le traitement des pollutions ne sera que partiel au regard de la multitude des polluants existants et potentiels d'origine routière ou industrielle. L'efficacité de la vanne martelière doit être démontrée au	« des caméras et des panneaux à message variable seront implantés sur cette nouvelle section ... Les dispositifs de fermeture des ouvrages de rejet dans le milieu naturel seront repérables visuellement, pour les localiser aisément lors des interventions des services de secours. Une concertation sera menée avec les services de secours et de sécurité civile pour informer et

	regard du temps d'intervention pour actionner la vanne. »	prévoir les procédures concourant à une gestion maîtrisée de ce type d'événement. »
27	« l'efficacité des modalités de mise en œuvre pour permettre le traitement des eaux de plateforme avant rejet dans les milieux récepteurs, de même que la compatibilité avec les objectifs du SDAGE restent à démontrer. »	Aucun rejet direct en milieu naturel n'est prévu. Toutes les eaux pluviales de la plateforme seront collectées et traitées. (voir notamment pages 239 et suivantes du dossier).
23	« Les précautions de chantier devront être particulièrement adaptées pour limiter les risques et les nuisances pour les riverains... en incluant une organisation pour la concertation au plus près des riverains au fur et à mesure de l'avancement du projet. »	« Dans la phase étude acoustique (au stade avant-projet ou projet), le Département organisera plusieurs réunions destinées aux riverains de l'opération avant le début des travaux, afin d'expliquer le contenu du volet acoustique de l'étude d'impact, d'organiser le diagnostic acoustique habitation par habitation, et de restituer les résultats de l'étude en termes de protection des habitations individuelles. »
24	« Concernant les chauves-souris, les études préalables au chantier devront permettre de préciser les risques encourus par ces espèces au moment de la mise en service de cette section bénéficiant d'un éclairage public qui peut constituer un piège mortel pour ces espèces protégées. » Il y a un risque de mortalité pour certaines espèces en phase de chantier et en phase d'exploitation (les chauves-souris). L'éclairage public augmente les risques. « Dans le cadre des analyses préalables au chantier, une nouvelle évaluation des risques sur ces espèces devra être menée. »	« une concertation approfondie avec les associations environnementales et naturalistes spécialisées sera menée sur la problématique des chauves-souris, au stade avant-projet définitif. Pour des raisons d'économie d'énergie, le département n'envisage pas un éclairage systématique ... mais uniquement des sections où les exigences de la sécurité routière le nécessitent. »

En réponse aux observations de l'Autorité Environnementale, le Maître d'Ouvrage a tenu à préciser dans son « Addendum » au dossier que :

« L'autorité Environnementale, dans son avis, formule des observations portant principalement sur la phase chantier.

Pour permettre d'y répondre, il conviendrait que les études de niveau avant-projet et projet soient déjà réalisées ou tout du moins engagées.

Or, le Département n'a pas souhaité, avant que l'utilité publique de ce projet ne soit reconnue :

- *Solliciter une autorisation préfectorale de pénétrer au titre de la loi de 1892 dans les propriétés non acquises, des accords de pénétration dans les propriétés ne pouvant être espérés à l'amiable ;*
- *Engager financièrement des montants importants correspondant à l'approfondissement des études, notamment géotechniques, sur l'ensemble du tracé (terrains restant à exproprier et la poursuite de la conception du projet...)*»

« Le concours de Maîtrise d'œuvre qui permettra d'aboutir à une étude de niveau d'avant-projet définitif et de projet prenant en compte le scénario d'allotissement des travaux, sera enrichi :

- Des observations de l'Autorité Environnementale formulées par courrier du 30 juillet 2012 ;
- Des observations du public issues des enquêtes d'utilité publique et parcellaire. » Dans toutes les phases du chantier, le Département assurera sur le chantier des permanences hebdomadaires sur une demi-journée ou une journée, à destination des riverains... Les coordonnées du représentant permanent du Maître d'Ouvrage sur le chantier leur seront communiquées. »

Avis du commissaire enquêteur

L'étude d'impact est bien documentée et très accessible. Les impacts sur l'ambiance sonore et sur la qualité de l'air ont été résumés de manière compréhensible pour le public. Il aurait été, en effet, intéressant de pouvoir visualiser l'impact des viaducs sur le paysage, ce qui a été demandé par certaines personnes. Mais cela n'a pu être présenté, car le concours pour la sélection des maîtres d'œuvre n'est programmé qu'après la Déclaration d'Utilité Publique.

2) Observations du public

OBSERVATIONS ENREGISTREES SUR LE REGISTRE A (utilité publique)

Certains avis du commissaire enquêteur renvoient à des THEMES développés plus longuement lors de l'examen de la Synthèse des observations, qui regroupe les principales remarques.

Les cases en grisé signalent les avis défavorables au projet

N°	Nom & adresse	Observations vis-à-vis du projet	Avis du commissaire enquêteur
1 le 20/9/13	M. LECOURT, 61 Bd Louis lcard-Grasse	FAVORABLE Projet satisfaisant pour les Grassois mais il ne résout pas l'afflux de la	Concernant la remarque relative à la non résolution de la circulation à l'ouest, voir l'exposé des ARGUMENTS ci-dessous pages 149 et suivantes.

		circulation de l'ouest.	
2 le 20/9/13	M. NIEL Francis, 45 chemin du Grand Chêne-Grasse	FAVORABLE La circulation est très dense dans le chemin.	Observation confirmée par les comptages.
3 le 20/9/13	Mme MF BOURGEOIS, 30 chemin des Bastides- Grasse	DEFAVORABLE 1-Problème de bruit. Elle demande des murs anti-bruit (ainsi qu'au tunnel des Aspres) et un revêtement absorbant. 2-Quartier défiguré par les viaducs.	1-Un écran absorbant de 3m de haut et de 420m de long est prévu à cet endroit le long du projet, de même que la pose d'un enrobé acoustique. 2-la réponse à cette remarque est développée ci-dessous (voir l'exposé des ARGUMENTS, pages 159 et suivantes)
4 le 20/9/13	M. Mme LEPAN, 54, chemin des Chênes- Grasse-	FAVORABLE Circulation impossible actuellement. Favorable au projet qui va fluidifier la circulation.	Observation confirmée par les comptages et par les études prospectives.
5 le 20/9/13	M. Max ANDREOLI Association de défense de l'environnement des quartiers Saint- Antoine et Saint- Jacques	DEFAVORABLE 1-projet destructeur de deux quartiers avec les deux viaducs, 2-il s'agit d'une voie autoroutière pouvant être élargie, 3-voie de transit reportant les bouchons sur Sainte Anne, 4-nuisances sonores et pollutions, 5-dévalorisation des biens (30 à 50 %), 6-coût énorme (60M€), 7-mettre à l'étude une voie de contournement de Grasse par des zones désertes, 8-il aurait fallu commencer par la bretelle de la Paoute.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des THEMES effectuée plus loin. Voir infra l'exposé des ARGUMENTS pages 146 et suivantes.
6 le 20/9/13	M. Laurent MANCERON, Mas de l'Ayguade, 31 chemin de la Victorine à Grasse.	DEFAVORABLE 1-atteinte à l'environnement, 2-dévalorisation des biens,	Chacune de ces observations est

		3-coût très élevé (60 M€), 4-déplacement des bouchons vers l'ouest, 4-un contournement de Grasse est préférable, 5-réaliser une bretelle vers la Paoute.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
7 le 20/9/13	M. Alain LACOSTE de Peymeinade	FAVORABLE Nécessité d'améliorer la circulation et la fluidité du trafic Amélioration de la qualité de trafic.	Observation confirmée par les comptages et par les études prospectives.
8 le 24/9/13	M. Jacques MAUREL, 27 rue du Lac à Cannes	NE SE PRONONCE PAS 1-Héritier de la propriété de sa mère, n°60, section BR. 2-Souhaite un transfert de l'emprise sur le stade J.Girard.	1-Voir avis avec le dossier parcellaire 2-DEFAVORABLE Le stade Jean Girard est un équipement d'utilité publique fréquenté par les scolaires. De plus, le giratoire a été positionné en limitant l'impact sur le bâti et en respectant les règles d'implantation d'un giratoire par rapport aux axes des branches. Il a été calé au maximum des possibilités sur l'emprise publique sans toutefois compromettre son affectation. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de réaliser un mur de soutènement en lieu et place du talus permettant de minimiser l'emprise.
8bis le 24/9/13	M. Félicien MICHEL	FAVORABLE Amélioration de la circulation.	Observation confirmée par les comptages et par les études prospectives.
9 le 24/9/13	M. Claude ROSSIGNOLI, 32 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-déplacement des embouteillages vers St Jacques, 2-atteinte à l'environnement, 3-réaliser une voie de contournement ouest, la bretelle de la Paoute et l'échangeur de Rouquier.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
10 le	Mme Jeanne DUHAMEL, 22 rue de	DEFAVORABLE -boulevard urbain	

25/9/13	l'Ancien Palais de Justice à Grasse	inapproprié pour servir de transit à la circulation de toute la région, -réaliser un contournement plus à l'ouest, - projet trop coûteux.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
11 le 25/9/13	Il s'agit d'un article de Nice Matin collé dans le registre sur l'amélioration du trafic résultant de la nouvelle bretelle des Castors.	Aucun commentaire n'est joint à ce document. Cet article semble accompagner l'observation n° 12.	L'amélioration du trafic résultant de l'aménagement d'une bretelle avec le chemin des Castors semble conforter la pertinence du projet.
12 le 25/9/13	Madame Marie LECCIA, le Coteau, rue de l'Ancien Palais de Justice à Grasse.	DEFAVORABLE 1-mutilation de la ville 2- inutile pour les riverains car faible connexion avec les voies communales, 3-la bretelle vers la Paoute suffirait à dégager les 4 chemins.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
13 le 27/9/13	M. Alain VANNINI, 32 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-les 3 chemins sont inadaptés à une circulation dense, 2-pollution atmosphérique et sonore, insécurité, 3-projet urgent.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
14 le 27/9/13	M. Mme PAVAN, 26 chemin de Château Folie à Grasse.	DEFAVORABLE 1-réduction de son parking et dévalorisation du bien, 2-bruit et pollution, 3-coût excessif, 4-destruction du bois de chêne et des espèces protégées, 5-favorable au raccordement à l'avenue F.Mistral et au rond-point de l'avenue de la Libération.	1-Le projet n'impacte pas de parking de propriété privé au niveau du chemin de Château Folie. 2- à 5-Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
15 le 28/9/13	M.VACARELLA, chemin St Michel à St Antoine, Grasse.	FAVORABLE 1-amélioration de la circulation dans la rue des Chênes,	Observations confirmées par les

		2-meilleure accessibilité des quartiers ouest à la pénétrante.	comptages et par les études.
16 le 28/9/13	M. Max ANDREOLI, 80 avenue Henri Dunant à Grasse.	DEFAVORABLE 1-faux boulevard urbain, 2-faibles connexions avec les voies communales 3- mépris de l'environnement naturel, 4-les encombrements seront reportés à Ste Anne, 5-destruction de 2 quartiers du sud, 6-dépréciation des biens, 7-dépense lourde et inutile.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
17 le 28/9/13	Mme Nadège VALLEE propriétaire des parcelles CI 317 et CI 318, quartier St Antoine à Grasse.	DEFAVORABLE 1-disparition des espaces verts du quartier résidentiel, 2-nuisances sonores, 3-dévalorisation du quartier, 4-Coût exorbitant, 5-privilegier l'élargissement du chemin des Bastides, 6-réaliser un contournement hors zone urbaine.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
18 le 28/9/13	Mme Elisabeth BRUNO, le clair logis, à St Jacques.	DEFAVORABLE 1-hauteur des viaducs non mentionnée, 2-projet dévastateur pour 2 quartiers, 3-projet très coûteux, 4-efficacité sur la circulation incertaine.	1-la hauteur des viaducs est indiquée à la page du 29 dossier (19,50 m et 27 m) La hauteur de la chaussée du viaduc de Château Folie varie de 11 m environ à proximité des culées à 27m à son point le plus haut par rapport au fond du vallon à franchir. Le viaduc des Loubonnières sera quant à lui entre 6 et 8 mètres aux abords des culées et à 19.50m par rapport au fond du vallon. Chacune des autres observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
19	Mme Carole MUSSO,	FAVORABLES	Observations confirmées par les

le 28/9/13	M. Khaled DOUZANE, 54 chemin des Chênes à Grasse.	-inadaptation du chemin des Chênes aux flux des poids lourds ou des bus.	comptages et par les études.
20 le 30/9/13	Mme Stéphanie BAUDINO et M. Joël ERCOLANELLI, chemin des Chênes à St Jacques	FAVORABLES parce que 1-circulation très dense, 2-bruit et pollution, 3-difficile de sortir un véhicule.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
21 le 30/9/13	M. Robert GAYMARD, Président de l'Association des 3 chemins, Président de la Fédération Vivre à Grasse, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE : 1-augmentation continue du trafic, 2-insécurité pour les piétons, les usagers et les riverains, 3-déplacements pénibles, 4-Pollution sonore et atmosphérique, 5-Projet prioritaire parmi les 110 points noirs du département.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
22 le 30/9/13	Mme Nicole ROLLIN, 40 chemin de Château Folie à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction des bois et de la flore, 2-dévalorisation de l'environnement et de la valeur immobilière, 3-le problème des encombrements est déplacé, pas résolu, 4-coût exorbitant, 5-privilegier un contournement de Grasse et une bretelle à la Paoute.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
23 le 30/9/13	Anonyme	DEFAVORABLE 1-recalibrer le chemin des Chênes, 2-projet coûteux.	1-L'élargissement du chemin des Chênes ne pourrait être envisagé compte tenu de toutes les propriétés bâties qui le longe. En outre le nombre très importants d'accès directs sur la voie serait très pénalisant pour la sécurité et la fluidité du trafic. 2-voir commentaires à l'analyse des ARGUMENTS (voir infra pages 166 et suivantes).
24 le 1/10/13	M. Pierre LEHAUT, 20 chemin des Castors à Grasse.	FAVORABLE 1-circulation très dense à St Jacques, 2-abattre un mur près	1-Observations confirmées par les comptages et par les études. 2- Ce problème actuel n'est pas lié au

		du n° 7 chemin des Castors qui rétrécit inutilement la chaussée d'un mètre.	projet, de plus le mur est situé sur une propriété privée. Le conseil général va tenter d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation.
25 le 1/10/13	Famille de KOCH VON HEEUWEN, 93 avenue F. Mistral à Grasse.	DEFAVORABLE Aucun motif communiqué.	
26 le 2/10/13	Signature illisible, chemin des Bastides	DEFAVORABLE 1-le projet ne fait que déplacer les encombrements et 2- ne diminuera ni le bruit ni la pollution.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
27 le 5/10/13	M.J.F.ASCAS, 86 avenue de Butiny à Peymeinade.	FAVORABLE 1-saturation du trafic, 2-point noir du département.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
28 le 2/10/13	Famille ALLERA LONGO Georges et Mathieu, 67, 69 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-le chemin du Grand Chêne est encombré, 2-nuisances sonores et pollution 3-transit des gros camions qui détériorent la chaussée.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
29 le 2/10/13	M. Mme Roger YONKER, 29 chemin de Château Folie à Grasse.	DEFAVORABLE 1-réduction du parking, 2-dévalorisation du bien immobilier, 3-augmentation du bruit et de la pollution, 4-coût excessif, 5-raccordement judicieux sur l'avenue F. Mistral et l'avenue de la Libération.	1-Le 29 chemin de Château Folie se trouve très éloigné du projet et n'est pas impacté par celui-ci. Il semblerait par ailleurs qu'il y ait une confusion avec l'ancien projet de l'Etat qui rétablissait le chemin de Château Folie. 2- à 5-Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
30 le 2/10/13	Mme Angèle VANNINI, 98, route de la Marigarde, Grasse	FAVORABLE La route du Grand Chêne est surchargée, impossible d'arriver à l'heure à l'école.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
31 le 2/10/13	Mme Christine REVETAUD, 182 chemin des Basses Moulières à Grasse	FAVORABLE Grosses difficultés pour aller chercher les petits enfants à l'école	Observation confirmée par les comptages et par les études.

		Saint Jacques	
32 le 2/10/13	Mme Mélinda FONTAINE, 55 chemin de la Chapelle Saint Antoine à Grasse	FAVORABLE Gros problèmes de circulation, il faut supprimer les bouchons.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
33 le 3/10/13	Mme REKA, 35 chemin des Loubonnières à Grasse	NE SE PRONONCE PAS Elle souhaite savoir où passe exactement la pénétrante par rapport à sa propriété.	L'extrémité du terrain la plus proche du projet se trouve à 100m.
34 le 3/10/13	M. Mme MARTIN, 91 chemin des Bastides à Grasse	FAVORABLE Il est urgent d'améliorer la circulation et d'achever la pénétrante.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
35 le 4/10/13	M. Serge STRUPIECHOWICH	DEFAVORABLE 1-coût important pour un projet qui déplacera les bouchons vers St Jacques 2-utiliser la route du Valcluse et pénétrer dans la forêt du côté d'Auribeau/Siagne pour atteindre Peymeinade.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
36 le 4/10/13	M. PICHOL, habitant de St Jacques	DEFAVORABLE Souhaite conserver le cadre de vie de Saint Jacques.	Abandonner le projet ne va pas dans le sens souhaité.
37 le 4/10/13	M. Armand BLANC, 70 chemin de la Tête de Lion à Grasse	FAVORABLE Il faut poursuivre la pénétrante pour désengorger les axes du quartier.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
38 le 5/10/13	M. Guy GIRAUD, villa Les Cigales, 25 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-les bouchons seront simplement déplacés, 2-faire un contournement par Pégomas et Auribeau.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
39 le 5/10/13	M. Mme RIBERTY Le Tignet	FAVORABLE Usager quotidien du chemin des Chênes, il est indispensable de réaliser une voie correctement dimensionnée.	Observation confirmée par les comptages et par les études.

40 le 5/10/13	M. Mme NAUCHE, Chemin des Loubonnières à Grasse	DEFAVORABLE 1-intégration paysagère insuffisante, 2-nuisances sonores, 3- relier la Paoute en priorité, 4-réaliser un vrai contournement au niveau du rond-point de Peymeinade.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
41 le 5/10/13	Mme Karine BRENNER, M. Jean COUSTRAIO, 62 chemin des Chênes à Grasse	NE SE PRONOCE PAS Depuis l'ouverture de l'accès des Castors, il n'y a plus de bouchon. Le prolongement est-il encore nécessaire ?	L'amélioration constatée est-elle suffisante pour absorber le trafic futur ?
42 le 5/10/13	Melle FACHE et M. REVERSO, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-Depuis l'ouverture de l'accès des Castors, il n'y a plus de bouchon. 2-détérioration des vues, 3-dévalorisation des biens 4-nuisances sonores et pollution.	1-L'amélioration constatée est-elle suffisante pour absorber le trafic futur ? 2- à 4-Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
43 le 5/10/13	M. Frédéric FACHE, 48 chemin des Loubonnières à Grasse	DEFAVORABLE 1-Depuis l'ouverture de l'accès des Castors, il n'y a plus de bouchon. 2-détérioration des vues, 3-nuisances sonores et pollution.	1-le projet s'inscrit dans une évolution du trafic sur le long terme. 2- et 3-Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
44 le 7/10/13	Mme Mireille MICHELIS, 1 avenue Roumanille à St Jacques	FAVORABLE 1-nécessaire d'améliorer la circulation, 2- prévoir un contournement de Grasse de Mouans- Sartoux à Peymeinade.	1-Observations confirmées par les comptages et par les études. 2-Voir infra l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. (pages 166 et suivantes).
45 le 7/10/13	Signature illisible	DEFAVORABLE 1-les bouchons seront déplacés vers Jean Girard, 2-finir l'accès au Plan de Grasse et à Rouquier,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		3-réaliser un contournement plus au sud.	
46 le 7/10/13	Mme RAMI	FAVORABLE Soulager les chemins communaux qui subissent de nombreuses nuisances.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
47 le 8/10/13	M. Mme MIGUORE, 70 avenue Henri Dunant à Grasse.	DEFAVORABLE 1-coût exorbitant 2-défiguration du cadre de vie du quartier, 3-résultat très contestable 4-élargir le bas de l'avenue Henri Dunant.	1-à 3- Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. L'avenue Henri Dunant est une voie communale, non impactée par le projet. La demande sera transmise à la commune de Grasse.
48 le 9/10/13	Mme Gabrielle MUZZIN, avenue des Chênes à Grasse.	FAVORABLE 1-circulation très difficile avenue des Chênes, 2-problème de sécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
49 le 9/10/13	M. Lucien CARLES Mas des Oliviers, 36 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE détérioration du cadre de vie et du site.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
50 le 9/10/13	M.RASPATI André, 38 chemin des chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE : 1-amélioration de la circulation et du cadre de vie des 3 chemins, 2-amélioration de la sécurité routière dans ces 3 chemins.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
51 le 9/10/13	M.A.LUBES, chemin des Bastides	DEFAVORABLE 1-atteinte au cadre de vie du quartier 2-ancien projet de contournement dépassé, 3-coût excessif, 4-priorité à une bretelle vers la Paoute.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
52 le 10/10/13	M. Philippe PICARD, 3 chemin des Lavandes à St Jacques- Grasse-	NE SE PRONONCE PAS -coûts incertains, -les nuisances seront déplacées, -risques de	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des

		perturbation à l'extrémité ouest du projet.	ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
53 le 10/10/13	M. Jean-Pierre BRULEFERT, 4 rue des Grillons à Grasse	FAVORABLE Insécurité routière dans le chemin des Chênes.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
54 le 10/10/13	Mme CHARTENET, 99, avenue F. Mistral à Grasse	DEFAVORABLE 1-atteinte au cadre de vie, un viaduc passe à 10 m de sa maison, 2-destruction d'espaces verts et plantations, 3-faire passer la voie sous l'avenue F. Mistral.	1-et 2- Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes. 3-Si le projet passait sous l'avenue Frédéric Mistral, celui-ci trop enterré ne pourrait pas être raccordé sur la route de Draguignan.
55 le 10/10/13	M. Gérard FABRE	DEFAVORABLE 1-Les bouchons seront déplacés au rond-point de St Jacques, 2-réaliser un contournement plus au sud (vallée de la Siagne).	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
56 le 11/10/13	M. Max CESPOGLIO	DEFAVORABLE La réalisation de 2 viaducs en zone urbanisée est une aberration.	Les viaducs ont été préconisés pour franchir les vallons à la place des talus qui seraient beaucoup plus consommateurs d'emprise et les impacts sur le milieu naturels plus importants.
57 le 11/10/13	M. Gabriel CENOLLINO	NE SE PRONONCE PAS -indiquer la totalité des profils en travers pour les propriétés touchées par la voie, ainsi que la hauteur des murs de soutènement et des écrans absorbants.	Demande impossible à satisfaire à ce stade d'avant-projet sommaire. Si l'utilité publique est déclarée, les études qui se poursuivront, auront un niveau de détail beaucoup plus fin qui permettront d'établir ces profils.
58 le 11/10/13	M. Mme AUBERTINAZ, chemin des Loubonnières à Grasse	DEFAVORABLE 1-Destruction du cadre de vie du quartier, 2-nuisances et pollutions, 3-dépense inutile.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
59 le 11/10/13	Mme Catherine MARX, 78 avenue Henri Dunant à Grasse	DEFAVORABLE 1-déplacement des bouchons au rond-point de la Libération,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir

		1-risque de pollution gazeuse et particulaire, 3-atteinte à la faune et la flore (Espace Boisé Classé), 4-dépense inutile.	infra pages 152 et suivantes.
60 le 12/10/13	M. Gérard CRESP (CI n° 313), n° 34	NE SE PRONONCE PAS Souhaite l'emprise totale ou un échange (cf enquête parcellaire) et un accès sur un chemin.	Le projet sera modifié de façon à réduire les emprises sur cette parcelle. Le conseil général regarde par ailleurs la possibilité de réduire l'emprise sur la parcelle CI263 (propriété département) afin de rétrocéder une partie de la parcelle.
61 le 12/10/13	M. Bernard MARABELLE (CI n° 2 au plan cadastral)	NE SE PRONONCE PAS -sollicite une protection contre le bruit et les pollutions. P. J. courrier + 2 photos au CG06 le 9/09/13).	Le projet ne prévoit pas à cet endroit la réalisation d'écran acoustique. Les maisons étant situées en surplomb par rapport à la future voie des protections de façades seront proposées.
62 le 12/10/13	M .PASERS Président Association de défense des Ribes Cercle St Sauveur, Chemin des Hautes Ribes à Grasse	FAVORABLE 1-répartition de la circulation sur plusieurs voies, 2-amélioration de la circulation pour les quartiers ouest et nord de Grasse.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
63 le 12/10/13	M. Mme René SINSONIN, 5 bis chemin des Castors à Grasse	NE SE PRONONCE PAS prendre en compte l'existence d'une butte gênant la circulation à 50 m de leur habitation.	Ce problème actuel n'est pas lié au projet. Il sera traité avec les travaux de raccordement sur le futur giratoire. Le conseil général va néanmoins essayer d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation
64 le 12/10/13	M. Stéphane SCHEERS, 30 chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE 1- quelle est la hauteur de la voie par rapport au lotissement St Antoine ? 2- assurer une protection sonore du lotissement.	La voie sera enterrée par rapport au lotissement et le talus de déblais fera une protection naturelle contre le bruit.
65 le 12/10/13	Mme Christelle BORBAZ, 30 chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE 1-détérioration du cadre de vie (bruit et pollution), 2-déplacement des	Chacune de ces observations est

		bouchons vers l'ouest, 3-impact trop lourd des viaducs sur les habitations voisines, 4-coût exorbitant.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
66 le 12/10/13	Mme MELCHIO, 7 avenue du Clair Logis à Grasse	DEFAVORABLE 1-défiguration des quartiers traversés par un projet inutile, 2-nuisances importantes.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
67 le 12/10/13	M. Jean François SALLADO, chemin des Pontets à Grasse	DEFAVORABLE 1-défiguration des quartiers sud, 2-coût intolérable, 3-les bouchons seront déplacés vers l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
68 le 12/10/13	M. Mme LE MOUËL , 20, chemin des Castors à Grasse	DEFAVORABLE 1-perte de la tranquillité par les nuisances sonores et la pollution, 2-dévalorisation du patrimoine.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
69 le 12/10/13	M. Mme THEMELIN- ISOARDI, 14 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-atteinte à l'environnement, 2- les nuisances ne seront que déplacées, 3-le rond-point de St Jacques aura les mêmes bouchons.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
70 le 12/10/13	M. Mme GIAMMARIOLI, 59 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-massacre des quartiers St Antoine et St Jacques, 2-destruction de l'envi ronnement paysager par la construction de 2 viaducs, 3-coût « pharaonique », 4-déplacement des problèmes de circulation vers l'ouest, 5-urgent de lancer un contournement sud et une bretelle vers la Paoute, 6-dévalorisation des	Chacune de ces observations 1- à 6- est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes. 7- Le profil de la voie étant en déblais au droit de cette habitation, le talus

		biens, perte d'une oliveraie, d'un bassin, de restanques 7- indemnisation de ces biens et réalisation de protections sur les biens conservés.	fait office de protection naturelle. Les simulations acoustiques estiment un niveau sonore de 53 dBa au RDC et 55 dBa au 1 ^{er} étage.
71 le 12/10/13	M. Rémy LAMBERT, Mme Françoise LAMBERT MANCERON, indivision 31 chemin de la Victorine à Grasse.	DEFAVORABLE 1-coût démesuré impactant lourdement les impôts locaux, 2-privilegier les transports collectifs, 3-atteinte irréversible à l'environnement, 4-les problèmes de circulation déplacés vers l'ouest, 5-nuisances et pollutions sur le tracé, 6-il faut étudier d'autres tracés, 7-la bretelle de sortie vers l'avenue F. Mistral va compliquer la sortie du chemin de la Victorine, 8-un délaissé de terrain sur la parcelle BS 184 restera inaccessible, -dévalorisation de la propriété, 9-prévoir une liaison piétonne avenue F. Mistral ou la suppression de la bretelle de sortie.	1-à 6- Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes. 7-Le débouché n'est pas situé dans l'emprise du projet mais le CG veillera à ce que la visibilité soit assurée pour la sortie du chemin de la Victorine. 8-Il sera proposé au propriétaire l'acquisition de ce délaissé. 9-Le CG se rapproche des services de la ville de Grasse pour évoquer ce problème.
72 le 12/10/13 P. J. 7	Association des Trois chemins , 18 chemin des Chèvrefeuilles à St Jacques- Grasse-	FAVORABLE -pour la fluidité du trafic dans les 3 chemins, -pour la sécurité routière, -pour le rétablissement de la qualité de vie. P. J. Pétition de 2001 Extrait + L du 15/02/2001 au Pt du	Observations confirmées par les comptages et par les études.

		Conseil Régional + C.R. du 10/11/2006 de l'A.G. de l'Association + 4 articles de journaux.	
73 le 12/10/13	M. Yves PARODI, 76 Bd Rouquier, Les Aspres- Grasse-	FAVORABLE -souhaite connaître la position prise sur l'aménagement d'un réseau collectif d'assainissement sur le Bd Rouquier. P.J. copie d'une lettre du 30/03/12 du maire adjoint de Grasse.	Dans le cadre des travaux de la tranchée couverte, un réseau d'eaux usées a été posé le long de la PCG qui pourra être raccordé au réseau du boulevard Rouquier lorsque les travaux des bretelles de l'échangeur de Rouquier seront réalisés.
74 le 12/10/13	M. Mme Laurent MIRTAÏN, 24 chemin de Château Folie – Grasse-	DEFAVORABLE 1-atteinte irréversible à l'environnement et mise en péril des espaces naturels, 2-nuisances sonores et pollutions, 3-dévalorisation des biens, 4-déplacement des bouchons vers l'ouest, 5- le projet ne fera qu'attirer une circulation accrue, 6-privilegier une liaison entre le chemin des Castors et l'échangeur de Rouquier, ainsi que la bretelle vers la Paoute, 7-étudier une autre solution alternative de contournement par la vallée de la Siagne, 8-développer les transports en commun vers Sophia, 9-coût trop lourd.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
75 le 12/10/13	M.J.A.GORACCI, 52 chemin des Chênes à St Jacques, Grasse	FAVORABLE -les 3 chemins communaux ne peuvent supporter le trafic d'une route nationale.	Observation confirmée par les comptages et par les études.

76 le 12/10/13	M. Pierre VALET	FAVORABLE 1-les riverains des 3 chemins sont pénalisés, 2- les automobilistes piégés dans les bouchons également.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
77 le 15/10/13	Mme Raymonde PARACHINI, 4è chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-projet coûteux et dévastateur, 2-n'apporte aucune solution aux problèmes de circulation, 3-nuisances et dévalorisation, 4-étudier un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
78 le 15/10/13	M.GELLE, 15 Allée de l'Olivier à Peymeinade	FAVORABLE -las des bouchons des matins et soirs.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
79 le 15/10/13	M. Gregory MICHNIK, 15 rue des Grillons à Grasse	FAVORABLE Trop d'embouteillages en entrant sur la pénétrante.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
80 le 15/10/13	Mme GABRIELE, 1019, route des Grottes, St Césaire sur Siagne	FAVORABLE Trop de circulation à certaines heures sans avoir d'alternative.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
81 le 15/10/13	Mme Caroline GENOUDET, le Village Neuf à Peymeinade	FAVORABLE Le trajet de Peymeinade à Sophia prend 1 h 30	Observation confirmée par les comptages et par les études.
82 le 15/10/13	M.RABY, St Césaire-sur- Siagne	FAVORABLE Afin de raccourcir les temps de trajet.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
83 le 15/10/13	Mme Nathalie COLLANGE et M. Franck LALOE, St Césaire-sur-Siagne	FAVORABLE A cause des bouchons le matin et le soir.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
84 le 15/10/13	M. Mme RASPATI, 52 chemin des Campanettes à Grasse	FAVORABLE 1-mettre fin aux bouchons matin et soir 2-faire cesser les nuisances pour les riverains.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
85 le 15/10/13	Mme Estelle LANDRO, 366 chemin du village, Le Tignet	FAVORABLE La circulation est actuellement impossible.	Observation confirmée par les comptages et par les études.

86 le 15/10/13	Mme BERENGER, St Cézaire-sur-Siagne	FAVORABLE Gros problèmes de circulation tous les jours	Observation confirmée par les comptages et par les études.
87 le 15/10/13	M. DEPASS Robert, 340 route de Cabris à Grasse	FAVORABLE En attente de l'amélioration du trafic depuis 15 ans.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
88 le 15/10/13	M. Gilles ALLONGE, 9 rue des Baumettes à Peymeinade	FAVORABLE Réduire les embouteillages	Observations confirmées par les comptages et par les études.
89 le 15/10/13	M. Franck TIRANELLI 46 chemin des Bérenquiers à Peymeinade.	FAVORABLE 1-réaliser une route adaptée à la circulation, 2-amélioration de la sécurité routière.	Favorable à l'observation.
90 le 12/10/13	Mme Céleste HOAREAU, 46 chemin des Bérenquiers à Peymeinade.	FAVORABLE 1-réaliser une route adaptée au trafic, 2-amélioration de la sécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
91 le 15/10/13	M. Jean-Gaël LABOREL, 13 chemin de la Chapelle des Chiens à Grasse.	FAVORABLE Désengorger le bout de la pénétrante.	Favorable à l'observation.
92 le 15/10/13	Melle Blanche DAVID, 8 rue des Grillons à Grasse.	FAVORABLE Il y a trop de circulation dans le quartier St Jacques.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
93 le 15/10/13	Jean Marie FORNERO, 38 Chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-les nuisances sont infernales, 2-les riverains ne peuvent sortir leur véhicule	Observation confirmée par les comptages et par les études.
94 le 15/10/13	Mme Simone BONELLI, 40 chemin du Grand Chêne à Grasse	FAVORABLE Il est impossible de sortir sa voiture.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
95 le 15/10/13	M. Antonino BONFIGLIO, 1303 Bd des 5 communes à Cabris	FAVORABLE Trop de circulation et des bouchons très gênants surtout aux heures de pointe.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
96 le 15/10/13	Mme Aude PORTALEZ, 9bis route de St Cézaire à Spéracèdes.	FAVORABLE Désengorger la route de Peymeinade- Grasse.	Favorable à l'observation.
97	M. Marc MAGE	FAVORABLE	

le 15/10/13	CHAYINE, 9 bis route de St Césaire à Spéracèdes.	Améliorer le temps de parcours domicile-travail.	Favorable à l'observation.
98 le 15/10/13	M. Fabrice ROUSSELLE, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE Pour limiter la circulation et éviter le passage des camions dans le chemin des Chênes.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
99 le 15/10/13	M. Xavier MEJIAS, 55 Bd des Chênes à Peymeinade	FAVORABLE Car le prolongement de la pénétrante va contribuer à fluidifier la circulation.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
100 le 15/10/13	M. Nicolas PAVAMELLO, 2 Allée de la Montagne à Peymeinade	FAVORABLE La poursuite de la pénétrante va fluidifier la circulation.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
101 le 15/10/13	M. Sébastien TRUCAT, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE Sécuriser les cyclistes aux abords du stade.	Favorable à l'observation.
102 le 15/10/13	Mme Claudia CHAUMET, 14 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE Désengorger et sécuriser les 3 Chemins.	Favorable à l'observation.
103 le 15/10/13	M. Laurent MILLET 26, Chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE Le Chemin du Grand Chêne est dangereux et la circulation y est dense.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
104 le 15/10/13	Mme Pierrette MENIEL, 2879 route de Grasse à St Césaire-sur-Siagne	FAVORABLE à la réalisation du dernier tronçon de la pénétrante.	Favorable à l'observation.
105 le 15/10/13	anonyme	FAVORABLE Fluidifier l'axe Peymeinade-Mouans-Sartoux.	Favorable à l'observation.
106 le 15/10/13	Mme Véronique METESSE Peymeinade	FAVORABLE 1-pour supprimer les bouchons 2-éviter les nuisances pour le quartier.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
107 le 15/10/13	Mme Odette GIORDANELLA, 34 chemin des Basses Moulières à St Jacques-Grasse.	FAVORABLE 1-améliorer la circulation, 2-soulager les riverains.	Favorable à l'observation.

108 le 15/10/13	M. Francis NIEL, 45 chemin du Grand Chêne à St Antoine, Grasse.	FAVORABLE 1-chemin inadapté à la circulation, 2-forte pollution, bruit, vitesse, camions.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
109 le 15/10/13	Mme Aimée BUFFIN, 1, Allée Henri Matisse à Peymeinade.	FAVORABLE 1-las des bouchons, 2-chemins inadaptés pour une circulation importante.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
110 le 15/10/13	Mme Suzanne REYNAUD, 45 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-chemins inadaptés à la grande circulation, 2-circulation intense.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
111 le 15/10/13	M. André TRUCHI, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE Pour la sécurité des riverains de St Jacques.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
112 le 15/10/13	M. Louis MELA, 10 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-Insécurité routière, -pollutions, 2-circulation trop dense.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
113 le 15/10/13	Mme Anne DIMIER, 89, chemin de Château Folie à Grasse.	FAVORABLE -nuisances sonores, - insécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
114 le 15/10/13	M. Mme BLANC, 85 chemin des Bastides à Grasse	FAVORABLE -circulation dense chemin des Bastides utilisé comme raccourci. Pollution.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
115 le 15/10/13	Mme Françoise VIDAL, 33 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-difficulté pour sortir une voiture, 2-insécurité pour les piétons, 3-nuisances sonores et pollutions.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
116 le 15/10/13	M. Alain FLEURY, 89 chemin de Château Folie à Grasse.	FAVORABLE 1-circulation intense, 2-Bruit, 3-sortie de propriété dangereuse.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
117 le 15/10/13	M. Martin TEBOUL, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-enterrer les fils électriques, 2-faire un traçage des voies de roulement à la peinture.	Cette demande qui concerne une voie communale sera transmise à la ville de Grasse.

118 le 15/10/13	Mme Elodie MARIONI, 85 chemin des Bastides à Grasse.	FAVORABLE 1-vitesse excessive, 2-sortie de propriété difficile, 3-nuisances sonores.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
119 le 15/10/13	M. Philippe ACCHIARDO, 72 chemin de la Tête de Lion à Grasse.	FAVORABLE Saturation du chemin du Grand Chêne.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
120 le 15/10/13	M. Claude NIEL, 57 chemin du Pré neuf à Le Tignet.	FAVORABLE Réseau actuel saturé.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
121 le 15/10/13	M. André VIDAL, 38 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-nuisances sonores et olfactives, 2-pollutions, 3-sortie de véhicule difficile.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
122 le 15/10/13	Mme Annie TRUCHI, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-répartir la circulation et les nuisances, 2-danger pour sortir un véhicule des riverains.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
123 le 15/10/13	Mme CALLAMARD, 51 chemin de Cannes à Le Tignet.	FAVORABLE Circulation trop dense.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
124 le 15/10/13	M. Fabrice OLIVIER, 43 chemin de Sainte Anne à Grasse.	FAVORABLE 1-gain de temps en déplacements, 2-valorisation des biens.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
125 le 15/10/13	M. Sébastien LUDWINSKI, 11 chemin des Aubépines à Grasse.	FAVORABLE Amélioration de la circulation.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
126 le 15/10/13	Mme Rebecca PIRON, 618 Place aux Grottes à St Césaire/Siagne.	FAVORABLE 1-gain de temps en déplacements, 2-meilleure sécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
127 le 15/10/13	M. Mme Dos Santos, 12 rue Arnaud à St Césaire /Siagne.	FAVORABLE Suppression des bouchons.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
128 le 15/10/13	M. Mme Patrick DUVAL, 62 chemin de la Mavanelle à Le Tignet.	FAVORABLE 1-Réduire la durée des déplacements 2-Désengorger les axes de circulation.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
129	Illisible	FAVORABLE	

le 15/10/13		Sans commentaire.	
130 le 15/10/13	Mme Patricia JORDANOFF, 6 Impasse de Boutigny à Peymeinade	FAVORABLE -réduire les durées de déplacement.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
131 le 15/10/13	M. Mme CUBACU, 126 avenue des Termes à Peymeinade.	FAVORABLE 1-Désengorger les 3 Chemins, 2-sécuriser les riverains, 3-dynamiser les échanges entre l'est et l'ouest de Grasse.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
132 le 15/10/13	M. Jean Christophe BADO, 448 Bd du Santom du Pré Bouquet à St Césaire /Siagne.	FAVORABLE 1-désengorgement de St Jacques, 2-fluidifier les déplacements, 3-amélioration de la vie du quartier St Jacques.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
133 le 15/10/13	M. Gérard SAITEL, 58 chemin des Bérenquiers à Peymeinade.	FAVORABLE 1-la circulation de plus en plus dense oblige à partir de plus en plus tôt, 2-amélioration de l'environnement pour les riverains.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
134 le 15/10/13	Mme Isabelle KIRSCH, 56 Bd Louis ICARD à Grasse.	FAVORABLE 1-suppression des embouteillages, 2-désencombrement du quartier St Jacques.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
135 le 15/10/13	Mme Suzanne GAYMARD, 14 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE 1-nuisances sonores jour et nuit, 2-vitesse non respectée.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
136 le 15/10/13	Mme Gloria HOAREAU, 81 chemin des Chênes Lièges à Le Tignet	FAVORABLE 1-traffic dense dans les 3 chemins, 2-désengorger ces voies non adaptées à la circulation.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
137 le 15/10/13	Melle Iris HOAREAU, 65 avenue Boutiny à Peymeinade	FAVORABLE 1-circulation trop difficile 2-perte de temps dans les trajets.	Observations confirmées par les comptages et par les études.

138 le 15/10/13	M.HOAREAU LEGER 1778 chemin St Julien à Biot	FAVORABLE -les durées de déplacement sont trop longues.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
139 le 15/10/13	M. Lukasz KRASEWSKI, 65 avenue de Boutiny à Peymeinade.	FAVORABLE 1-fluidifier la circulation, 2-avoir une route adaptée et sécurisée.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
140 le 15/10/13	M. Serge BOCCENELLI, 81 chemin des Chênes Lièges à Le Tignet.	FAVORABLE -suppression des bouchons.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
141 le 16/10/13	Mme Hélène GLAUDIN, 15 rue des Grillons à Grasse.	DEFAVORABLE Destruction du paysage des quartiers sud.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
142 le 16/10/13	Mme Rosina ROMANO, 34 chemin de la Pouraoue à Grasse.	NE SE PRONONCE PAS	
143 le 16/10/13	Signature illisible, Ent. 6, Lucioles, 8 rue des Grillons à Grasse.	DEFAVORABLE (sans motif)	
144 le 16/10/13	M. Gilles BUROIS, 45 avenue F. Mistral- Grasse-	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage et d'habitations, 2-coûts excessifs, 3-pente importante accidentogène et créatrice de bouchons, 4-raccordements non satisfaisants, 5-bouchons déplacés, 6-privilegier un raccordement du Tignet vers la pénétrante de la Siagne, et la bretelle de la Paoute, 7-aucun mur anti-bruit sur les viaducs, pollutions visuelles et sonores.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
145 le 16/10/13	Signature illisible	DEFAVORABLE -Défiguration des quartiers traversés, -déplacement du problème,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir

		-atteinte à l'environnement, -tracé inapproprié.	infra pages 152 et suivantes.
146 le 16/10/13	M.Pierre REMY, 31 avenue F.Mistral à Grasse	DEFAVORABLE -projet utile aux habitants extérieurs à la ville et à ceux des 3 chemins, -secteur trop urbanisé, -déplacement des nuisances, -projet trop coûteux, -réaliser un contournement extérieur à Grasse, et un échangeur à la Paoute.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
147 le 17/10/13	M.Yoan BRETOS, 45 avenue F.Mistral à Grasse	DEFAVORABLE -atteinte à l'environnement et à la tranquillité, -bouchons aux ronds- points, -coût colossal, -projet inadapté aux flux, -dévalorisation des biens et des quartiers ST Jacques et St Antoine, -réaliser l'échangeur de la Paoute.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
148 le 17/10/13	Mme DANNER, 45 avenue F. Mistral à Grasse.	DEFAVORABLE -impact négatif sur l'environnement, le paysage et la flore, -nuisances sonores et visuelles, -coût très élevé, -les encombrements seront reportés sans solution durable.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
149 le 17/10/13	M. Henry-Philippe GOBY, 2 avenue Chiris à Grasse	FAVORABLE -désengorger Grasse, -une autre solution ailleurs ferait prendre du retard, -le projet est connu des nouveaux arrivants, -réserver la possibilité	Observations confirmées par les comptages et par les études.

		d'un élargissement.	
150 le 18/10/13	Le Président de l'Association de Ste Anne	FAVORABLE -il faut réaliser le projet au plus vite.	Avis favorable
151 le 18/10/13	Mme Marie-Josée DESEVEDAVY, résidence de Croisset à Grasse	DEFAVORABLE -impôts locaux élevés sans beaucoup de contrepartie, - coût important pour un projet inutile, -les encombrements seront déplacés vers St Jacques, - les problèmes viennent de la circulation venant de l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
152 le 18/10/13	Mme Marie LOPEZ, 45 avenue F. Mistral à Grasse	DEFAVORABLE -projet inadapté puisqu'il va déplacer les embouteillages vers le stade Jean Girard. -un contournement serait plus adapté.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
153 le 18/10/13	M. Joseph ALENDA, résidence Château Folie, avenue F. Mistral à Grasse.	DEFAVORABLE -Le projet ne résout rien et déplace les problèmes de circulation, -éviter le passage à Grasse de la circulation venant de l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
154 le 18/10/13	M. Mme PIGNATTA, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE -massacre des chênes verts, péril pour la faune et la flore, -dépense inconsidérée pour un résultat incertain.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
155 le 18/10/13	N. ALBERT, le San Michele, 29 bd Maréchal Leclerc à Grasse.	DEFAVORABLE -impossible de bloquer St Jacques, le problème se situe à Peymeinade, -réaliser un contournement de St Jacques.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
156 le	Mme Bernadette BARRIE, résidence	DEFAVORABLE -respecter le cadre de	Chacune de ces observations est

18/10/13	Château Folie à Grasse.	vie, -privilégier les transports en commun.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
157 le 18/10/13	Mme Danièle PACAUD, 24 Traverse Aubanel à Grasse.	FAVORABLE -désengorger le chemin des Chênes.	Observation confirmée par les comptages et par les études.
158 le 18/10/13	M. Mme FIORE, 44 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE 1-chemin inadapté au trafic actuel, 2-difficile de sortir son véhicule, matin et soir.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
159 le 18/10/13	M. Luc MOENECLAËY 17, chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE 1-revenir à une circulation adaptée à la voie, 2-Supprimer la pollution.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
160 le 18/10/13	Mme Claire MOENECLAËY, 17 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-suppression des embouteillages, 2-supprimer la pollution.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
161 le 18/10/13	M. Lucien ALEXANDRE, 56 avenue Mal de Lattre de Tassigny à Grasse	FAVORABLE Projet à réaliser, en attente depuis 40 ans.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
162 le 18/10/13	M. Patrick BEINET, 52 chemin des Cigales à Grasse	FAVORABLE 1-Amélioration de la circulation dans le quartier 2-Prévoir une déviation par Peygros .	Observations confirmées par les comptages et par les études.
163 le 18/10/13	Mme René VAILLANT, 47 chemin des Cigales à Grasse	FAVORABLE 1-Amélioration de la circulation sur le sud de Grasse, 2-restera le problème d'accès à St Jacques, 3-prévoir la déviation par Peygros.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
164 le 18/10/13	M. Philippe SERVERA, 44 chemin des Loubonnières à Grasse	DEFAVORABLE 1-Projet destructeur, 2-déplace les problèmes de circulation vers l'ouest, 3-coût prohibitif, 4-il existe d'autres solutions (non	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		mentionnées).	
165 le 19/10/13	Mme Nathalie BOUILLART, 17 route de Draguignan à Grasse	DEFAVORABLE 1-projet coûteux qui n'améliore rien, 2-asphyxie à prévoir à l'extrémité ouest du projet, 3-aggravation des accès aux écoles de St Jacques, 4-Pollution visuelle, sonore et atmosphérique aggravée sur St Jacques (1500 enfants), 5-dévalorisation des biens.,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
166 le 19/10/13	Mme Rose LEDUC, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-projet monstrueux et démesuré, 2-gaspillage financier inutile, 3-préserver le paysage.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
167 le 19/10/13	M. CHIROUZE	FAVORABLE 1-le réseau routier actuel n'est plus adapté à la densité de la population, 2-urgent de réaliser les échangeurs de la Paoute et de Rouquier, 3-agir vite, las de la saturation des 4 chemins.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
168 le 19/10/13	Mme Viviane DURAND, 52 chemin des Mas à Grasse	FAVORABLE 1-le réseau routier actuel n'est plus adapté à la densité de la population, 2-urgent de réaliser l'échangeur de la Paoute et de prolonger la pénétrante.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
169 le 19/10/13	M.PAPOCCHIA Le Tignet	FAVORABLE 1-Les routes sont inadaptées au trafic, 2-le projet améliore	Observations confirmées par les comptages et par les études.

		les déplacements.	
170 le 19/10/13	M. Jean-Claude MOURET, 49 chemin des Chênes à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût trop élevé, 2-détérioration de l'environnement, 3-nuisances, 4-dévalorisation des propriétés, 5-ne sert qu'à desservir Peymeinade et Le Tignet.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 149 et suivantes.
171 le 19/10/13	M. Mme GILIBERT, 30 chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE Voir courrier adressé au CE	Cf n° 171, 269, 297 Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
172 le 19/10/13	M.BONHOMME	DEFAVORABLE 1-aucune amélioration de la circulation, 2-dévalorisation des biens, 3-désastre écologique et humain, 4-pollution sonore et atmosphérique, 5-un contournement par l'ouest serait plus réaliste.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
173 le 19/10/13	Signature illisible	DEFAVORABLE 1-les routes ne sont pas adaptées, vitesse et signalétique non respectées, 2-la future pénétrante est une aberration .	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
174 le 19/10/13	Mme Isabelle GESCLICHT	DEFAVORABLE 1-destruction de 2 quartiers fortement urbanisés, 2-projet coûteux et inutile reportant les bouchons à l'ouest, 3-pollution visuelle, sonore et olfactive, 4-projet inadapté à l'environnement, 5-prévoir un contournement de la ville.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
175 le	M. Frédéric GOROT	DEFAVORABLE 1-prévoir un	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des

19/10/13		contournement, 2-impact sonore, étude limitée à 100 m, 3-il manque une vue en coupe sous le chemin des Bastides, 4-conflit de trafics entre la circulation venant de l'avenue H. Dunant et celle de St Jacques, 5-mettre un rond- point chemin des Bastides.	ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes. 2-Il n'y a pas une distance définie au- delà de laquelle l'étude acoustique n'est pas réalisée. Les simulations vont aussi loin qu'il y a risque de dépassement du seuil donnant droit à protection. Les coupes détaillées ne sont en effet pas réalisées à ce stade du projet.
176 le 19/10/13	M. François ROUSTAN, 62 chemin des Chênes à Grasse	FAVORABLE 1-chemin des Chênes saturé, 2-nuisances sonores et pollution, 3-insécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
177 le 19/10/13	M.S.ACCHIARDO, 26 chemin des Castors à Grasse	FAVORABLE -désengorger le chemin des Castors.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
178 le 19/10/13	M. Armand BLANC, 70 chemin de la Tête de Lion à Grasse	FAVORABLE 1-périlleux de sortir sa voiture, 2-Désengorger les 3 chemins, cause de stress et d'énerverment.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
179 le 19/10/13	M. Jean GESCHICH	DEFAVORABLE Projet destructeur, coûteux et inutile.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
180 le 19/10/13	Mme Monique ISOARDI	DEFAVORABLE 1-désastre écologique (bois de chênes), 2-déplacement des bouchons sur St Jacques, 3-réaliser un passage souterrain ou un contournement.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. On peut douter de la pertinence de la remarque qui propose un passage souterrain qui serait destructeur de l'environnement.
180 bis le 19/10/13	Mme Jessie CLERGE, 70 chemin de la Tête de Lion à Grasse	FAVORABLE Désengorger les chemins et poursuivre la pénétrante.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
181 le 19/10/13	MARTIGNAGO, 22 chemin du Grand Chêne à Grasse	FAVORABLE 1-Nuisances et pollution, 2-il est grand temps de	Observations confirmées par les comptages et par les études.

		trouver une solution.	
182 le 19/10/13	M. Mme MARTIGNAGO, 24 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-bruit, 2- embouteillages.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
183 le 19/10/13	M. René BARBARELLI, 70 chemin de la Tête de Lion à Grasse	FAVORABLE Accès difficile sur le chemin du Grand Chêne.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
184 le 19/10/13	Mme Monique GABRIELLI, 70 chemin de la Tête de Lion	FAVORABLE Trop d'attente pour accéder au chemin et dangereux.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
185 le 19/10/13	Mme Josette BLANC, 70 chemin de la Tête de Lion à Grasse.	FAVORABLE Désengorger les axes.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
186 le 19/10/13	M. Jérémy JEANNIN, 70 chemin de la Tête de Lion à Grasse.	FAVORABLE Trop de bouchons et d'attente pour rejoindre la pénétrante.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
187 le 19/10/13	M. Mme BOUISSET, 2 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE à la réalisation du dernier tronçon de la pénétrante.	Observation enregistrée
188 le 19/10/13	M. Mme SONAGLIA, 69 route de Pégomas à Grasse	DEFAVORABLE 1-Inadapté dans une zone urbanisée, 2-priorité à la sortie de la Paoute, 3-réaliser un vrai contournement de la ville à l'est et à l'ouest, 4-projet inutile et coûteux, car report des bouchons sur St Jacques.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
189 le 19/10/13	M. Jean-Pierre POTTIN, 23 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-passages incessants et bruyants 2-difficultés pour sortir son véhicule.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
190 le 19/10/13	Mme Geneviève GAYMARD, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-nuisances de tous ordres, 2-nécessité de réaliser un axe central pour la ville de demain.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
191	Mme Marie-Claude RIPERT, 30 chemin	FAVORABLE Souhaite la réalisation	Observations confirmées par les

le 19/10/13	des Chèvrefeuilles à Grasse.	du dernier tronçon de la pénétrante.	comptages et par les études.
192 le 19/10/13	Mme RIPERT Madeleine, 30 chemin des Chèvrefeuilles	FAVORABLE Souhaite la réalisation du dernier tronçon de la pénétrante.	Observation enregistrée
193 le 19/10/13	M.CARNEL COLAIRO, 49 chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE 1-Le chemin est devenue une autoroute. 2-Pollution.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
194 le 19/10/13	M. Joël ERCOLANELLI, 72 chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE 1-difficulté pour sortir un véhicule, 2-nuisances sonores.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
195 le 19/10/13	Mme Marie-France SCHAFFNER, 72 chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE 1-circulation intense, 2-route dangereuse et bruyante.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
196 le 19/10/13	M. Michel CAVIGLIASSO, 72 chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE -réduire la circulation et le bruit dans le chemin des Chênes.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
197 le 19/10/13	M. Mme VATEL, 72, chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE 1-les rues du quartier servent de boulevard périphérique, 2-circulation dangereuse, 3- le projet est connu depuis 50 ans.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
198 le 19/10/13	Mme Isabelle CALOS, 72 chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE l'amélioration de la nouvelle bretelle des Castors montre qu'il faut poursuivre le projet car il reste encore des nuisances dans les 3 chemins.	Observations justifiées par les comptages et par les études.
199 le 19/10/13	M. Mme DOUAUD, 72 chemin des Chênes à Grasse.	FAVORABLE Trop de circulation dans le chemin des Chênes.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
200 le 19/10/13	M. Michel DELPLANQUE, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-désengorgement du trafic, 2-desserte plus rapide vers les autres quartiers et les communes voisines.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
201	M. Eric FIES, 7	FAVORABLE	Observations confirmées par les

le 19/10/13	chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	-encombrements, nuisances et danger.	comptages et par les études.
202 le 19/10/13	M. Raphaël JACONELLI, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse .	FAVORABLE Ce chemin est inadapté et dangereux	Observations confirmées par les comptages et par les études.
203 le 19/10/13	M.CHENIREAU, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE Sortie dangereuse, pollution, bruit.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
204 le 19/10/13	M. Francis MASIA, 7 chemin des Chèvre- feuilles à Grasse.	FAVORABLE pour 1-fluidifier le trafic, 2-Sorties de véhicules dangereuses, 3-Nuisances sonores et pollution.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
205 le 19/10/13	M. Mme Jean-Michel LONGEARD, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-sorties de véhicules dangereuses (accident survenu), 2-nuisances sonores.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
206 le 19/10/13	M. Georges PIROSA, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE pour 1-une circulation plus fluide, 2-sorties de véhicules dangereuses, 3-nuisances sonores.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
207 le 19/10/13	M.G.GREGER, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE à la réalisation du dernier tronçon de la Pénétrante.	Observation enregistrée.
208 le 19/10/13	M. Jean-Louis DUVAL, 11 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-encombrement permanent des 3 chemins, 2-limiter la vitesse à 30km/h, 3-sorties de véhicules dangereuses.	Observations confirmées par les comptages et par les études. Ces propositions concernent les voies communales, elles seront donc transmises à la ville de Grasse.
209 le 19/10/13	M. Jean Denis BRISSET, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE 1-Trafic important sur une voie inadaptée empruntée par les bus et les camions, 2-vitesse excessive, 3-pollution, bruit, danger.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
210 le 19/10/13	M.SOUCRAY, 7 chemin des Chèvrefeuilles à	FAVORABLE 1-bruit excessif, 2-pollution,	Observations confirmées par les comptages et par les études.

	Grasse.	3-sorties de véhicules dangereuses.	
211 le 19/10/13	M. Gabriel TAVOLARO, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE en raison du bruit, de la pollution et de l'insécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
212 le 19/10/13	M. Cédric MARTIN et Melle Virginie FLEURY, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE en raison de la circulation, du bruit et de la pollution sur le chemin du Grand Chêne.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
213 le 19/10/13	Mme Marie-Jeanne CIANCIA, 8 impasse Gambetta à Grasse.	FAVORABLE en raison des bouchons qui obligent à partir très tôt.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
214 le 19/10/13	M. Nicolas PAILLARD, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE Souhaite la réalisation du dernier tronçon de la pénétrante.	Observation enregistrée.
215 le 19/10/13	M. Mme ALLONGUE, 9 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE En raison du bruit, de la pollution et de l'insécurité routière.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
216 le 19/10/13	M. Dominique CIANCIA, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE en raison du bruit de la pollution et des sorties de véhicules dangereuses.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
217 le 19/10/13	M. Olivier RAINA, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE en raison du bruit de la pollution et des sorties de véhicules dangereuses.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
218 le 19/10/13	M. Claude BLANC, 18 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE à la 1-réalisation du dernier tronçon de la pénétrante projeté depuis 50 ans, 2-souhaite le déplacement du pylone EDF du chemin des Chênes, avant le Bar du même nom.	Cette demande concerne les voies communales, elles seront donc transmises à la ville de Grasse.
219 le 19/10/13	M. Mme I. LEMY, 7 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE à la réalisation du dernier tronçon de la Pénétrante.	Observation enregistrée
220 le 21/10/13	Mme Sophie AMORETTI, 17 chemin des Chèvrefeuilles à	FAVORABLE Pour éviter les bouchons, Pour réduire le bruit.	Observations confirmées par les comptages et par les études.

	Grasse.		
221 le 21/10/13	M.PISCIOTTA, 67 chemin des Chênes à Grasse	FAVORABLE 1-Les chemins vicinaux sont inadaptés, 2-les sorites de propriétés sont devenues dangereuses 3-source d'incivilités, 4-pollution visuelle, sonore et atmosphérique.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
222 le 21/10/13	Mme Frédérique CATTART, 35 avenue de Maupassant à Grasse.	DEFAVORABLE 1-Les bouchons seront déplacés vers l'ouest, 2-Projet coûteux, 3-pollution visuelle avec les viaducs, sonore et atmosphérique, 4-dégradation de la qualité de vie, 5-dévalorisation des biens, 6-réaliser un contournement sud- ouest, et un échangeur à la Paoute.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
223 le 21/10/13	Signature illisible	FAVORABLE 1-plus de fluidité au trafic routier, 2-constructions de plus en plus nombreuses, 3-augmentation des déplacements, 4-éviter les dangers et la pollution dans les 3 chemins, 5-développer les transports en commun, 6-réaliser un contournement sud.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
224 le 21/10/13	M.PRIVAT	FAVORABLE -un vrai dégagement de la circulation.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
225 le 21/10/13	M. Laurent AMADEI, 42 chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE 1-défiguration du quartier, 2-l'étude d'impact	

		<p>sous-estime les nuisances, 3-dégradation du cadre de vie, 4-dévalorisation des biens et augmentation des impôts, 5-risque de pollutions liées aux travaux, 6-projet dépassé qui ne profitera qu'aux habitants de l'ouest, 7-saturation au tunnel du Bd Rouquier, 8-déplacement des bouchons, 9-il s'agit d'une voie express, 10-développer les transports en commun, 11-priorité au contournement par l'ouest et à la bretelle de la Paoute.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.</p>
<p>226 le 21/10/13</p>	<p>Association Grasse Environnement</p>	<p>FAVORABLE « par défaut », compte tenu des besoins et de l'impact sur l'environnement, 1-déplore les délais excessifs d'exécution, et la densification des quartiers traversés, 2-situation invivable à St Jacques, 3-amélioration de la fluidité du trafic au giratoire des 4 chemins, 4-crainte que les améliorations du trafic ne permettent une nouvelle densification, 5-développer les transports en commun.</p>	<p>Observations confirmées par les comptages et par les études.</p>
<p>227 le 21/10/13</p>	<p>Mme Jocelyne STROPIECKOWICH, chemin des Bastides à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-projet contraire à la nécessaire modération des dépenses</p>	

		<p>publiques, 2-défiguration du quartier par les viaducs 3-les bouchons seront reportés à l'ouest, 4-coût astronomique, 5-réaliser la bretelle de la Paoute et un axe vers la vallée de la Siagne.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>
<p>228 le 21/10/13</p>	<p>M. Philippe de CHABALIER, 33 chemin de Château Folie à Grasse</p>	<p>DEFAVORABLE 1-destruction de l'environnement, 2-nuisances visuelles et sonores, 3-dévalorisation du patrimoine, 4-coût prohibitif, 5-le projet ne résoudra pas le problème du contournement ouest de Grasse, 6-les bouchons seront déplacés d'un giratoire à l'autre, 7-l'impact des viaducs n'est pas clairement expliqué avec des simulations</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>
<p>229 le 21/10/13</p>	<p>M. Christian GUSTAVE, 45 avenue F.MISTRAL à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-défiguration du quartier sans amélioration de la circulation automobile, 2-nuisances (bruit, pollutions), 3-projet coûteux en période de pression fiscale.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>
<p>230 le 21/10/13</p>	<p>Mme Pierre REMY, 31 avenue F. Mistral à Grasse</p>	<p>DEFAVORABLE 1-pollution sonore et atmosphérique, 2-cette voie attirera une circulation croissante, 3-priorité à l'échangeur de La Paoute et à un véritable</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>

		contournement de Grasse.	
231 le 21/10/13	Mme Sandrine MARINIER, 45 avenue F.MISTRAL à Grasse	DEFAVORABLE 1-nuisances de toute sorte, 2-pollution atmosphérique pour les enfants des écoles, 3-incidence sur la qualité de la vie et sur les impôts locaux, 4-priorité au contournement de Grasse.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
232 le 21/10/13	M. Thimothée BUFFIN, 1 allée Matisse à Peymeinade	FAVORABLE 1-traffic insupportable matin et soir, 2-inadaptation des 3 chemins au trafic.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
233 le 21/10/13	M.ORSIDA CAMELO 44 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE Souhaite la réalisation du dernier tronçon de la Pénétrante.	Observation enregistrée.
234 le 21/10/13	M. Mme Alain CASTEIX, 30 chemin des Bastides à Grasse.	DEFAVORABLE 1-nuisances sonore et pollution, 2-projet très onéreux qui aura une incidence sur les impôts, 3-les bouchons seront déplacés, 4-un périphérique est à l'extérieur de la ville et non dans la ville.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
235 le 22/10/13	M. Mme BRULHART 92D chemin de Canteperdrix à Grasse	DEFAVORABLE 1-conséquences dommageables sur l'environnement, 2-coût prohibitif, 3-les bouchons seront reportés, 4-effet désastreux sur les finances publiques. Il est préférable de mieux entretenir les routes, 5-priorité à un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

<p>236 le 22/10/13</p>	<p>M. Paul EUZIERE, Résidence Château Folie à Grasse, pour le groupe d'élus "Grasse pour Tous" au conseil municipal.</p>	<p>DFAVORABLE 1-le projet n'est pas un boulevard urbain mais un prolongement de la voie de transit, 2-défiguration du paysage : les 2 viaducs apporteront des nuisances (visuelles, bruit, pollution) aggravées par la pente, 3-dévalorisation des biens, 4-avec le nouveau rond-point de l'avenue de la Libération, il y aura 3 ronds-points sur 400 m, aggravant la circulation, 5-projet inutile et extrêmement coûteux, 6-déplacement des embouteillages, -priorité à l'échangeur de la Paoute, 7-étudier un contournement ouest de Grasse, 8-reprise du projet de pénétrante de 2002.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.</p>
<p>237 le 22/10/13</p>	<p>M. Thomas JOANDEGUY, 28 chemin de la Chapelle St Antoine à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-défiguration du quartier, 2-Projet trop tardif, 3-Trop d'impôts locaux, 4-développer les transports en commun</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.</p>
<p>238 le 22/10/13</p>	<p>M. Jean-Paul GUITRY, 59 avenue Nicolas Copernic à Grasse.</p>	<p>FAVORABLE 1-projet essentiel à l'emploi local, 2-engager une étude de prolongement pour la desserte du haut pays grassois</p>	<p>Observations confirmées par les comptages et par les études.</p>
<p>239 le 22/10/13</p>	<p>M. Gilbert ANDRUCAOLI, 133 chemin des Basses Ribes à Grasse</p>	<p>DEFAVORABLE 1-ce projet ne correspond pas aux besoins, 2-reprendre le projet</p>	<p>Chacune de ces observations est</p>

		de 2002, 3-il ne fait que déplacer les nuisances et les problèmes de circulation, 4-mettre à l'étude un contournement de Grasse.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
240 le 22/10/13	Mme Nathalie CODRON-SWAIN, 76 avenue Henri Dunant à Grasse.	DEFAVORABLE 1-impact négatif des viaducs dans le paysage, 2-pollution sonore et atmosphérique, 3-dévalorisation des biens, 4-coût excessif, 5-réaliser un contournement ouest et un échangeur à la Paoute .	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
241 le 22/10/13	M.P.G.SANSONNETTI, 76 avenue Henri Dunant à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût effarant, 2-les bouchons seront déplacés à l'ouest, 3-2 quartiers défigurés par 2 viaducs, 4-dévalorisation des biens, 5-bruit et pollution, 6-priorité à l'échangeur de la Paoute, 7-raccorder la RD 2562 à la pénétrante de la Siagne	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
242 le 23/10/13	Mme Stéphanie MARINIER, 45 avenue F. Mistral à Grasse.	DEFAVORABLE 1-déplacement des bouchons vers St Jacques et ne résout pas les problèmes de circulation, 2-destruction de l'environnement paysager, 3-réfléchir à d'autres alternatives.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
243 le 23/10/13	M. Jean-Louis VALLONI à Grasse	DEFAVORABLE 1-tracé fait vu d'avion sans tenir compte des dénivelés,	1-Le projet a été réalisé sur la base de levé topographique prenant bien en compte le terrain naturel.

		2-déplacement des problèmes de circulation, 3-destruction de l'environnement, 4-abandonner le projet comme l'a été la section conduisant au Prado, 5-élargir les chemins existants.	2- à 4-Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. 5-Les chemins communaux existants dans le secteur sont tous bordés par des habitations. L'élargissement du chemin des Chênes n'est pas envisageable.
244 le 23/10/13	Mme Eva TURNER, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du site verdoyant, 2-2 années de perturbation de la circulation pendant les travaux, 3-nuisances sonores et pollution, 4-les encombrements vont être déplacés, 5-réaliser un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
245 le 23/10/13	M. John TURNER, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du site verdoyant, 2-2 années de perturbation de la circulation pendant les travaux, 3-nuisances sonores et pollution, 4-les encombrements vont être déplacés, 5-réaliser un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
246 le 23/10/13	Mme Valérie JALABERT, 31 chemin des Maures à Grasse	FAVORABLE 1-désengorgement du chemin du Grand Chêne, 2accès direct sur la pénétrante, 3-circulation plus fluide sur la route de Draguignan.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
247 le	Familles LECOUFLE, avenue F. Mistral et	DEFAVORABLE 1-trop coûteux,	

23/10/13	chemin des Chênes à Grasse.	bruyant et polluant, 2-dévalorisation des biens et de l'environnement, 3-report des bouchons vers l'ouest, 4-Stade Jean Girard inaccessible et sans parking. Le déplacer. 5-trop de ronds points à l'ouest, 6-réaliser un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. 4-L'accès au parking du stade Jean Girard n'est pas modifié.
248 le 23/10/13	Mme Blandine de CHABALIER, chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-trop coûteux pour un résultat limité, 2-déplacement des problèmes de circulation vers l'ouest, 3-détérioration du site, 4-pollution sonore et atmosphérique, 5-dépense excessive et inutile, 6-limiter la vitesse, 7-réaliser le contournement vers l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
249 le 23/10/13	M. Mme Yves KERVALE Les Coteaux de Grasse, Avenue F. Mistral à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût démesuré et déraisonnable, 2-paysage défiguré, 3-déplacement des problèmes de circulation, 4-aggravation des bouchons au carrefour de la Halte	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
250 le 23/10/13	M. René ISNARD, 73 route d'Auribeau à Grasse	DEFAVORABLE 1-projet obsolète qu'on s'acharne à imposer faute de proposer un projet plus réaliste, 2-coût financier et environnemental important, 3-ne résout pas les problèmes de	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		circulation en provenance de Peymeinade, 4-réaliser un contournement ouest par Peygros et une sortie à la Paoute.	
251 le 23/10/13	Mme Simone SIOT, les Coteaux, avenue F. Mistral à Grasse	DEFAVORABLE 1-pour le coût 2-et l'impact visuel négatif des viaducs.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
252 le 23/10/13	Mme Marie-Claude LAUTIER, 49 chemin des Chênes à Grasse	FAVORABLE 1-pollution sonore et atmosphérique continue, 2-impunité totale des infractions à la vitesse et au bruit.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
253 le 23/10/13	M. Mme JACKSON- POWALL, 39 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-danger, le chemin n'est pas adapté à la densité de la circulation, 2-pollution atmosphérique.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
254 le 23/10/13	Mme Barbara BREDAN, 70 chemin de la Pourague à Grasse	NE SE PRONONCE PAS, mais demande des chemins sécurisés le long de l'avenue de la Libération pour les enfants des écoles et collège.	Le projet associé aux logements sociaux le long de l'avenue envisage une requalification de l'avenue de la libération avec trottoirs et piste cyclable
255 le 23/10/13	M. Claude MOURRE, 62 chemin des Chênes	FAVORABLE 1-nombreux bouchons dans le haut du chemin des Chênes (Casino), 2-il est urgent de réaliser le projet.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
256 le 24/10/13	M.P. MATHIOT, chemin St Marc à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût insensé, -destruction des quartiers St Jacques et St Antoine, 2-préserver les espèces végétales, 3-ne règle pas les problèmes d'encombres, 4-réaliser un contournement ouest	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		de Grasse	
257 le 24/10/13	Association « Protégeons les Roumiguières », 192 route de Pégomas à Grasse.	FAVORABLE 1-arrivée massive de véhicules par le chemin des Chênes 2-besoin réel d'accès à la voie rapide pour les automobilistes de l'ouest de Grasse et pour une sécurisation des voies du quartier.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
258 le 24/10/13	M. Jean-Pierre ALFONSI, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage du quartier par les viaducs, 2-dévalorisation des biens immobiliers, 3-nuisances sonores et pollution, en particulier en période de travaux, 4-problème d'accès pour des urgences, 5-les problèmes de circulation ne seront que déplacés vers l'ouest, 6-étudier un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. 4-Le chemin des Loubonnières, trop étroit ne sera pas utilisé par les véhicules de chantier pendant les travaux et son itinéraire sera maintenu.
259 le 24/10/13	Mme Marie ALFONSI, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage du quartier par les viaducs, 2-dévalorisation des biens immobiliers, 3-nuisances sonores et pollution, en particulier en période de travaux, 4-problème d'accès pour des urgences, 5-les problèmes de circulation ne seront que déplacés vers l'ouest, 6-étudier un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. 4-Le chemin des Loubonnières, trop étroit ne sera pas utilisé par les véhicules de chantier pendant les travaux et son itinéraire sera maintenu.
260 le 24/10/13	Mme Céline ANDREOLI, 32 avenue Robert Schuman à Marseille	DEFAVORABLE 1-projet désastreux inadapté au site et à la ville,	

		<p>2-le problème de la circulation n'est pas résolu, au mieux il est déplacé,</p> <p>3-nuisances importantes (bruit, pollution),</p> <p>4-voie non connectée totalement au réseau adjacent,</p> <p>5-coût faramineux pour un résultat aléatoire,</p> <p>6-dévier la circulation vers des zones moins peuplées.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.</p>
<p>261 le 24/10/13</p>	<p>Mme Jeannine ANDREOLI, avenue du Mont Thabor à Ajaccio</p>	<p>DEFAVORABLE</p> <p>1-projet inadapté au site,</p> <p>2-nuisances sonores et pollution,</p> <p>3-déplacement des points de congestion,</p> <p>4-coût excessif pour un résultat non convaincant,</p> <p>5-étudier d'autres tracés pour les liaisons intercommunales.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.</p>
<p>262 le 24/10/13</p>	<p>M. Jean-Paul ANDREOLI, 108, rue St Maur à Paris</p>	<p>DEFAVORABLE</p> <p>1-le projet est inadapté à l'environnement,</p> <p>2-coût disproportionné,</p> <p>3-projet d'il y a 30 ans inadapté à l'urbanisation actuelle,</p> <p>4-ouvrages d'art démesurés, voie non connectée au réseau urbain,</p> <p>5-destruction d'espaces naturels,</p> <p>6-report des encombrements de Perdigon à Ste Anne,</p> <p>7-nuisances sonores et pollution.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.</p>

<p>263 le 24/10/13</p> <p>P.J. 2</p>	<p>Mme Marie-Ange OROZCO et M. Olivier ORTAIS, 21 chemin des Bastides à Grasse</p>	<p>DEFAVORABLE à la modification du tracé du chemin des Bastides</p> <p>1-utiliser les réservations qui avaient été faites pour l'élargissement de la voie, 2-ne pas raccorder le chemin des Bastides à la Pénétrante, source de nuisances sonores, 3-développer les transports publics.</p> <p>P.J. lettre de la DDE du 31/03/2004 + 1 extrait de plan.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 175 et suivantes.</p> <p>2-Le rétablissement du chemin des Bastides est susceptible d'être revu pour limiter les emprises.</p>
<p>264 le 24/10/13</p>	<p>Mme Annie CANTONI, 129 chemin des Veyants à Le Tignet</p>	<p>FAVORABLE</p> <p>Pour la suppression des embouteillages et des files d'attente.</p>	<p>Observations confirmées par les comptages et par les études.</p>
<p>265 le 24/10/13</p>	<p>M. Mme Jérôme BARRESI, parc St Antoine, 30 chemin des Bastides à Grasse</p>	<p>DEFAVORABLE</p> <p>1-coût exorbitant eu égard aux gains attendus, 2-incidence sur les impôts locaux, 3-nuisances sonores et pollution, 4-dévalorisation des biens, 5-priorité à l'échangeur de la Paoute, 6-détourner la circulation de l'ouest passant à St Jacques.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>
<p>266 le 24/10/13</p>	<p>Mme Christelle BORBAZ, M. Frédéric JANA, 30 chemin des Bastides à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE</p> <p>1-déplacement des bouchons au stade Jean Girard, 2-dégradation du cadre de vie, (pollution atmosphérique et sonore, viaducs), 3-destruction de la faune et de la flore, 4-coût faramineux, 5-réaliser un contournement.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>

267 le 24/10/13	M. Mme Thierry DETONI, parc St Antoine, 30, chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE à la poursuite de la Pénétrante	Observation enregistrée
268 le 24/10/13	M. Alain COSTEUX, parc St Antoine, 30 chemin des Bastides à Grasse.	DEFAVORABLE à la poursuite de la Pénétrante.	Observation enregistrée
269 le 24/10/13	M. Mme GILIBERT parc St Antoine, 30 chemin des Bastides à Grasse.	DEFAVORABLE à la poursuite de la Pénétrante.	Observation enregistrée
270 le 24/10/13	M. Jean-Pierre ROZELOT, 77 chemin des Basses Moulières à Grasse	FAVORABLE -le réseau actuel n'est plus adapté aux flux de circulation, une solution urgente s'impose.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
271 le 24/10/13	Mme Bernadette BETHEUIL RAMIN rue des Grillons à Grasse	DEFAVORABLE 1-un nouveau rond-point énorme, 2-impact négatif sur le stade, 3-blocage du quartier des Marronniers à certaines heures, 4-priorité à l'échangeur de la Paoute, 5-réaliser un contournement de Grasse.	1-Le giratoire est équivalent à celui de la route de Draguignan. Sa géométrie assurera un bon écoulement des flux de circulation. Chacune des autres observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
272 le 24/10/13	M. Paul MONMAUR, St Jacques à Grasse	DEFAVORABLE 1-réaliser un contournement ouest, 2-développer les transports en commun, 3-réaliser le raccordement avec le rond-point de St Donnat.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 169 et suivantes.
273 le 24/10/13	Mme CLERGET Grasse	DEFAVORABLE 1-réaliser un contournement ouest, 2-développer les transports en commun, 3-réaliser le raccordement avec le rond-point de St	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 169 et suivantes.

		Donnat.	
274 le 24/10/13	Mme Coralie CORNUEL, 32 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage, de la faune et de la flore, 2-Pollution visuelle et auditive, 3-les embouteillages seront déplacés, 4-réaliser une voie de contournement.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
275 le 24/10/13	M. Anthony REISS, 16 Bd Albert 1 ^{er} à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage, 2-pollution accrue, 3-les bouchons seront déplacés vers l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
276 le 24/10/13	M. Régis DONY, 45 chemin Belletrud à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage, 2-pollution accrue, 3-déplacement des bouchons.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
277 le 24/10/13	M. Julien BREGEANT, 15 chemin des Acacias à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage, 2-pollution accrue, 3-déplacement des bouchons.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
278 le 24/10/13	M. Vincent EVRARD, 32 chemin de Château Folie à Grasse.	DEFAVORABLE 1-nuisances sonores, 2-modification de l'environnement naturel, 3-coût exorbitant des travaux.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
279 le 24/10/13	M. Mickaël VULTAGGIO, 37 avenue Pierre Sépard à Grasse.	DEFAVORABLE 1-pollution accrue, 2-destruction du paysage grassois, 3-déplacement des bouchons.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
280 le 24/10/13	Mme Roselyne DOYENNETTE, 74 avenue Pierre Sépard à Grasse	DEFAVORABLE 1-détérioration de la flore et de la faune, 2-déplacement des bouchons, 3-projet inutile.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
281 le 24/10/13	Mme Cindy ROSSIGNOLI, 5 Bd Marcel Pagnol à	DEFAVORABLE 1-destruction du quartier St Jacques,	Chacune de ces observations est

	Grasse.	2-Pollution, 3-déplacement des problèmes de circulation,	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
282 le 24/10/13	M. Xavier JOURDAN, 22 rue du Palais de Justice à Grasse.	DEFAVORABLE 1-pollution excessive, 2-détérioration de la flore, 3-déplacement des bouchons vers l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
283 le 24/10/13	M. Charles FREDERIC, 18 avenue du 11 novembre à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage grassois, 2-pollution accrue, 3-nuisances sonores dans un quartier préservé.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
284 le 24/10/13	Mme Annick LEMPEREUR, 62 rue Pierre Sépard à Grasse	DEFAVORABLE 1-déplacement du problème de circulation, 2-pollution.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
285 le 24/10/13	M. Michel GRAZIANI, 48 chemin des Loubonnières à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction d'un quartier naturel, 2-réfléchir à un autre itinéraire moins destructeur, 3-le stade Jean Girard se trouve encerclé et mal placé, 4-actualiser l'itinéraire A8bis.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
286 le 24/10/13	M.J. François GOLET, 55 chemin des Capucins à Grasse.	DEFAVORABLE 1-défiguration du paysage avec les viaducs, 2-pollution, 3-déplacement des bouchons vers Ste Anne, 4-réaliser un contournement ouest de Grasse.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
287 le 24/10/13	Mme LLORENS-VITALI, 10 chemin Ste Brigitte à Grasse	DEFAVORABLE 1-déplacement des bouchons vers le stade Jean Girard, 2-nuisances sonores et environnementales, pollution auprès des	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des

		écoles, 3-regrettable d'avoir abandonné le projet de 2002, 4-réaliser les bretelles de la Paoute et de Rouquier,	ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
288 le 24/10/13	Mme Anne-Marie GRAZIANI, chemin des Loubonnières à Grasse	DEFAVORABLE 1-nuisances sonores et pollution, 2-dégradation des espaces verts.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
289 le 24/10/13	M. Pascal GRAZIANI 40 avenue Frédéric Mistral à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction du milieu naturel, 2-faire reculer l'automobile.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
290 le 24/10/13	M. Jean-Raymond VINCIGUERRA, 5 chemin Ste Brigitte	FAVORABLE 1-le projet fait partie du plan de résolution des points noirs, 2-en raison de l'évolution démographique des quartiers sud et est , 3-en raison des flux de circulation ouest-est (34%), 4-les nuisances seront atténuées, 5-le coût est à répartir sur l'ensemble de la PCG, 6-le contournement sud, nécessaire, répond à une autre logique.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
291 le 24/10/13	M. Paul BRAHIM à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût important, 2-report des bouchons vers l'ouest, 3-aucune continuité de l'ouvrage,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
292 le 24/10/13	M. Mme Felix GANDON 24 avenue Sidi Brahim à Grasse.	FAVORABLE 1-augmentation de la circulation d'année en année, 2-le projet répartira la circulation et soulagera certains axes.	Observations confirmées par les comptages et par les études.

<p>293 le 24/10/13</p>	<p>Mme Marie-Aude MARSHALL, 78 avenue Henri Dunant à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-dégradation du cadre de vie, 2-le quartier devient un lieu de passage, 3-bruit, pollution, 4-coût trop élevé, 5-déplacement des bouchons vers l'ouest, 6-incitation du projet à la vitesse, 7-défiguration du site arboré.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.</p>
<p>294 le 24/10/13</p>	<p>M. Fabrice DEBARRE 30 chemin des Bastides à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-coût excessif, 2-nuisances sonores et visuelles avec les viaducs.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.</p>
<p>295 le 24/10/13</p>	<p>Famille HUON, 23 chemin de la Source à Grasse</p>	<p>FAVORABLE 1-il faut terminer la pénétrante, 2-bien pour les pistes cyclables, 3-faire attention aux chemins périphériques qui ont été gravement endommagés (partie basse du chemin de la Source).</p>	<p>Observations confirmées par les comptages et par les études.</p>
<p>296 le 24/10/13</p>	<p>Mme Martine REGINA, chemin des Loubonnières à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-modification du paysage, 2-pollution (particules fines), 3-destruction de la flore.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.</p>
<p>297 le 24/10/13</p>	<p>M. Serge GILIBERT, le Parc St Antoine, 30 chemin des Bastides à Grasse.</p>	<p>DEFAVORABLE 1-Bouchons en périodes scolaires uniquement, 2-la pénétrante va attirer le transport des camions, 3-ne libèrera pas de capacité de transit, 4-ne facilitera pas les échanges inter-quartiers, 5-augmentation de la pollution, 6-destruction de la</p>	<p>2-Le projet n'aura pas d'incidence particulière sur les PL et ne générera pas un flux nouveau.</p> <p>Chacune des autres observations est</p>

		flore, 7-dévalorisation des propriétés, 8-inapproprié pour le trafic venant des 4 chemins, 9-saturation à prévoir au rond-point du stade Jean Girard, 10-projet coûteux 11-priorité à la bretelle de la Paoute.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
298 le 24/10/13	M. Mme DELEBOIS, 21 chemin de la Victorine à Grasse	DEFAVORABLE 1-nuisances sonores, 2-dégradation du cadre de vie, 3-report des embouteillages sur le Rond-point Jean Girard, 4-aucune solution pour le trafic venant de Peymeinade	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
299 le 24/10/13	Mme Paulette RAYBAUD, 22 rue des Palmiers à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction de l'environnement naturel, 2-se contenter de la bretelle des Castors, 3-ne résout pas les problèmes de circulation.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
300 le 24/10/13	Mme Denise BIANCHI, 16 Bd Carnot à Grasse	DEFAVORABLE 1-préserver l'environnement, 2-projet coûteux, 3-réaliser un contournement ouest de Grasse.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
301 le 24/10/13	M. Mme RIGHETTI, 26 chemin du Vieux Pont Le Pla de Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction de l'environnement avec les 2 viaducs, 2-report des bouchons vers le stade Jean Girard, 3-réaliser une voie de contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
302 le 24/10/13	M. Mme FRANZ, 82 chemin de la Pouraques à Grasse	DEFAVORABLE 1-utiliser le domaine public avant d'utiliser	1-Le giratoire a été positionné en limitant l'impact sur le bâti et sur l'emprise publique affectée tout en

		<p>le domaine privé, 2-le stade Jean Girard est-il nécessaire ? 3-préserver les emplois à la carrosserie du stade, 4-protéger la nature et l'environnement, 5-nuisances sonores et pollution. 6- quatre immeubles HLM vont être construits près du carrefour du stade Jean Girard, ce qui va aggraver la circulation.</p>	<p>respectant un alignement de celui-ci par rapport à l'avenue de la Libération. Le stade est actuellement utilisé par les clubs et associations avec des matchs les week-end. Le projet n'a pas d'incidence sur les emplois de la carrosserie. Une requalification de l'avenue de la libération est associée au projet de logements sociaux.</p> <p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.</p>
303 le 24/10/13	Mme Sylvia BOUILLART, 17 passage Fioretti à St Jacques	<p>DEFAVORABLE 1-le chemin des Chênes est plus fluide depuis l'ouverture de la bretelle des Castors, 2-le problème de circulation se reportera sur la route de Draguignan.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 172 et suivantes.</p>
304 le 24/10/13	M. André CHARBIN, 48 chemin des Bastides à Grasse	<p>DEFAVORABLE 1-projet inutile qui ne règlera pas les problèmes de circulation, 2-source de nuisances diverses, 3-projet destructeur des espaces verts.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>
305 le 24/10/13	M. Mme Gilbert MORANCAX, 5 chemin du Grand Chêne à Grasse.	<p>DEFAVORABLE 1-même avis que le précédent, 2-réaliser une voie de contournement par le vallon de la Frayère, et la bretelle de la Paoute.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.</p>
306 le 24/10/13	Mme Corinne GREANI, 78 chemin des Loubonnières à Grasse	<p>DEFAVORABLE 1-destruction d'un site paysager, 2-les bénéficiaires ne sont pas Grassois, 3-rechercher d'autres solutions.</p>	<p>Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 149 et suivantes.</p>
307 le	M. Christian GREANI, 78 chemin des	<p>DEFAVORABLE 1-défiguration des</p>	<p>Chacune de ces observations est</p>

24/10/13	Loubonnières à Grasse.	quartiers ST Antoine et St Jacques, 2-nuisances et pollutions, 3-financement supporté par les Grassois, 4-utiliser au mieux le réseau routier existant, 5-réaliser un contournement de Grasse, et la bretelle de la Paoute.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes. 3-Le financement de cet aménagement sera supporté par la commune de Grasse à hauteur de 3%. Chacune des autres observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 169 et suivantes.
308 le 25/10/13	M. Denis GRIDEL, 13 Impasse du jeu de Ballon à Grasse	FAVORABLE 1-indispensable d'améliorer la qualité des déplacements automobiles, 2-la prolongation permettrait d'offrir une alternative au passage par les 4 chemins, 3-elle améliorera considérablement les déplacements, y compris cyclistes.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
309 le 25/10/13	M. Marcel PAPA	NE SE PRONONCE PAS - priorité à la bretelle de la Paoute et à un contournement Ouest.	cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 169 et suivantes.
310 le 25/10/13	M. Jean-Marc ESPAGNOL, 3 chemin des Castors	NE SE PRONONCE PAS -nuisances sonores, pollution, évacuation des eaux pluviales. VOIR ses observations pour l'enquête parcellaire.	
311 le 25/10/13	Mme Eliane MONMAUR, 26 avenue du Vieux Colombier à Grasse	DEFAVORABLE 1-report des bouchons vers l'ouest, 2-destruction du quartier de St Antoine, 3-dégradation environnementale, 4-coût important, 5-réaliser un contournement plus à l'ouest et une bretelle à St Donnat,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		6-développer les transports publics.	
312 le 25/10/13	M.G.DURANDO, 85 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction de l'environnement avec les viaducs, 2-coût excessif, 3-report des bouchons vers l'ouest, 4-priorité à la bretelle de la Paoute et à un contournement ouest	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
313 le 25/10/13	M.CAPELLACCI-LECUYER, 8 avenue Alphonse Daudet à Grasse	FAVORABLE 1-circulation dense et dangereuse chemin des Chênes, 2-embouteillages monstres au rond-point de Casino.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
314 le 25/10/13	Mme Charlotte BEGLIA et Benoît PIETRI, à Cabris	FAVORABLE (sans motif).	Observation notée
315 le 25/10/13	Mmes Catherine LASSERRE, Caroline PIETRI, MM. Michel PIETRI et Raphaël CAROSI, 206 chemin du Peyasc à Cabris.	FAVORABLE 1-fluidifier la circulation, 2-trajets trop longs, 3-carburant brûlé inutilement, 4-émissions de CO ² .	Observations confirmées par les comptages et par les études.
316 le 25/10/13	M. Cosme CARBONE, 53 chemin du Grand Chêne à Grasse.	FAVORABLE 1-circulation dense, 2-délester les routes plus sinueuses, 3-poursuivre au-delà de St Jacques (axe nord-sud), 4-contournement Ouest nécessaire.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
317 le 25/10/13	Mme Barbara BREDAUT, chemin de la Pouiraque à Grasse.	DEFAVORABLE 1-va congestionner le cœur de St Jacques, 2-prévoir des circulations spécifiques pour enfants et mamans avec poussettes (piste cyclable), 3-difficultés à la sortie du chemin de la Pouiraque, 4-saturation à prévoir	2-Dans le cadre du projet de création de logements sociaux sur la parcelle BR57 en face du stade Jean Girard, il est prévu une requalification de l'avenue de la Libération entre le futur giratoire de fin du boulevard urbain et le giratoire Jean Girard. Le profil en travers associé à ce projet comprend un trottoir et une piste cyclable

		avenue de la Libération et F.Mistral, 5-réaliser une sortie vers la Paoute.	Chacune des autres observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
318 le 25/10/13	M. Marc SANSOLDI, 17 passage Fiorettis, quartier St Jacques à Grasse	DEFAVORABLE 1-asphyxie de St Jacques, 2-concentration de pollutions, 3-environnement défiguré, 4-dégradation de la qualité de vie, Coût exorbitant, 5-la route de Draguignan sera encore plus embouteillée	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
319 le 25/10/13	Famille CHAMBELLAN, 31 avenue Henri Dunant à Grasse.	DEFAVORABLE 1-coût exorbitant, 2-destruction de l'environnement, 3-dévalorisation des biens immobiliers.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
320 le 25/10/13	Mme Myriam LAZREUG, 45 avenue F.MISTRAL à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût exorbitant, 2-report des problèmes de circulation vers l'ouest, 3-réaliser un contournement à l'ouest, 4-destruction de 2 quartiers, 5-dévalorisation des biens immobiliers, 6-mettre à contribution les communes voisines 7-réaliser les bretelles de Rouquier et vers la Paoute ainsi qu'un contournement ouest, 8-développer les transports publics.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
321 le 25/10/13	M. Alain MESSIN, 25 avenue Paul ARENE à Grasse	FAVORABLE 1-circulation dense et nuisances pour les	Observations confirmées par les

		riverains de la rue des Chênes. 2-le projet assurera une bonne capillarité des flux, 3-restaurer la desserte résidentielle par une réglementation à St Jacques.	comptages et par les études. La mise en service du projet permettra d'apaiser naturellement les voies de dessertes communales, objectif premier de ce projet. Néanmoins ce point sera abordé avec la ville de Grasse
322 le 25/10/13	M.LECOROLLER, avenue F. Mistral à Grasse	DEFAVORABLE 1-pollution visuelle et sonore, 2-dégradation de l'environnement, 3-coût, 4-réaliser le contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
323 le 25/10/13	M. Philippe CHIAPELLI, 76 chemin de la Tête de Lion à Grasse.	DEFAVORABLE 1-destruction de l'environnement et de la qualité de la vie des riverains, 2-absence de comptage entre le rond-point des Termes et celui de St Jacques. Pourtant un flux incessant de voitures emprunte cet axe, 3-les voies actuelles sont des voies de transit à 90 %, 4-saturation à prévoir aux ronds-points Jean Girard et de la Halte, 5-Il faudra poursuivre la pénétrante jusqu'au rond-point des Termes à Peymeinade, 6-un contournement par la vallée de la Frayère ne résoudra rien, 7-étudier un tunnel monotube entre les Castors et le rond-point des Termes.	2-Cet axe a été étudié dans le cadre de l'étude de trafic ouest grassois, avec 2 comptages au niveau du rond-point des Termes sur la RD2562 et RD113 puis sur RD609 et avenue de la Libération. Chacune des autres observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
324 le 25/10/13	Mme Marie-Chantal GUZMAN, 61 route de Cannes à Grasse	DEFAVORABLE 1-projet coûteux et dévastateur, 2-quartiers mutilés.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.

325 le 25/10/13	Mme Mireille UIEFFER, 32 chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE 1-coût exorbitant 2-destruction de l'environnement, 3-report des problèmes de circulation.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
326 le 25/10/13	M. Thierry FAUVET, 30 chemin de Sassy à Peymeinade	DEFAVORABLE 1-déplacement des problèmes de bouchons sur un nouveau rond-point, 2-un prolongement jusqu'à Peymeinade est nécessaire.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
327 le 25/10/13	Signature Illisible	DEFAVORABLE Une simulation de l'impact du projet sur la vue et le bruit serait utile.	Les simulations acoustiques ont été réalisées.
328 le 25/10/13	M. Robert BARETTI, 32 chemin des Bastides à Grasse	DEFAVORABLE 1-commencer par régler le problème de la sortie à Mouans- Sartoux, 2-coût, pollution, 3-dévalorisation des biens.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
329 le 25/10/13	M. Jean-Paul CHAMPANIER, 26 avenue de Peygros à Peymeinade	FAVORABLE -les déplacements sont trop longs vers Nice et dans le sens inverse.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
330 le 25/10/13	M. Olivier MANCERON, 28 rue d'Hérivaux à Coye-la- Forêt(Oise)	DEFAVORABLE -préserver le patrimoine naturel.	Observation prise en compte.
331 le 25/10/13	M. Laurent LEDUC, 48 chemin des Loubonnières à Grasse.	DEFAVORABLE 1-projet irréaliste dans un secteur urbain de forte densité, 2-priorité à l'accès direct au Plan de Grasse, 3-réaliser un plan de circulation avec des sens uniques, des aménagement ponctuels de voies.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
332 le	M. Arnaud ESPASA, 64 chemin des	DEFAVORABLE -aucune amélioration	Chacune de ces observations est

25/10/13	Collettes à Cagnes-sur-mer.	n'est à attendre, le problème sera seulement déplacé.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
333 le 25/10/13	M. Christophe SAIS, 60 Allée de la Marine Royale à Mandelieu.	DEFAVORABLE Le projet n'améliorera pas la circulation.	Observation infirmée par les comptages et par les études.
334 le 25/10/13	M.LE BISSONNAIS M. Patrick COFFI, 2 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-traffic trop dense, 2-insécurité routière, 3-sorties de véhicules dangereuses.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
335 le 25/10/13	M. Mme Henri LEPAN, 54 chemin des Chênes à Grasse	FAVORABLE 1-sorties de véhicules dangereuses, 2-embouteillages, 3-nuisances sonores et pollution.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
336 le 25/10/13	M. Mme Annie TOSELLO, 44 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse.	FAVORABLE 1-chemin très dangereux, 2-pollution, 3-embouteillages.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
337 le 25/10/13	M. Henri SPINI, 44 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE 1-soulager le trafic dense, 2-réduction du bruit de de la pollution, 3-faciliter la liaison nord-sud en évitant les 4 chemins, 4-améliorer les temps de déplacement.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
338 le 25/10/13	Mme Sandra ORSIDA, 44 chemin des Chèvrefeuilles à Grasse	FAVORABLE 1-traffic trop dense et dangereux, 2-sorties de véhicules difficiles.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
339 le 25/10/13	M. Jacques CHIBOIS, 48 avenue Henri Dunant à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction d'une zone encore verte, 2-s'en tenir à la bretelle des Castors et créer une autre bretelle vers la Paoute, 3-pollutions de tous ordres, 4-dévalorisation des biens immobiliers, 5-réaliser une contournante à l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.

340 le 25/10/13	M. Sébastien REY, 120 avenue de Grasse à Mouans- Sartoux	DEFAVORABLE 1-projet inutile, 2-désastre écologique, 3-bruit et pollution, 4-réaliser un contournement rejoignant la route de Draguignan après Peymeinade.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
341 le 25/10/13	Mme Mélodie ZURRU, 69 chemin de l'Aubarède au Cannet	DEFAVORABLE Réaliser un contournement par la réunion des pénétrantes de Cannes-Grasse et de Mandelieu-Pégomas.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 172 et suivantes.
342 le 25/10/13	M. Jean-Philippe MONJANEL, 51 avenue de l'Aqueduc romain à Antibes.	DEFAVORABLE 1-le projet ne résoudra pas la circulation au carrefour Jean Girard, 2-réaliser un contournement ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
343 le 25/10/13	M. Anthony DESSAUX, 13 rue de Provence à Grasse.	DEFAVORABLE 1-atteinte au milieu naturel, 2-préserver le patrimoine historique et environnemental.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
344 le 25/10/13	Mme Mioko TOMIZAWA, 99 avenue Sidi Brahim à Grasse	DEFAVORABLE 1-défiguration du paysage avec les viaducs, 2-crime écologique, 3-pollution.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
345 le 25/10/13	Mme Emilie GUETET, 61 chemin du Vieux Moulin à Pégomas.	DEFAVORABLE -aucune résolution des problèmes de circulation au carrefour Jean Girard.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
346 le 25/10/13	M. Davy JOBARD, 61 chemin du Vieux Moulin à Pégomas	DEFAVORABLE Réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 172 et suivantes.
347 le 25/10/13	M. José DA ROCHA, 104 avenue de la Liberté à Golfe Juan	DEFAVORABLE 1-défiguration du paysage par les viaducs, 2-pollution,	Chacune de ces observations est

		3-aucune amélioration aux problèmes de circulation, 4-Réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
348 le 25/10/13	M. Xavier LEMOINE, 27bis Impasse du Jeu de Ballon à Grasse	DEFAVORABLE 1-asphyxie du centre-ville, 2-pollution, -crime écologique 3-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
349 le 25/10/13	Mme Geneviève ABELLO, 10 Bd Antoine MAURE à Grasse	DEFAVORABLE 1-aucune amélioration aux problèmes de circulation sur l'axe Jean Girard Perdigon, 2-aggravation de l'asphyxie du centre ville, 3-destruction du paysage par les viaducs 4-augmentation de la pollution, 5-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
350 le 25/10/13	M. Jean-Pierre MORACES, 9, chemin du Camp de la Besse à Magagnosc	DEFAVORABLE 1-augmentation de la pollution, 2-destruction du cadre naturel, 3-aucune amélioration de la circulation n'est à attendre, 4-trouver une autre solution pour éviter de détruire l'environnement.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

351 le 25/10/13	M. Abdelaziz IFAOUI, 1 Traverse Ste Marthe à Grasse	DEFAVORABLE 1-asphyxie du Centre- ville, 2-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
352 le 25/10/13	Mme Camille CHAMBRON, 26 bis Bd du jeu de Ballon à Grasse	DEFAVORABLE 1-asphyxie du centre- ville, 2-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
353 le 25/10/13	M. Jérôme VIAZZI, 29 bis Bd du Jeu de Ballon à Grasse.	DEFAVORABLE 1-asphyxie du centre- ville, 2-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
354 le 25/10/13	M. Pascal CIVI, 11 rue de l'Oratoire à Grasse	DEFAVORABLE 1-défiguration du paysage et pollution, 2-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
355 le 25/10/13	Jean-Jacques DANILO, 9 avenue Mathias Duval à Grasse.	DEFAVORABLE 1-aucune résolution du problème de circulation au carrefour Jean Girard, 2-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
356 le 25/10/13	Mme Caroline CAVELLIER, 1806 chemin de l'Escours à	DEFAVORABLE réaliser un contournement de la ville en connectant les	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée

	La Colle sur Loup.	2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	plus loin. Voir infra pages 172 et suivantes.
357 le 25/10/13	Mme Ginette IBANEZ, 23 avenue F. Mistral à Grasse	DEFAVORABLE 1-aucune amélioration de la circulation prévisible, 2-défiguration du paysage avec un viaduc 3-pollution, 4-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
358 le 25/10/13	M. Jean-Paul LEPAGE, 5 Traverse Victoria à Grasse	DEFAVORABLE 1-contre la construction d'un viaduc, 2-pollution, 3-cela ne règle pas les problèmes de circulation, 4-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
359 le 25/10/13	M. Daniel PLESSY, 29 Bd du Jeu de Ballon à Grasse	DEFAVORABLE 1-la construction d'un viaduc va défigurer le paysage, 2-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
360 le 25/10/13	Mme Julia FRANGOULIS, 10 bis rue des Voutes au Cannet	DEFAVORABLE -conséquences graves sur l'environnement, en dénaturant et en polluant.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
361 le 25/10/13	Mme Muriel COLOMBEAU, 132 Bd Rouquier à Grasse	DEFAVORABLE 1-opposée à la construction d'un viaduc, catastrophique pour l'environnement,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.

		2-pollution, bruit.	
362 le 25/10/13	Mme Nedjma OUBRAICHE, 64 route de Cannes à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction du paysage, 2-pollution, 3-les problèmes de circulation au carrefour Jean Girard ne seront pas résolus, 4-asphyxie de centre- ville 5-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes- Grasse et Mandelieu- Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
363 le 25/10/13	M. Ionel VRABIE, 2 place des Arcades à Mougins	DEFAVORABLE 1-nuisances visuelles, sonores et écologiques, 2-report des problèmes de circulation vers l'ouest.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
364 le 25/10/13	Melle Stéphanie HERNANDEZ, 31 route St Mathieu à Grasse	DEFAVORABLE 1-le projet va aggraver la circulation, le danger et la pollution au rond-point Jean Girard, 2-la circulation est un calvaire dans les quartiers Ste Lorette, St Claude, St Antoine.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
365 le 25/10/13	M. ISSAUTIER, rue Sidi Brahim à Grasse	DEFAVORABLE le projet va aggraver les problèmes de circulation : embouteillages, asphyxie, pollution.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
366 le 25/10/13	M. Brian PROULX, 48 avenue Henri-Dunant à Grasse	DEFAVORABLE 1-destruction du site 2-pollution, 3-crime écologique, 4-asphyxie de Centre- ville, 5-le projet ne résout pas les problèmes de circulation au carrefour Jean Girard,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		6-réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	
367 le 25/10/13	Melle Elodie LEGOUAT, 65 bd Victor Hugo à Grasse	DEFAVORABLE 1-on continue à polluer le paysage avec des constructions qui ne serviront pas, 2-défiguration du paysage, 3-aggravation des encombrements au rond-point Jean-Girard, 4-augmentation de la pollution,	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
368 le 25/10/13	Melle Mélodye ZURRU, 69 chemin de l'Aubarède au Cannet	DEFAVORABLE réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Cette observation est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 172 et suivantes.
369 le 25/10/13	M. Valentin FRETE, 1 Bd Clémenceau à Grasse	DEFAVORABLE -le projet ne résout pas le problème de la circulation au carrefour Jean Girard, -réaliser un contournement de la ville en connectant les 2 pénétrantes Cannes-Grasse et Mandelieu-Pégomas.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
370 le 25/10/13	M. Mme GRATALOUP, 62 chemin de la Tête de Lion à Grasse	FAVORABLE -amélioration de la circulation.	Observations confirmées par les comptages et par les études.
371 le 25/10/13	M. Mme Laurens CHERRIER, chemin St Michel à Grasse	DEFAVORABLE 1-dégradation du site, 2-pollution, nuisances sonores, 3-perte de la tranquillité.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 159 et suivantes.
372 le 25/10/13	M. Mme ALLAIS, 197 route d'Auribeau à Grasse	DEFAVORABLE 1-de nombreux poids lourds vont emprunter cette route et	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.

		aggraver les embouteillages au rond-point de Jean-Girard, 2-pollution supplémentaire, 3-pas de prolongement prévu.	
373 le 25/10/13	Mme Camille GUSTAVE	DEFAVORABLE (sans motif).	Observation notée.
374 le 25/10/13	M. Jean-Marie GUSTAVE	DEFAVORABLE (sans motif).	Observation notée.
375 le 25/10/13	Mme Dominique PRIGENT-LIOTARD, 27 chemin de Château Folie à Grasse.	DEFAVORABLE 1-la circulation ne sera pas améliorée, 2-dégradation du cadre de vie.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
376 le 25/10/13	M. Bastien BOTAZZI, 44 Bd Emile Zola à Grasse	DEFAVORABLE 1-des bretelles en zone boisée classée, 2-coût exorbitant, 3-les problèmes de circulation sont reportés en amont, 4-aucune connexion avec le réseau de voirie local, 5-penser à un contournement vers la vallée de la Siagne.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
377 le 25/10/13	M. Jean-Marc ANDREOLI	DEFAVORABLE 1-absurde de traverser une zone urbanisée, 2-étudier une alternative au contournement, 3-transfert des problèmes de circulation, 4-coût considérable, 5-dévalorisation des biens, 6-nuisances sonores et pollution.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 146 et suivantes.
N° 6 R.B	M. Michel PARACHINI 47, chemin de Château Folie à Grasse.	DEFAVORABLE 1-projet coûteux 2-destruction d'un quartier, 3-report des	

		problèmes à Jean Girard, 4-les Grassois n'ont pas à supporter le trafic extérieur, 5-réaliser un contournement.	Chacune de ces observations est commentée dans l'analyse des ARGUMENTS effectuée plus loin. Voir infra pages 152 et suivantes.
--	--	---	--

Après la clôture de l'enquête, une nouvelle lettre d'observations est parvenue **hors délai**, contenant une pétition provenant de la copropriété du Jardin d'Heidi, à laquelle a été attribué le numéro 378. Cette dernière pétition n'a pas été prise en compte dans le recensement des remarques, étant adressée hors période d'enquête.

OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE B (enquête parcellaire)

N°	NOM & ADRESSE	OBSERVATIONS	AVIS du C.E.
1 le 20/9/13 P. J. 9	M. DEYDIER DE PIERREFEU, 94 avenue Henri Dunant à GRASSE	Parcelle CH 81 : est-il possible de sauver le mur de soutènement et d'élargir la voie en face. P.J. 1 dire du 20/09/13 + 1 extrait de l'état parcellaire + 2 extraits de plan + 5 photos.	FAVORABLE Le rétablissement du chemin des Bastides est à l'étude de façon à limiter les emprises et éviter d'impacter ce mur de soutènement en limite de propriété
2 le 20/9/13	Mme BARTOLOTTA Rosaria	Propriétaire de la parcelle CI n° 3 déclare être également propriétaire en indivision de la parcelle CI n° 2 (chemin privé) avec ses voisins.	FAVORABLE à la rectification. Cette remarque sera rectifiée dans les origines de propriété.
3 le 20/9/13	M. Laurent MANCERON, Mas de l'Ayguade, 31 chemin de la Victoire à Grasse.	Emprise prévue bizarre puisqu'une section de la parcelle (313 m ²) se trouverait isolée sans accès possible (accolée au bois de chêne vert).	FAVORABLE Le CG proposera l'acquisition de ce délaissé au propriétaire, sous réserve de l'acceptation par celui-ci du prix fixé par les Domaines, car cette acquisition ne peut se faire qu'à l'amiable.
4 le 20/9/13	Mme Françoise MANCERON- LAMBERT	Copropriétaire des parcelles situées 31 chemin de la Victorine	FAVORABLE Le CG proposera l'acquisition de ce délaissé au propriétaire, sous réserve de

		(n°BR91 et BS184) : -pourquoi exclure 313 m ² de l'expropriation de la parcelle BS184) qui sera inaccessible,	l'acceptation par celui-ci du prix fixé par les Domaines, car cette acquisition ne peut se faire qu'à l'amiable.
5 le 12/9/13 P. J. 2	M. Jean-Yves JOUMOND, 76 chemin de la chapelle St Antoine à Grasse	-Demande le détail précis de l'emprise, -il y a un portail et un mur de soutènement avec clôture en grillage ainsi qu'une haie végétale en lauriers-tin de 3 m, -récupérer les eaux pluviales, -qu'est-il prévu pour les nuisances sonores ? P. J. lettre au Maire de Grasse du 31/07/2013 + 1 extrait de plan.	FAVORABLE Le conseil général va essayer de limiter les emprises en limite de voie. Si toutefois cette emprise s'avère toujours nécessaire et que la limite de clôture et/ou le portail sont impactés, le conseil général prend en charge les travaux à réaliser. L'habitation étant en dessous du seuil de 60dB(A), il n'est pas prévu de protection acoustique pour ce logement.
6 le14/10/13	M. Michel PARACHINI, 47 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE Concerne le registre A	
7 le 19/10/13	M. Jack GASTAUD	Propriétaire de la parcelle CI n° 188 souhaite un accès à sa propriété par le chemin privé situé entre le terrain de M.BORTOLOTTA. Idem pour la parcelle CI n°1.	FAVORABLE Dans le cas du projet actuel de rétablissement des Bastides, le chemin privé n'est pas impacté. Toutefois cette voie est en cours de réexamen mais l'accès sera dans tous les cas maintenu.
8 le19/10/13	Mme ROSE LEDUC	La parcelle n° 58 est incluse dans le périmètre de la DUP ; aucune notification n'a été faite aux héritiers.	Les héritiers n'étant pas titrés au moment de l'enquête, la notification a été faite à la propriétaire en titre par voie d'affichage en mairie suite au retour du recommandé.
9 le 19/10/13	M.BONHOMME	La parcelle n° 59 (BX 67) il y a une erreur de calcul des surfaces sur la notification. La propriété (surplus ?) reste enclavée, sans accès.	L'erreur a été rectifiée. La propriété n'a pas d'accès voiture à ce jour. Le projet ne modifie pas la situation actuelle.
10	Mme Alice MARCUS née CRESP	La parcelle CI 314 est concernée par	FAVORABLE Le rétablissement du chemin des castors

<p>le 19/10/13</p> <p>P.J. 6</p>		<p>l'élargissement du chemin des Castors pour 217 m². Elle souhaite un échange avec la parcelle CI 263 appartenant au Département.</p> <p>P. J. lettre de transmission des pièces non datée au C.E. + L. DU 03/10/13 au CG06 + L. du 02/08/13 au service foncier + 2 extraits de plan + avis LRAR.</p>	<p>va être modifié de façon à réduire l'emprise sur la parcelle CI314.</p> <p>Le conseil général regarde par ailleurs la possibilité de réduire l'emprise sur la parcelle CI263 (propriété département).</p>
<p>11 le 19/10/13</p> <p>+ An- nexe</p>	<p>M. Mme Laurent VALLEE, 39 chemin des Bastides à Grasse</p>	<p>Une partie de la parcelle CI 317 est acquise par le Département. Ils ne comprennent pas cette acquisition alors que le chemin des Bastides doit être élargi avec un alignement prévu à 8 m.</p> <p>P.J. 1 L. de la DDE du 31 mars 2004.</p>	<p>FAVORABLE</p> <p>Cette parcelle est comprise dans l'emplacement réservé au bénéfice du département pour le projet de prolongement de la RD6185.</p> <p>Néanmoins, le rétablissement du chemin des Bastides est en cours d'examen afin de minimiser les impacts sur les propriétés privées.</p>
<p>12 le 25/10/13</p> <p>+ An- nexes</p>	<p>Mme BRINK, veuve VAN REEKUM , Pays Bas</p>	<p>Expropriation de 7.913 m² (BS n° 339), Revoir l'emprise et la diminuer.</p> <p>P.J. 2 extraits de plans.</p>	<p>FAVORABLE à une réduction de l'emprise.</p> <p>La parcelle BS339 d'une superficie totale de 31.134 m² est située en rive droite du vallon de Château de Folie. L'emprise figurant à l'enquête correspond à l'implantation des piles de viaduc et aux terrassements nécessaires à la piste cyclable.</p> <p>Le maître d'ouvrage étudie des solutions alternatives pour le cheminement de la piste cyclable et s'engage à ne pas réaliser cette section de piste telle qu'elle a été proposée à l'enquête sur la propriété de Mme BRINK.</p>
<p>13 le 25/10/13</p>	<p>Héritiers CACCIALUPI</p>	<p>La propriétaire de la parcelle n° 58 est décédée. Il y a 5 héritiers.</p>	<p>Les héritiers n'étant pas titrés au moment de l'enquête, la notification a été faite à la propriétaire en titre par voie d'affichage en mairie suite au retour du recommandé.</p>

OBSERVATIONS DU REGISTRE « A » QUI CONCERNENT LE REGISTRE « B »			
n° 8 du R. A le 24/9/13	M. Jacques MAUREL, 27 rue du Lac à Cannes	Pourquoi prendre une partie de son terrain (BR n° 60) alors qu'il serait moins coûteux de passer sur le terrain de football.	DEFAVORABLE Le giratoire a été positionné en limitant l'impact sur le bâti et sur l'emprise publique affectée tout en respectant un alignement de celui-ci par rapport à l'avenue de la Libération. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de réaliser un mur de soutènement en lieu et place du talus permettant de minimiser l'emprise.
n° 24 du R. A le 1/10/13	M. Pierre LEHAUT, 20 chemin des Castors à Grasse.	abattre un mur près du n° 7 chemin des Castors qui rétrécit inutilement la chaussée d'un mètre	Ce problème actuel n'est pas lié au projet, de plus le mur est situé sur une propriété privée. Le conseil général va néanmoins essayer d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation.
n°60 du R. A. le 12/10/13	M. Gérard CRESP (CI n° 313), n° 34	Souhaite l'emprise totale ou un échange et un accès sur un chemin.	FAVORABLE Le projet sera modifié de façon à réduire les emprises sur cette parcelle. Le conseil général regarde par ailleurs la possibilité de réduire l'emprise sur la parcelle CI263 (propriété département).
n°263 du R. A. Le 24/10/13	Mme Marie-Ange OROZCO et M. Olivier ORTAIS, 21 chemin des Bastides à Grasse.	Une partie de la parcelle C1316 est expropriée, or, un courrier de la DDE indique que la parcelle ne sera pas acquise par l'Etat.	Cette parcelle est comprise dans l'emplacement réservé au bénéfice du département pour le projet de prolongement de la RD6185. Néanmoins le rétablissement du chemin des Bastides est en cours d'examen afin de minimiser les impacts sur les propriétés privées.
n°310 du Registre A le 24/10/13	M. Jean-Marc ESPAGNOL, 3 chemin des Castors à Grasse	Quelles dispositions seront prises pour : -le détournement des branchements (électriques, eau, assainissement) , -la reconstruction du mur de soutènement, -le remplacement de la clôture et de la haie de cyprès, - la dépose et la repose du portail d'entrée.	Le conseil général va essayer de limiter les emprises en limite actuelle de voie. Si toutefois cette emprise s'avère toujours nécessaire et que la limite de clôture et/ou le portail sont impactés, le conseil général prend en charge les travaux à réaliser de clôture, de réseaux et la pose d'un portail.

2-9- SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

Le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement a, notamment, précisé, dans le nouvel article R. 123-18 du code de l'environnement, qu'à la clôture de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rencontre le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales du public, consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Un procès-verbal de synthèse des observations du public a été dressé par le commissaire enquêteur, dès l'issue de l'enquête. Puis, il a été adressé au responsable du projet le 29 octobre 2013. Une rencontre entre le responsable du projet, en la personne de Monsieur Michel KUSCHTA, Directeur Général Adjoint pour les Services Techniques du Conseil Général des Alpes Maritimes, dûment habilité par délégation consentie par arrêté du Président du Conseil Général en date du 6 septembre 2013, assisté du service compétent du Conseil Général, et le commissaire enquêteur a eu lieu le 31 octobre 2013. L'échange s'est déroulé sur la base du procès-verbal de synthèse, dont la teneur est résumée ainsi :

Le public est venu en grand nombre consulter le dossier, recueillir des informations ou déposer ses observations. En effet, 11 registres d'enquête A (DUP) ont été remplis représentant 101 pages, et 13 observations ont été inscrites sur le registre B (enquête parcellaire).

La salle de la Mairie annexe de Saint-Jacques a été constamment remplie par le public venu consulter les panneaux présentant le projet ainsi que le dossier d'enquête, poser des questions ou inscrire des observations sur les registres. Malgré cette affluence, l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions. Il y a lieu de mentionner toutefois un prosélytisme certain de la part des partisans ou des opposants au projet qui ont manifestement cherché à conforter leur position en collectant le plus grand nombre possible d'observations écrites sur la base de formulaires préétablis.

Près de 400 observations ont ainsi été collectées et jointes aux deux registres :

- **Le Registre A** pour l'enquête unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a recueilli 379 observations (377 + 2 n° bis, le 8 bis et le 180 bis). A ce total de 379, s'ajoute une pétition d'habitants de la copropriété d'Heidi à Grasse adressée après la clôture de l'enquête.
- **Le Registre B** pour l'enquête parcellaire : 13 observations.

Compte tenu des erreurs d'inscription dans le registre adéquat, les observations se répartissent comme suit :

REGISTRES	NOMBRE	CORRECTIONS*	DECOMPTE FINAL
A (D.U.P.)	377	+ 2 n° bis	379 + 1 tardive
B (Parcellaire)	13		13
Total des Observations	390	+ 2	392 + 1 tardive

*Les corrections correspondent aux erreurs de numérotation dans le registre A, ce qui a conduit à l'enregistrement de deux numéros « bis » (le 8 bis et le 180 bis).

Certaines personnes se sont trompées de registre et ont inscrit des observations intéressant leur parcelle dans le registre A, alors qu'un autre intervenant a inscrit son opposition au projet dans le registre B au lieu du A. De plus, des observations inscrites sur le registre A au titre de la DUP ont été complétées aussi de remarques qui auraient dû être inscrites sur le registre B.

Si l'on veut rétablir la véritable photographie de cette consultation du public, les observations se répartissent ainsi :

REGISTRES	NOMBRE	CORRECTIONS en moins	CORRECTIONS en plus	DECOMPTE RETABLI
A (DUP)	379	-3 (n° 8, 60, 310 pour registre B)	+ 1 (n° 6 du registre B)	377
B (Parcellaire)	13	-1 (n°6)	+ 3 (n° 8, 60, 310 du Registre A)	15
Total des Observations	392			392

Les observations du public se répartissent comme suit :

1- Pour l'enquête publique préalable à la DUP (sur le registre A)

OBSERVATIONS FAVORABLES	178
OPPOSITIONS	187 + 1 (celle du Registre B) = 188
NE S'EST PAS PRONONCE	13
TOTAL	379

Il y a lieu de préciser que ces chiffres ne donnent que des tendances car plusieurs personnes ont **déposé des dires à plusieurs reprises, et d'autres ont fait inscrire des observations identiques par plusieurs membres de leur famille ou par des voisins ou amis**. Un dénombrement rétabli n'apporterait sans doute aucun enseignement précis, car il serait difficile de faire la part entre les déclarations volontaires et celles qui résultent de demandes familiales ou, comme cela apparaît, d'un ou plusieurs employeurs.

Ce que l'on peut dégager de cette enquête, c'est que, malgré le prosélytisme, **les déclarations d'opposition** sont en très légère minorité (188/379), et qu'elles développent les mêmes arguments qui peuvent être synthétisés en une dizaine de points qui sont analysés plus loin.

Les observations favorables (178) sont le plus souvent concertées (grâce à un imprimé préétabli). Elles émanent, essentiellement, de riverains des chemins des Chênes et du Grand Chêne, qui subissent actuellement toutes les nuisances de la circulation est-ouest, ou d'habitants des communes voisines de l'ouest.

Les **manifestations de soutien** au projet, organisées par plusieurs associations, développent les raisons suivantes :

- a) Les nuisances (pollution, bruit, insécurité routière) sont concentrées sur les chemins des Chênes et du Grand Chêne qui ne sont que des chemins communaux au gabarit inadapté pour recevoir une circulation dense comparable à celle d'une route nationale.

- b) Le projet présente l'avantage de répartir les nuisances de la circulation, jusque-là concentrées sur ces 2 chemins, et de rendre au quartier St Jacques un peu de sérénité.
- c) Pour les habitants des communes voisines en transit dans le quartier St Jacques, la nouvelle voie va permettre de gagner du temps dans le trajet domicile-lieu de travail (jusqu'à 1 h 30 pour faire le trajet entre Peymeinade et Sophia).

Les oppositions (188) sont exprimées d'abord par les futurs riverains de la pénétrante, habitant dans les vallons des Bastides, des Loubonnières ou de Château Folie, mais aussi par des riverains de l'avenue Frédéric Mistral.

Les principales raisons de leur opposition qui seront analysées plus loin sont les suivantes :

Il s'agit d'une voie de transit déguisée	17
Le projet est inadapté aux problèmes posés	11
Report des embouteillages sur Jean Girard	99
Détérioration de la qualité de vie (nuisances)	101
Défiguration (massacre) du cadre environnemental	122
Coût excessif (et inutile)	76
Dévalorisation des biens immobiliers	33
Opposition sans raison donnée	12

Des solutions alternatives sont proposées aussi bien par les opposants que par certaines personnes favorables au projet. Ce sont :

Les solutions alternatives proposées :	nombre
- Un contournement ouest (par la vallée de la Siagne),	96
- La réalisation de l'échangeur de la Paoute,	37
- L'achèvement de l'échangeur de Rouquier	5
- la mise en œuvre de transports en commun (notamment vers Sophia et Antibes)	11
- l'élargissement du chemin des Bastides	1

- créer un rond-point au chemin des Bastides	1
- l'élargissement du chemin des Chênes	1
- améliorer le réseau viaire existant	3
- revenir au projet de 2002	4
- reprendre le tracé de l'A8 bis	1
- réaliser un tunnel	2

Il y a lieu de préciser que cette enquête a mobilisé les différentes associations de quartiers qui ont présenté tour à tour leurs observations. Ce sont :

ASSOCIATIONS	n° au registre	POSITION
Association de Défense de l'environnement des quartiers St Antoine et St Jacques	5	opposition
Association des Trois Chemins	21	Favorable
Fédération Vivre à Grasse	21	Favorable
Association Agréée de Défense des Ribes	62	Favorable
Association du quartier de Sainte Anne	150	Favorable
Association Grasse Environnement	226	Favorable
Association Protégeons les Roumigières	257	Favorable
Fédération d'Action Régionale pour l'environnement	290	Favorable

Il n'est pas indifférent de noter que sur les huit associations qui se sont exprimées, et qui sont concernées par les quartiers impactés, une seule est opposée au projet, et 7 sont favorables ou « plutôt favorables ».

Toutes les raisons présentées ci-dessus en faveur ou en opposition au projet ont été exploitées, soit en partie soit en totalité, par les différents intervenants.

Les oppositions au projet de prolongement de la Pénétrante Cannes Grasse ont utilisé les dix ARGUMENTS qui suivent (soit partiellement soit totalement) pour justifier leur position :

ARGUMENT n° 1

« La nouvelle voie n'est pas vraiment un « boulevard urbain » mais une « voie autoroutière », parce qu'elle n'est pas en connexion avec tous les chemins communaux traversés, et, de plus, elle ne servira que de voie de transit... le projet est d'un autre âge est inadapté au contexte urbanisé. » (17 observations : 5,12, 16, 51, 70, 74, 77, 146, 170, 225, 230, 236, 243, 262, 297, 306, 323).

« l'amélioration de la bretelle des Castors démontre qu'il est possible d'améliorer la circulation à moindre frais. (11 observations : n° 16, 18, 45, 51, 70, 74, 146, 147, 188, 262,377). »

« Le doublement à 4 voies reste possible (4 observations n° 5, 16, 174, 324]. » « la pente est trop forte et accidentogène. » (2 observations : n° 144, 242).

Avis du Commissaire enquêteur

a) au sujet de la qualification « Boulevard urbain »

Le projet soumis à l'enquête, bien qu'il se trouve dans le prolongement de la RD 6185, marque clairement la rupture avec l'infrastructure existante après son arrivée sur le premier giratoire plan des Castors. A partir de ce carrefour, le projet pénètre en milieu urbain et son aménagement est adapté en conséquence avec un **carrefour à niveau et des franchissements pour les piétons**, alors que la section de la RD6185 en service depuis Cannes jusqu'au giratoire de l'Alambic à Grasse a un statut de voie rapide à 2x2 voies (sans passage pour les piétons), à la vitesse limitée entre 90km/h et 110 km/h selon les sections, avec des échangeurs dénivelés avec le réseau secondaire.

Le profil du boulevard urbain est également réduit à 2x1 voie, avec une voie lente supplémentaire dans le sens montant en raison de la pente du projet, et la vitesse est limitée à 70km/h.

Ce boulevard urbain est accompagné d'un cheminement piétonnier et cyclable, tantôt accolé à la voie, tantôt séparé.

L'éclairage est assuré par des mâts de type urbain et non routier, et un éclairage spécifique sera quant à lui implanté le long de la piste cyclable et du cheminement piétonnier. Pour des raisons d'économie d'énergie et environnementales, le maître d'ouvrage n'envisage que l'éclairage des sections où des exigences de sécurité le nécessiteront.

Au demeurant, la contestation au sujet de la qualification de la voie en « boulevard urbain » est sans effet sur l'utilité publique du projet, car dans toute ville, les boulevards urbains servent à la fois pour la desserte des voies ou propriétés riveraines, mais aussi de voies de transit, voire de contournement des villes. Ce n'est pas la qualification ou le statut conférés à la voie qui conditionne son utilité publique.

b) Au sujet de l'absence de connexion de la voie au réseau urbain

Il convient de rappeler que les échanges avec la voirie locale sont constitués par :

- L'échangeur actuel de l'Alambic avec la RD9
- Le giratoire du chemin des Castors,
- Le passage dénivelé de l'avenue Frédéric Mistral,
- Le giratoire de l'avenue de la Libération.

Entre le giratoire des Castors et l'avenue Frédéric Mistral, il n'est pas concevable de connecter la nouvelle voie avec les voies communales existantes, telles que Château Folie et Loubonnières pour les raisons suivantes :

- *Dénivelés importants* : la connexion directe avec les chemins de Château Folie et des Loubonnières ne peut être envisagée en raison de leur situation en dénivelé par rapport au projet.
- *Sécurité* : le gabarit des voies existantes est très étroit, et il n'est pas envisageable d'y diriger un trafic supplémentaire en dehors des modes doux.

En outre, le prolongement de la pénétrante permettra aux riverains d'utiliser les connexions assurées avec les voies sécantes et adjacentes des chemins des Bastides et des Castors, puis des avenues Frédéric Mistral et de la Libération par l'intermédiaire de carrefours aménagés. Quatre carrefours seront aménagés sur le parcours (y compris ceux au

début et à la fin de la prolongation). Seuls les chemins des Loubonnières et de Château Folie ne seront pas connectés avec la nouvelle voie.

c) Au sujet de l'emprise de la plateforme routière

Plusieurs questions ont été soulevées sur le possible élargissement de cette voie à une 2x2 voies, ultérieurement.

Il est précisé que l'emprise du projet telle qu'elle est définie à l'enquête parcellaire correspond à l'emprise définitive de la future voie qui correspond à une 2x1 voie, plus une deuxième voie pour les véhicules lents dans le sens de la montée en direction de la RD2562. De plus, le profil en travers, limité à trois bandes roulantes sur les viaducs, ne permettra pas l'aménagement d'une quatrième voie.

Un élargissement ultérieur de cette emprise n'est pas envisagé par le département. Celui-ci serait par ailleurs soumis à une nouvelle DUP.

Quant à la pente de 7 %, dont il est dit qu'elle serait accidentogène, elle a été réduite par rapport à un projet précédent où elle était de 9 %, et le Département a prévu de placer une signalétique et des dispositifs destinés à réduire la vitesse (bandes rugueuses, radars pédagogiques).

d) Au sujet du stade Jean Girard

Ce stade est un équipement public répondant à un besoin d'intérêt général. Pour cette raison, son emprise et son fonctionnement ne seront pas modifiés avec la mise en service de la nouvelle voie. Le parking actuel ne sera pas réduit, et son accès demeurera inchangé depuis le giratoire Jean Girard. Par ailleurs, les plages d'utilisation du stade ne seront pas en conflit avec les heures de pointes journalières de trafic. En effet les matchs générant l'utilisation maximale du parking n'ont lieu que les week-ends.

ARGUMENT n° 2

« Elle ne sera pas utilisée par les Grassois ». (17 observations : n° 5, 12, 16, 51, 70, 74, 77, 146, 170, 225, 230, 236, 243, 262, 297, 306, 323).

Avis du commissaire enquêteur

Cette remarque s'appuie sur le constat actuel qui révèle un engorgement des flux de véhicules aux heures de pointe aux carrefours de la Halte et de Jean Girard en raison de l'étroitesse des chemins assurant actuellement le transit Ouest-Est (Chemins des Chênes et du Grand Chêne).

Une étude de trafic de grande ampleur a été menée en 2009/2010 sur l'ouest grassois depuis le département du Var jusqu'à Pégomas comprenant :

- la mise en place de 58 postes de comptages automatiques, du 14 septembre au 31 octobre 2009, sur l'ensemble du secteur d'étude, et plus particulièrement le long de la RD2562 et RD609 ;
- la réalisation d'une enquête origine destination le 15 octobre 2009, aux heures de pointes du matin et du soir, afin de reconstituer les mouvements des automobilistes sur le secteur.

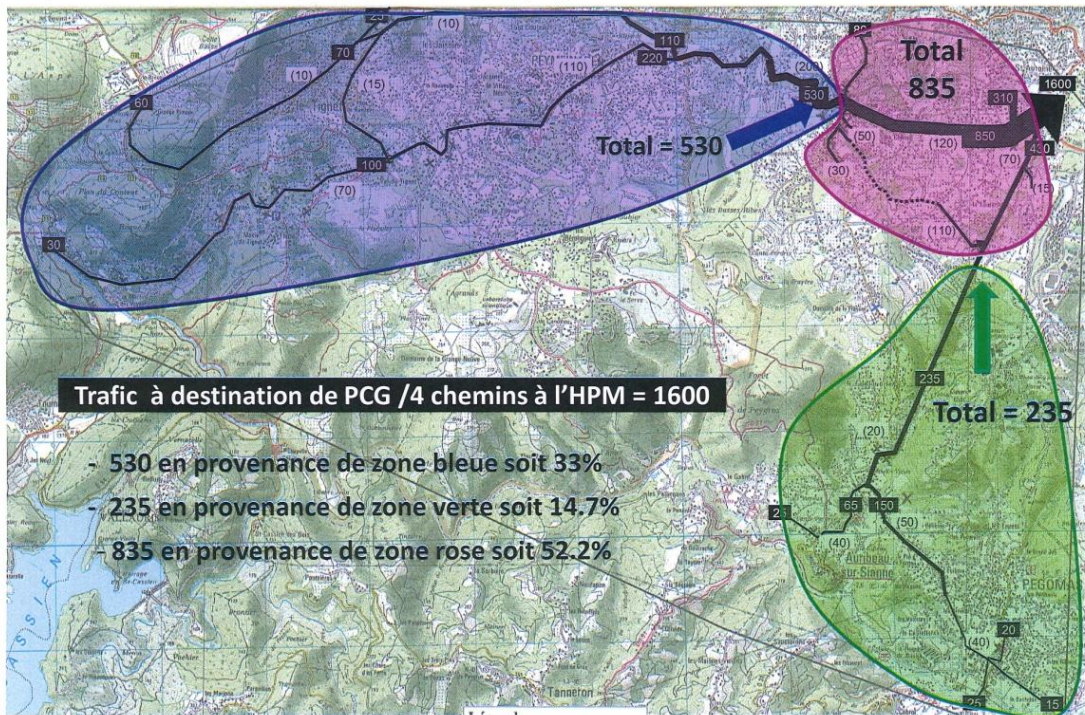
Les données relevées ont été analysées et regroupées par zone. Il en ressort les cartes de synthèse ci-dessous, concernant les mouvements tournés en direction de la pénétrante et du carrefour des 4 chemins.

On constate qu'à l'heure de pointe du matin, il est comptabilisé 1.600 véhicules par heure sur le poste situé juste en aval du giratoire de l'Alambic, avant d'entrer sur la PCG.

Sur ces 1.600 véhicules, 330 véhicules proviennent des communes voisines (soit 20.6%), et 200 véhicules se rajoutent sur la RD2562 en provenance de l'est de Peymeinade et de Saint Anne. On a donc un total de 530 véhicules qui arrivent par la RD2562 aux abords de Jean Girard, à l'heure de pointe du matin, et qui représentent 33% du trafic total à destination de la PCG ou des 4 chemins.

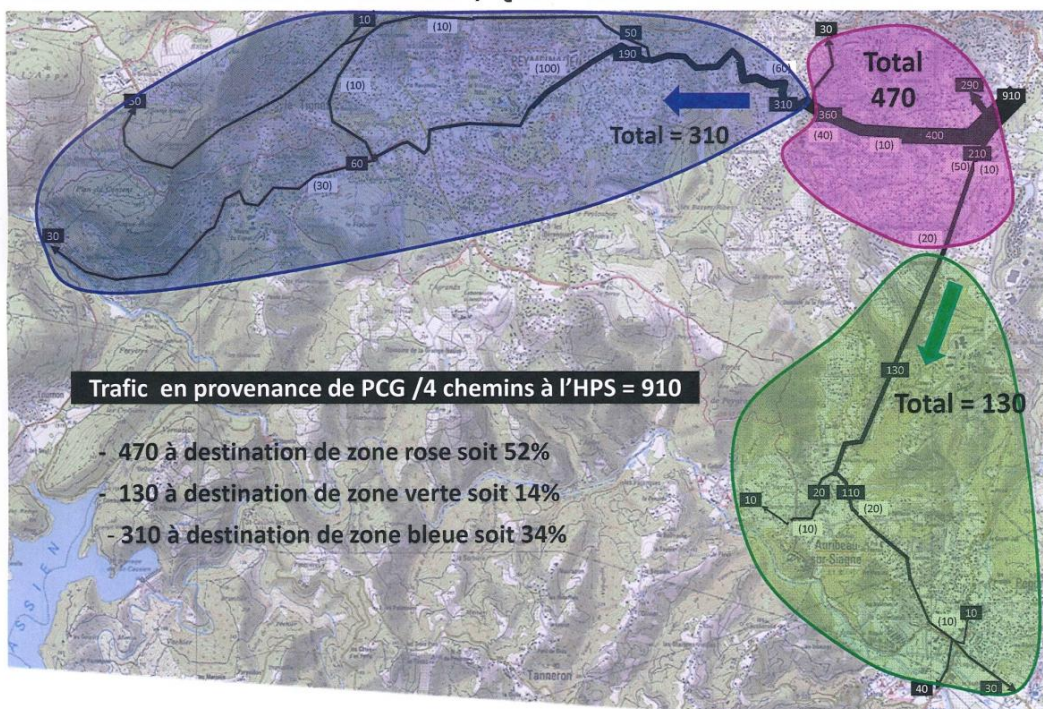
Un trafic total de 835 véhicules est généré par le secteur rose ci-dessous de Grasse, et qui représente 52.2% du trafic total à destination de la PCG ou des 4 chemins.

Les mouvements tournés vers Pénétrante / Quatre Chemins – Pointe du Matin



Le trafic étant pendulaire, le phénomène inverse se produit à l'heure de pointe du soir comme le montre la carte ci-dessous. Le trafic étant plus étalé le soir que le matin le phénomène de pointe est moins marqué.

Les mouvements venant de Pénétrante / Quatre Chemins – Pointe du Soir



Le flux des véhicules venant des communes de l'ouest n'est donc pas le flux majoritaire qui est généré dans le secteur de Grasse.

Ainsi, le trafic majoritaire provenant de Grasse serait toujours confronté au problème de l'entonnoir, que constituent les chemins des Chênes et du Grand Chêne, inadaptés au trafic actuel, si la prolongation, objet de l'enquête, n'était pas réalisée. Cependant, cette dernière prolongation sera accessible, à partir de l'ouest, par l'avenue de la Libération, mais aussi par l'avenue Frédéric Mistral, qui n'est guère plus large que les trois Chemins précités. C'est pourquoi, cette dernière gagnerait à être élargie.

Ainsi, l'argument selon lequel la nouvelle voie **ne servira qu'à la population habitant en dehors de Grasse**, est inexact. En outre, ce n'est pas, non plus, cet usage qui serait susceptible de retirer l'utilité publique à ce projet.

La pertinence de cet argument n'est donc pas établie, d'autant qu'il a été employé par des personnes qui avaient signé une pétition en 2005 pour que se réalise le prolongement de la pénétrante.

ARGUMENT n° 3

« Projet inutile, inefficace qui ne résout en rien le problème de l'afflux de la circulation car la nouvelle voie va contribuer à reporter les bouchons au Stade Jean Girard. » [99 observations : n°1, 5, 6, 9, 16, 18, 22, 25, 35, 38, 45, 55, 59, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 74, 77, 144, 146, 147, 148, 151, 152, 153, 164, 165, 174, 180, 188, 222, 225, 227, 228, 231, 234, 235, 236, 239, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 249, 258, 259, 261, 262, 266, 269, 271, 274, 275, 276, 277, 279, 280, 281, 282, 284, 285, 286, 287, 291, 293, 297, 298, 301, 303, 311, 312, 317, 318, 320, 323, 325, 326, 331, 332, 333, 339, 342, 345, 349, 355, 362, 363, 364, 366, 367, 369, 376,377]. **« Pensez à la circulation des enfants de St Jacques** [4 observations n° 165, 231, 287, 317]. »

Avis du commissaire enquêteur

Attentif aux nombreuses craintes exprimées (99 observations), lors de l'enquête publique, sur le mauvais fonctionnement des carrefours situés aux deux extrémités du futur projet, le commissaire enquêteur a demandé au Maître d'ouvrage de fournir les résultats des études réalisées, et des comptages, sur la capacité des carrefours situés aux deux extrémités de la nouvelle voie.

Le Maître d'Ouvrage a fourni les explications qui suivent :

« ... le tableau synthétique des trafics et une analyse détaillée de chaque giratoire est présentée ci-après :

- 1) Le nouveau giratoire entre la RD6185 prolongée et la RD2562
- 2) Le giratoire Jean Girard entre la RD2562 et l'avenue Frédéric Mistral
- 3) Le giratoire de la Halte entre la RD609 (avenue Félix Raybaud) et le chemin des Chênes
- 4) Le giratoire des quatre chemins
- 5) Les voiries communales en particulier le chemin des Chênes.

Tableau synthétique présentant les charges sur les différents giratoires : situation actuelle en 2008, situation 2020 sans le projet (fil de l'eau) et situation en 2020 avec le projet.

Trafic sur giratoires (en uvp)		Nouveau giratoire RD6185 / RD 2562	Jean Girard RD2562 / RD609 / F.Mistral	La Halte RD609 / chemin des Chênes	Quatre Chemins
Rayon extérieur		27.50m	27m	11m	24.50m
Nombre de branches		3	5 (dont L. Icard faible)	4	6
Charge du giratoire actuel (2008)	HPM	-	1938	2167	3459
	HPS	-	1877	1986	3885
Charge 2020 du giratoire au fil de l'eau sans projet	HPM	-	2815	2765	3768
	HPS	-	2511	2655	4214
Charge 2020 du giratoire avec projet	HPM	2260	3530	2280	2884
	HPS	2512	3487	2095	3146

(HPM/HPS : heure de pointe du matin et du soir)

« L'analyse des giratoires est présentée ci-dessous en évoquant les réserves de capacités et temps d'attente associés plus représentatifs que les seuils de saturations.

1- Le nouveau giratoire entre la RD6185 prolongée et la RD2562

« Le nouveau giratoire sera implanté sur la RD2562 (avenue de la Libération) qui supporte aujourd'hui des trafics journaliers de l'ordre de 12.000 véhicules/jour.

« Les réserves de capacité du nouveau giratoire sont très bonnes à l'heure de pointe du matin (supérieures à 40%).

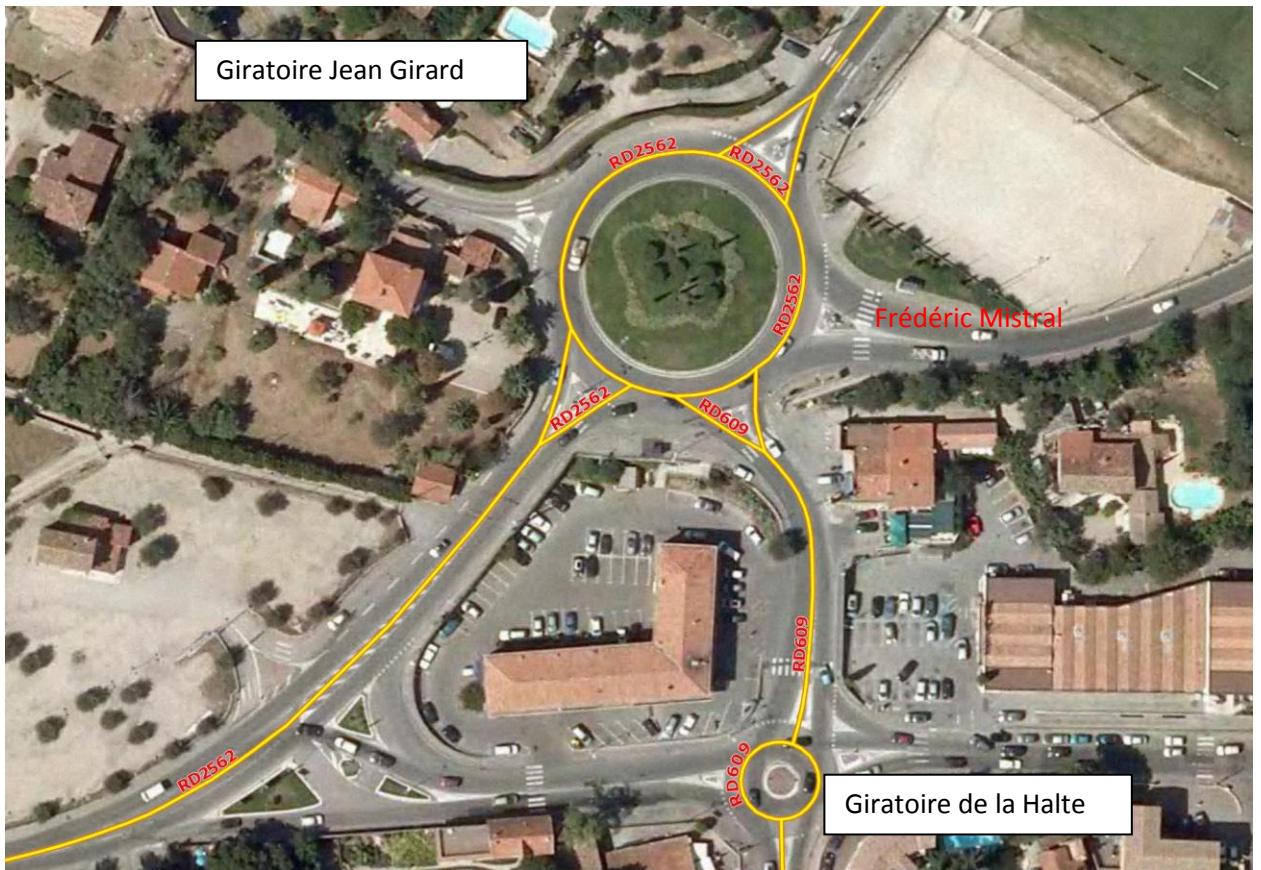
« A l'heure de pointe du soir, la réserve de capacité est également correcte sur la branche du prolongement de la pénétrante Cannes Grasse (15%, correspondant à un temps d'attente de 6 secondes sur cette branche) et les réserves de capacité des autres branches sont supérieures à 55%.

« Ce giratoire ne posera pas de problème de circulation à l'horizon 2020 avec le prolongement de la pénétrante Cannes Grasse en service.

2- Le giratoire Jean Girard entre RD2562 / RD609 / Frédéric Mistral

« Actuellement, le giratoire fonctionne correctement avec des réserves de capacité supérieures à 50%.

« A la mise en service du projet si le giratoire ne subit aucune modification par rapport à ses caractéristiques actuelles, l'étude de trafic conclue à une limite uniquement sur le fonctionnement de la branche RD609 - avenue Félix Raybaud.



« Les matrices font état d'une augmentation de trafic, la charge du giratoire évolue à l'heure de pointe du matin de 2815 à l'horizon 2020 sans projet à 3530 véhicules à l'horizon 2020 avec projet soit 25% en plus, et à l'heure de pointe du soir de 2511 à 3487 soit 39%. Cette évolution est due aux augmentations de trafics sur les branches de l'avenue de la Libération, route de Draguignan et avenue Félix Raybaud.

« Le maître d'ouvrage prévoit **des améliorations sur l'existant**, en dehors des emprises du projet soumises à la procédure de DUP, à mettre en œuvre en complément dans les phases ultérieures d'étude de l'aménagement :

« a) La mise à deux voies de l'entrée du giratoire depuis l'avenue Félix Raybaud permettra de faire passer la capacité de la voie à plus de 25% sur les deux périodes de pointe. Cet aménagement est réalisable sur le domaine public routier existant ;

b) L'élargissement de l'anneau d'un mètre par l'intérieur permet de gagner 3 à 5% de réserve de capacité par voie contrainte soit :

- Avenue Félix Raybaud se retrouve à 33% en HPM et 31% en HPS
- La Route de Draguignan à 14% en HPM et 28% en HPS.

« L'étude de ce carrefour sera poursuivie lors des phases ultérieures d'aménagement, sachant que des solutions nécessitant de légères reprises de ce carrefour existent. Elles seront notamment affinées après une campagne de comptage complémentaire.

« A noter que ce giratoire est de plus grande dimension que celui des 4 chemins avec un rayon extérieur de 27 mètres contre 24.50 mètres, qu'il est constitué de moins de branches, et est bien moins déversé.

3- Le giratoire de la Halte RD609 / Chemin des Chênes

« L'analyse théorique du giratoire présente des réserves de capacités satisfaisantes aujourd'hui (supérieures à 25%) et comptabilise un trafic total de 2.167 véhicules à l'heure de pointe du matin et 1.986 véhicules à l'heure de pointe du soir.

« A l'horizon 2020, ce carrefour passera de 2.765 véhicules à l'heure de pointe du matin, sans le projet, à 2.280 véhicules, avec le projet, soit une baisse de 18%. De même, à l'heure de pointe du soir, le trafic diminue de 2.655 à 2.095 véhicules par heure soit 21% en moins avec le projet.

« Les réserves de capacité, partout supérieures à 25%, sont correctes sauf pour la RD609 à l'heure de pointe du soir présentant une réserve de capacité de 4% pouvant conduire à 70 secondes d'attente, ce qui est semblable à l'attente moyenne d'une phase de feu tricolore.

« Ce giratoire supporte un trafic important pour un mini-giratoire. Des dysfonctionnements ponctuels sont relevés en pratique, également liés à la présence des stationnements au droit des commerces. Un léger redimensionnement de ce giratoire est envisageable. Il peut

s'accompagner de mesures à prendre en liaison avec la ville sur la maîtrise des stationnements.

4- le giratoire des quatre chemins

« Actuellement, le giratoire des 4 chemins présente des dysfonctionnements majeurs dus à des réserves de capacité très largement négatives pour les deux périodes, (-38% sur l'avenue Georges Pompidou à l'HPM, et -37% sur l'avenue de Cannes pour l'HPS correspondant également à plus de 11 minutes d'attente).

« Après la réalisation du prolongement de la PCG, le trafic sur ce giratoire est fortement diminué, passant d'environ 3600 véhicules/heure aujourd'hui (4.000 véhicules à l'horizon 2020 sans projet) à 3.000 véhicules/heure.

« Les réserves de capacités sont largement supérieures à 20%. Plus aucun temps d'attente important n'est relevé (maximum 12s). Le fonctionnement de ce giratoire pour les deux périodes horaires est fortement amélioré. »

5- les voiries communales en particulier le chemin des Chênes

« La réalisation de la poursuite de la pénétrante Cannes Grasse permet de réduire le trafic de 15.000 véhicules/jour à 10.000 véhicules/jours dans les deux sens cumulés, soit d'un tiers, permettant de rendre ce trafic compatible avec une voirie locale non dimensionnée pour supporter une telle circulation.

« En conclusion, la poursuite de la RD6185 jusqu'à la RD2562 est particulièrement bénéfique pour le giratoire des quatre chemins et les voiries locales du secteur, en particulier le chemin des Chênes.

« L'insertion sur la RD2562 induit des augmentations de trafic dans le secteur ouest, ne présentant aucun problème pour le nouveau giratoire à créer, mais chargeant globalement le carrefour Jean

Girard, tandis que celui de La Halte a un trafic équivalent à la situation actuelle, mais moindre par rapport à la situation 2020 sans projet.

« Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique rend compte de ces difficultés potentielles (page 200). Le conseil général a poursuivi l'analyse afin de démontrer que des solutions simples existent permettant de conférer des fonctionnements corrects à ces giratoires.

« Le giratoire Jean Girard et celui de la Halte seront complétés des aménagements explicités ci-dessus.

« En fonction de l'évolution du trafic entre les études menées et la finalisation du projet, une étude complémentaire sera lancée par le Conseil Général sur ce secteur, dans les phases ultérieures de définition de l'aménagement, en liaison avec la CAPAP et la ville de Grasse, gestionnaires des voies adjacentes et notamment du stationnement. »

Ainsi, les craintes exprimées par les 99 observations pronostiquant une asphyxie à l'ouest de Grasse, ne sont pas justifiées. Selon les études de trafic, les aménagements prévus, complétés d'adaptations ponctuelles dans les carrefours et les voies en connexion avec le projet, permettront de fluidifier la circulation.

A propos des observations relatives à la nécessité de prévoir **une voie de circulation sécurisée pour les piétons, les cycles et les voitures d'enfants**, sur l'avenue de la Libération, le Conseil Général, interrogé à ce sujet, intégrera cette demande fondée dans son programme. Voici sa réponse :

« Dans le cadre du projet de création de logements sociaux sur la parcelle BR57 en face du stade Jean Girard, il est prévu une requalification de l'avenue de la Libération entre le futur giratoire avec la RD6185 et le giratoire Jean Girard.

Le profil en travers associé à ce projet comprend un trottoir de 2.50m, de part et d'autre de la chaussée, et une piste cyclable de 2m (profil en travers fourni par la CAPAP). »

ARGUMENT n° 4

« Le projet va dégrader la tranquillité et la qualité de vie des riverains, en apportant des pollutions sonores, atmosphériques, particules,[101 observations : n° 3, 5, 14, 17, 18, 22, 25, 29, 42, 43, 47, 54, 58, 59, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 74,77, 145, 147, 148, 165, 167, 172, 174, 175, 222, 225, 228, 229, 230, 231, 234, 235, 236, 239, 240, 241, 244, 245, 247, 248, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 266, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 293, 294, 296, 297, 298, 302, 304, 305, 307, 310, 318, 320, 321, 323, 328, 340, 342, 348, 349, 354, 357, 360, 361, 362, 363, 364, 366, 367, 371, 372, 375,377].

Avis du commissaire enquêteur

De nombreux d'intervenants justifient leur opposition par la génération des nuisances diverses issues de la nouvelle voie.

A ce propos, il est nécessaire de rappeler que la grande majorité des riverains, aujourd'hui opposés au projet, s'est établie dans le quartier de Saint Antoine et des Loubonnières depuis moins de 40 ans, en connaissant l'existence du projet de prolongement de la PGC, et par voie de conséquence, des contraintes qui en résulteraient.

Néanmoins, le dossier présenté à l'enquête expose les mesures que le maître d'ouvrage a l'intention de prendre pour limiter les différentes nuisances. Voici ci-après un bref rappel :

- **Nuisances sonores**

Conformément à la réglementation sur le bruit, toutes les habitations, qui présentent un dépassement du seuil de 60dBAde jour, et 55 dBA de nuit, doivent être protégées.

Toutefois, le principe d'antériorité précise que la limitation de l'impact acoustique de l'infrastructure concerne les bâtiments dits sensibles au bruit ayant été autorisés avant l'existence administrative de l'infrastructure. Le dépôt du permis de construire doit être antérieur à

la date d'ouverture de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) portant sur le projet de création de l'ouvrage.

Afin de respecter les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage privilégiera :

- d'une part, la réduction du bruit à la source (caractéristiques géométriques de l'infrastructure, écrans acoustiques, revêtements de chaussées peu bruyants, etc.)
- d'autre part, l'isolation acoustique de façade des bâtiments.

Dans le cadre de l'opération, une analyse de l'ambiance sonore initiale et une prévision des impacts acoustiques à long terme, à l'horizon 2036, a été effectuée.

Il résulte de ces simulations que près de 120 logements, impactés par ce dépassement de seuil, bénéficieront de protections acoustiques collectives ou individuelles.

Protection collectives

Près de 100 bâtiments d'habitation recensés bénéficieront de protections acoustiques constituées de 8 écrans absorbants (1 écran de 2m de hauteur, 1 écran à 2.50m, 5 écrans de 3m et 1 écran de 3.50m), 3 murets de 1,10ml, de merlons de terre ou de glissières en béton armé.

Le linéaire total des protections collectives est de 2.015 mètres sur un total de 3.940 ml, soit 52%.

Protections individuelles

Les habitations pour lesquelles les écrans acoustiques sont insuffisants ou inadaptés en raison de leur situation (lorsque la maison est en hauteur par rapport à la voie) seront protégées par des traitements de façades (double vitrage et isolation de toiture si nécessaire).

Le nombre total d'habitations traitées en protections individuelles s'élève à 22 unités.

Le coût prévisionnel de l'ensemble des protections acoustiques, compris dans le coût du projet, se monte à 2.100.000 €HT.

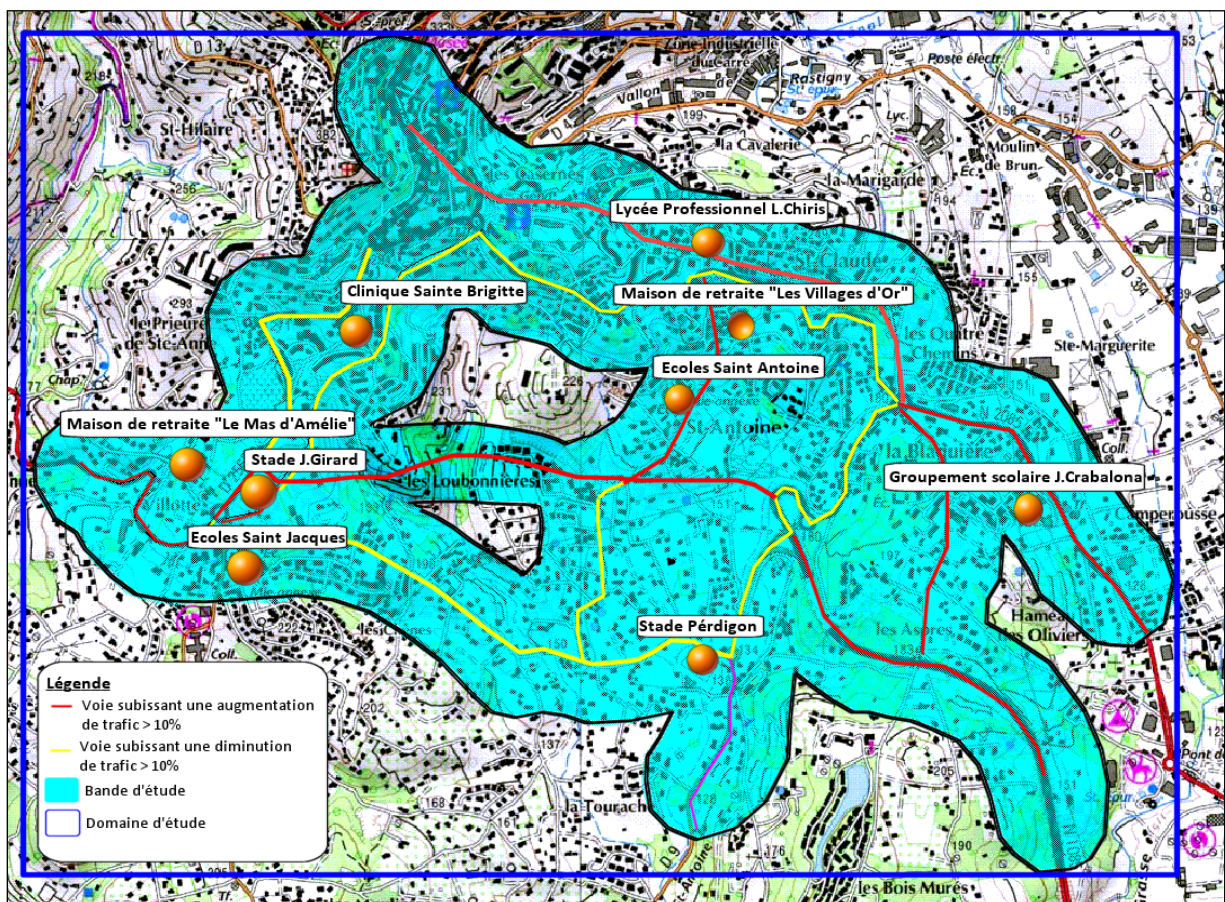
- **Qualité de l'air**

La pollution atmosphérique est une nuisance pour laquelle il n'existe pas encore de mesures compensatoires efficaces, excepté sa réduction à la source.

Le trafic routier est une source importante de dioxyde de carbone (marqueur principal de la pollution générée par le trafic automobile), de particules et de composés organiques volatiles. Les autres composés étant considérés comme secondaires.

De l'étude spécifique réalisée par TECHNISIM aux différents horizons (2008 et 2020 sans prolongement et 2020 avec prolongement), il ressort que le projet aura des conséquences positives sur la qualité de l'air.

Figure 1: Représentation du domaine et de la bande d'étude considérée



Les schémas ci-dessous démontrent la dispersion du dioxyde d'azote, aux différents horizons précités (cartes extraites du volet étude d'impact).

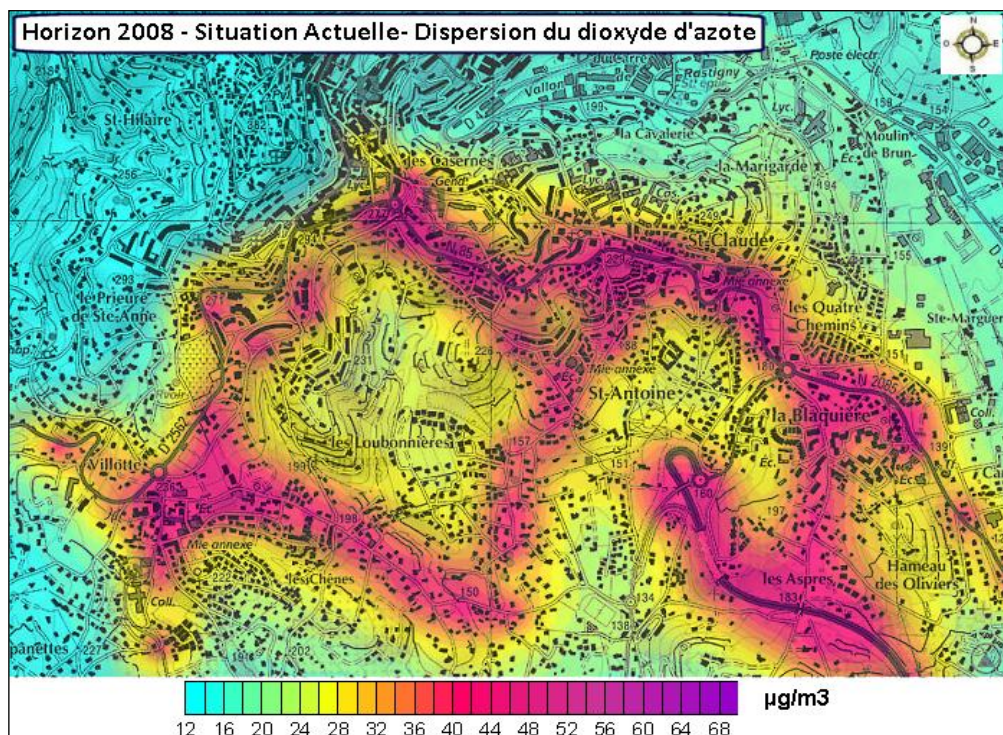


Figure 2 : Dispersion du dioxyde d'azote pour la situation de 2008

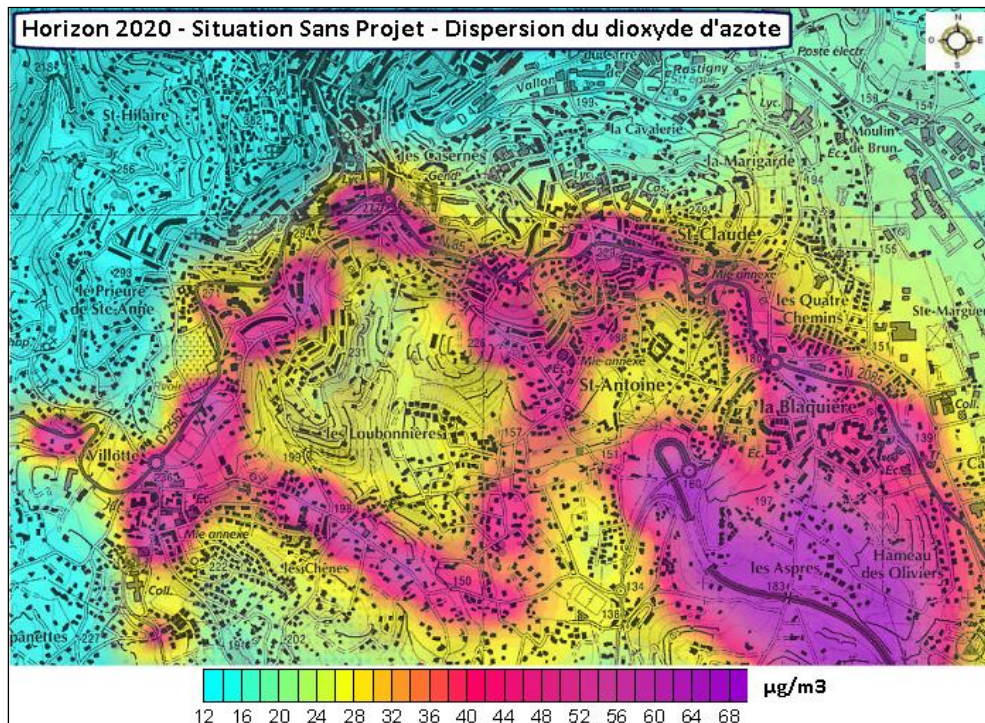


Figure 3 : Dispersion du dioxyde d'azote à l'horizon 2020 – sans projet

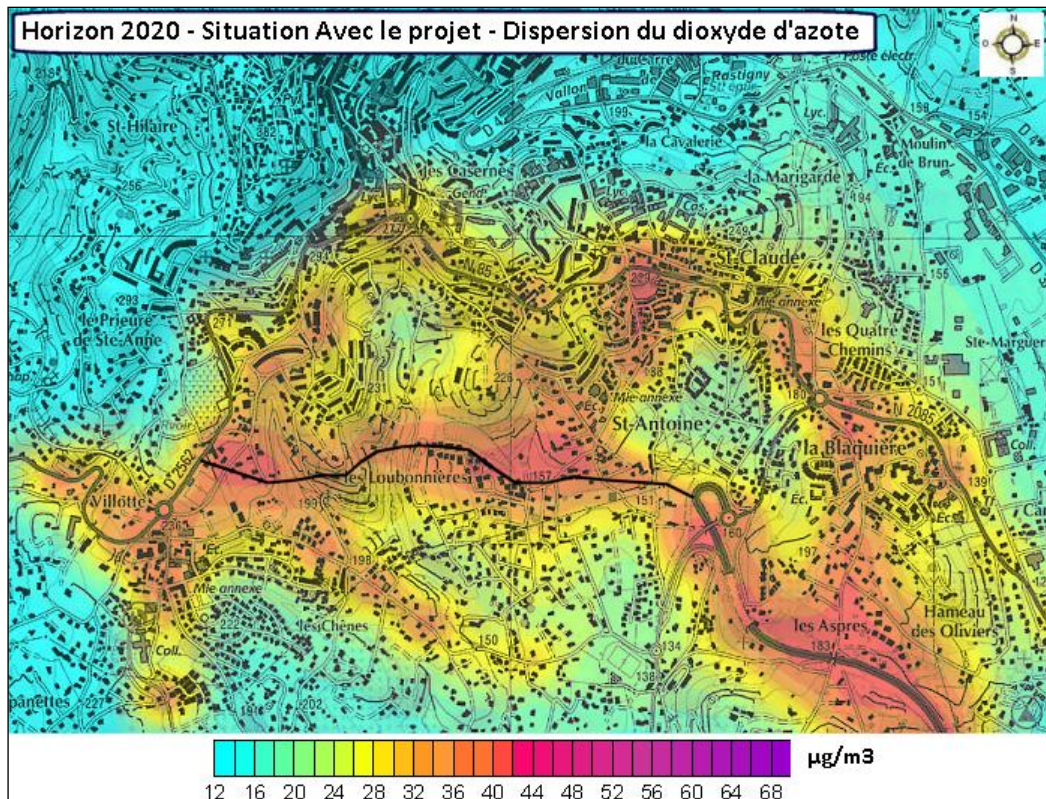


Figure 4 : **Horizon 2020 avec projet**– concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote

En 2020, avec la réalisation du projet, **les concentrations sont très inférieures à celles obtenues au même horizon, si le projet n'était pas réalisé**, compte tenu de la fluidité apportée au trafic.

Au niveau des lieux sensibles (cliniques, maisons de retraites, écoles, collège, stades dont le stade Jean Girard), les niveaux réglementaires sont respectés avec la création de la nouvelle voie, contrairement à la situation sans projet.

Par ailleurs, la conception permettra de réduire la propagation de la pollution gazeuse et particulaire en accompagnant le projet routier d'arbres de hautes tiges, de buissons denses en bord de chaussée et d'écrans acoustiques.

- **Nuisances pendant la réalisation des travaux**

Compte tenu de la configuration des chemins communaux intersectés par le projet, tels que ceux de Château Folie, des Loubonnières et des Bastides, l'ensemble des acheminements de matériaux et de circulation d'engins de chantiers se fera exclusivement par la plateforme de la future voie.

Les éléments qui précèdent sont fournis par le dossier présenté à l'enquête publique. Ils démontrent que d'importantes mesures sont prévues pour limiter au maximum l'impact du projet sur le cadre de vie des riverains.

ARGUMENT n° 5

« Atteinte à l'environnement, massacre écologique, défiguration du quartier avec les viaducs, destruction de la faune et de la flore (destruction des tulipes et d'un bois de chênes verts),[122 observations : n° 3, 5, 6, 9, 12, 14, 16, 17, 18, 22, 23, 29, 42, 47, 49, 51, 54, 56, 58, 59, 65, 66, 69, 70, 71, 74, 77, 141, 144, 145, 146, 148, 154, 156, 164, 166, 167, 172, 174, 179, 180, 222, 225, 227, 228, 229, 235, 236, 237, 240, 241, 242, 244, 245, 247, 248, 249, 250, 251, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 266, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 285, 286, 287, 288, 289, 293, 294, 296, 297, 299, 300, 301, 302, 304, 305, 306, 307, 311, 312, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 330, 340, 343, 344, 347, 348, 349, 350, 354, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367].

Avis du commissaire enquêteur

a) au sujet de la défiguration du paysage

Il convient de rappeler, en premier lieu, que le caractère naturel qui prévaut sur le site aujourd'hui est renforcé par le gel des emprises foncières du projet depuis quarante années sur 132.538 m² (Emplacement Réservé n° 38).

En second lieu, le Département a retenu l'option de deux viaducs sur la partie amont du projet, pour le franchissement de deux vallons. Cette option est moins pénalisante pour l'environnement que l'apport de remblais, imaginé lors d'études précédentes pour combler les vallons. L'emprise au sol des talus de remblais, pour franchir les vallons, aurait eu un impact plus sévère sur le paysage, notamment avec un effet de coupure visuelle, la destruction du milieu naturel, la suppression des

corridors pour le passage de la faune et la réduction de la transparence hydraulique.

Contrairement au projet antérieur, ayant pourtant obtenu un consensus, qui prévoyait de franchir les vallons avec des remblais, la solution projetée est plus respectueuse de l'environnement, car seule l'emprise des piles aura un impact sur le sol. Des études architecturales spécifiques seront conduites postérieurement à la DUP, afin de permettre d'affiner le caractère esthétique de ces ouvrages. En effet, le Département a prévu de lancer un concours de maîtrise d'œuvre pour la réalisation de l'avant-projet définitif, puis du projet, permettant notamment de s'adjoindre des compétences d'architectes et de paysagistes, afin de parfaire l'intégration architecturale et paysagère des ouvrages d'art et de la route.

La hauteur des viaducs a fait l'objet de plusieurs observations. Pour le viaduc de Château Folie, la cote de la chaussée varie de 11 m environ, à proximité des culées, à 27m à son point le plus haut par rapport au fond du vallon à franchir. La cote de la chaussée du viaduc des Loubonnières sera, quant à elle, entre 6 et 8 mètres de hauteur aux abords des culées, et à 18.50 m par rapport au fond du vallon. Ces informations figurent à la page 29 du dossier.

En outre, le maître de l'ouvrage n'envisage que l'éclairage des sections où des exigences de sécurité le nécessiteront. Cette précision a été présentée à l'Autorité Environnementale en réponse à son interrogation liée à la présence des chauves-souris.

En ce qui concerne les espèces protégées, il est rappelé qu'une procédure de demande de dérogation pour la transplantation de la Tulipe de Lortet et de la Tulipe de l'Ecluse a été menée par le Conseil Général. Deux arrêtés préfectoraux portant autorisation de transplantation ont été pris les 18 novembre 2011 et 26 janvier 2013.

Dans le cadre de cette démarche, le tracé de la nouvelle voie a été modifié pour réduire au maximum l'impact sur ces espèces. De plus, une parcelle a été acquise pour procéder aux transplantations nécessaires, et le Département s'est engagé dans la mise en œuvre d'un

plan de gestion et de suivi de ces espèces. L'ensemble de ces mesures est évalué à 476.900€.

Enfin, le bois de chêne vert mentionné au fond du vallon de Château Folie ne sera pas détruit par la piste cyclable, et par l'implantation des piles du viaduc qui sera réalisée dans le respect du milieu naturel.

Il est évident que la nouvelle voie sera perceptible dans le paysage, mais des mesures d'insertion dans les sites traversés seront multipliées afin d'intégrer au mieux la voie dans l'environnement.

Pour une meilleure insertion paysagère, les terrassements seront traités par endroits en restanques, à l'image de ceux rencontrés sur le secteur. Cette solution de terrassement permettra de limiter l'emprise des talus et de relier de façon plus intégrée les divers ouvrages de franchissement rencontrés (tablier et culée de pont). Ces murets permettront l'accroche des terrassements avec les restanques existantes.

Le traitement en pierres sèches sera repris pour les écrans acoustiques en alternance avec la mise en place d'une végétation grimpante afin de limiter l'impact de ces éléments.

Enfin, le traitement paysager de l'ensemble de la voie renforcera l'intégration du projet dans son environnement.

ARGUMENT n° 6

« Projet dispendieux, coût « excessif », « énorme », « exorbitant » à payer par le contribuable, soit 33 M€ au kilomètre, [76 observations : n° 5, 6, 10, 14, 18, 22, 29, 35, 45, 47, 51, 58, 59, 65, 67, 70, 71, 74, 77, 144, 146, 147, 151, 153, 154, 164, 165, 166, 167, 172, 174, 179, 180, 188, 222, 229, 234, 235, 236, 237, 239, 240, 241, 242, 247, 248, 249, 250, 251, 256, 260, 261, 262, 265, 266, 269, 278, 291, 293, 294, 297, 306, 307, 311, 312, 318, 319, 320, 321, 323, 324, 325, 328, 331, 376,377].

Avis du commissaire enquêteur

Le montant global de l'opération, estimé au stade d'un avant-projet sommaire, est détaillé par grands postes dans le tableau suivant :

Postes	Coût M€
Frais d'études, prix généraux et travaux préparatoires	8,9
Terrassements	6,2
Viaducs Loubonnières et Château Folie	18,6
Ouvrages d'art courants (Mistral, Bastides, Loubonnières, ouvrage hydraulique de la Siagne)	2,5
Murs de soutènement	4,8
Chaussées	3,8
Equipements d'exploitation et de sécurité (dispositif de retenue, éclairage public, signalisation)	1,7
Assainissement (réseaux et 2 bassins de rétention)	1,4
Aménagements paysagers	1,3
Protections acoustiques	2,1
Echangeur raccordement RD9	2,7
Total HT	54,0
TVA 19,6%	10,6
Total TTC	64,6
Foncier	3,90
TOTAL	68,5

Le poste le plus élevé est celui des ouvrages d'art. Il représente un total de 25,9M€ pour les viaducs, ouvrages d'art courants et murs de soutènement, soit près de 47% du montant total de l'opération. L'avancement des études, après réalisation des sondages géotechniques, permettra d'optimiser le projet et son coût.

Le coût de réalisation des 2 viaducs, estimé à 18.6 M€ HT (6.3 M€ pour Loubonnières et 12.3 M€ pour Château Folie), pèse, à lui seul, pour plus de 34% du montant total du projet.

Le coût au m² pour ces 2 ouvrages est environ de 3.000€/m², ratio fréquemment utilisé pour ce genre d'ouvrage (entre 3.000 et 3.500€/m²).

Il convient également de rappeler le coût des ouvrages hydrauliques et des mesures compensatoires et d'insertion de la nouvelle voie dans l'environnement, qui représentent 10 % environ du coût total soit 6.930.800 € H.T.

ARGUMENT N° 7

« Dévalorisation des biens immobiliers[33 observations : n° 3, 5, 6, 14, 16, 17, 18, 22, 29, 42, 68, 70, 71, 74, 77, 147, 165, 167, 172, 222, 225, 228, 236, 240, 241, 247, 265, 297, 319, 320, 328, 339,377].

Avis du commissaire enquêteur

La dévalorisation des biens immobiliers des riverains subissant directement l'emprise de la nouvelle voie est certaine, mais ils seront indemnisés sur la base de l'estimation de France Domaine, comprenant la perte de la valeur immobilière et l'indemnité de emploi. Les arbres fruitiers détruits seront également indemnisés.

Quant aux autres propriétaires non directement touchés par le passage de la voie, la perte de la valeur immobilière n'est pas démontrée, car le paysage est appelé, certes, à une transformation plus urbaine, ce qui ne se traduit pas, le plus souvent, par une perte de valeur. Le quartier traversé par la voie sera, en effet, moins enclavé, et mieux desservi.

Au surplus, si cet argument était si déterminant, on pourrait s'interroger alors sur les raisons qui ont poussé les riverains à s'installer dans ce secteur depuis quarante ans, alors que le projet de voie était bien connu.

ARGUMENT n° 8

« une priorité aurait dû être donnée à construction des bretelles de Rouquier et de la Paoute, [37 observations : n° 5, 6, 9, 12, 16, 22, 45, 70, 74, 144, 146, 147, 148, 188, 222, 225, 227, 230, 236, 240, 241, 250, 265, 266, 271, 272, 273, 287, 297, 305, 307, 309, 311, 312, 328, 331, 339].

Avis du commissaire enquêteur

Cette observation rejoint des projets que le Département a déjà décidés ou mis à l'étude. En effet, il travaille actuellement sur d'autres projets routiers, en lien avec la Pénétrante Cannes Grasse, ayant également pour objectif l'amélioration de la circulation du pôle Est grassois. Ces projets ne sont pas alternatifs, mais complémentaires au projet de prolongement de la RD6185. Ce sont :

- **L'échangeur de Rouquier**

Le demi-échangeur existant, provisoire, situé à moins d'un kilomètre en aval de la fin de la Pénétrante actuelle, permet d'assurer les entrées et sorties de la Pénétrante Cannes-Grasse en direction et en provenance de Cannes. Les carrefours en T d'entrée et de sortie des bretelles sont à l'origine des saturations aux heures de pointe. De même, la bretelle d'entrée dans le sens Grasse-Cannes n'a pas des caractéristiques géométriques suffisantes, conçue à la base pour n'être une bretelle provisoire.

Aussi, le Département prévoit la réalisation, en 2014, d'un échangeur complet, de type losange, avec 2 giratoires de part et d'autre, permettant une meilleure répartition des trafics avec la sortie actuelle de l'Alambic, et un accès direct vers l'hôpital Clavary, depuis le nord. La Déclaration d'Utilité Publique relative à ces travaux a été signée par le Préfet des Alpes Maritimes, le 21 novembre 2012.



Les travaux comprennent la réalisation de 2 giratoires sur le boulevard Emmanuel Rouquier, la création de 3 nouvelles bretelles (1 côté Nord et 2 côté sud) et le raccordement routier de la nouvelle tranchée couverte en section courante. Le montant des travaux est estimé à 4,3 M€ TTC, hors acquisitions foncières.

Les acquisitions foncières nécessaires à cette opération ont été réalisées et les travaux sont programmés pour débuter au cours du 1er trimestre 2014.

- **L'échangeur à la Paoute – Liaison vers la RD304**

Le Conseil Général des Alpes maritimes a engagé, en 2006, une étude de faisabilité portant sur la création d'une liaison entre la RD6185 au niveau de la Paoute et la RD304, au nord de Plan de Grasse. L'objectif de cette liaison est de libérer de la capacité au niveau du carrefour des Quatre Chemins, actuellement très chargé, de mieux desservir le secteur sud-est de Grasse, comprenant la zone économique du Plan de Grasse, tout en évitant la traversée du hameau du Plan de Grasse, et, enfin, de sécuriser les abords du collège des Jasmins.

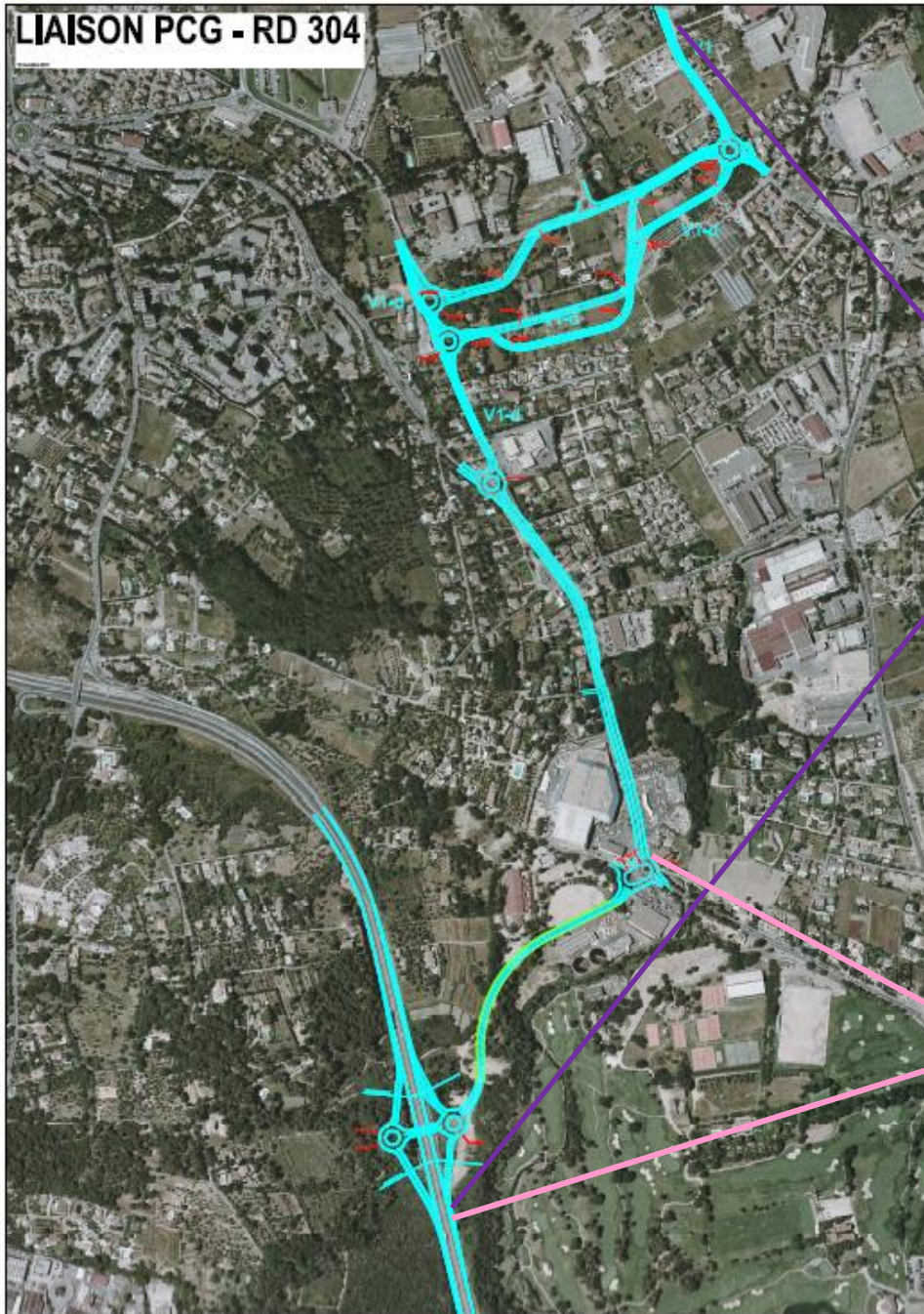
La concertation publique, portant sur cette liaison a été réalisée du 30 novembre au 21 décembre 2007.

Conformément à la demande de la ville de Grasse de réaliser, dans un premier temps, la première phase de cette opération, concernant la construction de l'échangeur sur la RD6185, et son raccordement jusqu'à la Paoute, le Conseil Général a lancé, en 2012, un marché de maîtrise d'oeuvre sur ce premier tronçon. Ce marché porte sur la réalisation des études d'avant-projet et des dossiers réglementaires relatifs à la DUP, à la loi sur l'eau, à la mise en compatibilité du PLU et au défrichement.

L'avant-projet a été réalisé, et le dossier d'enquête préalable à la DUP sera finalisé après l'évaluation de l'impact du projet sur des espèces protégées présentes aux abords du tracé.

Selon le déroulement des procédures, notamment les acquisitions foncières et la présentation du dossier au Conseil National de Protection de la Nature, les travaux de cet échangeur pourraient débuter en 2016.

Le coût des travaux est estimé, au stade de l'avant-projet, à 17 M€ TTC, hors acquisitions foncières, dévoiement des réseaux et protections acoustiques.



ARGUMENT n° 9

« Mettre à l'étude une voie de contournement de Grasse par des zones désertes » [96 observations : 5, 6, 9, 10, 14, 16, 17, 22, 29, 35, 38, 43, 44, 45, 51, 55, 70, 74, 77, 144, 145, 146, 147, 152, 153, 155, 172, 174, 175, 180, 188, 222, 225, 227, 229, 230, 231, 234, 235, 236, 239,

240, 241, 242, 244, 245, 247, 248, 250, 256, 258, 259, 261, 262, 265, 266, 269, 271, 272, 273, 274, 285, 286, 297, 300, 301, 305, 307, 309, 311, 312, 320, 321, 339, 340, 341, 342, 346, 347, 348, 349, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 362, 366, 368, 369, 376, 377].

Avis du commissaire enquêteur

Liaison entre Pégomas (basse vallée de la Siagne) et la RD2562

Dans le PADD du SCOT-Ouest en cours d'étude, le tracé d'un grand contournement ouest de Grasse ne figure pas dans sa version actuelle.

En outre, le Conseil Général n'a pas étudié de projet de grand contournement de Grasse. Mais le principe d'une liaison nouvelle entre l'ouest Grassois (RD2562) et la plaine de la Siagne a été inscrit au plan de résorption des points noirs routiers du Département en 2004. Les élus et de nombreux riverains considéraient une telle liaison comme un complément essentiel à la réalisation de la fin de la Pénétrante Cannes-Grasse.

Aussi, afin d'évaluer la pertinence de cet itinéraire, une étude de trafic, avec une enquête origines/destinations assortie de comptages, a été réalisée entre septembre 2009 et 2010. Les résultats indiquent qu'une partie très importante des flux entrant dans Grasse par la RD2562 provient de la commune de Grasse, ou des communes immédiatement limitrophes. Ces résultats ont été présentés aux élus locaux au début de 2011.

Ces données ont été corrélées avec les résultats de l'enquête ménages-déplacements réalisée sur l'ensemble du département des Alpes Maritimes en 2008-2009 et confortées par l'étude réalisée en 2013 par le bureau EGIS pour le compte de la CAPAP (« Étude d'approfondissement portant sur l'étude de trafic de l'ouest grassois »)

Ces études montrent qu'une grande liaison entre l'ouest du Département et la basse vallée de la Siagne répond à d'autres objectifs

que ceux du prolongement de la RD6185, et ne résoudrait que très partiellement la problématique de circulation de l'ouest grassois.

En complément de la poursuite de la Pénétrante, des études seront menées plus ponctuellement en liaison avec la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse et la ville de Grasse pour améliorer la section entre le stade Jean Girard et l'entrée de Peymeinade.

En conclusion, que ce soit le prolongement de la Pénétrante Cannes Grasse, objet de la présente enquête, l'échangeur de Rouquier et celui de la Paoute, chacune de ces opérations présente un intérêt certain dans l'amélioration de la circulation de la commune de Grasse et sa périphérie. C'est la mise en œuvre successive de l'ensemble de ces projets qui permettra d'obtenir une amélioration significative des conditions de circulation du pôle grassois.

ARGUMENT n° 10

« **Privilégier les transports collectifs** [11 observations : n° 71, 74, 156, 188, 225, 237, 263, 272, 273, 311, 320].

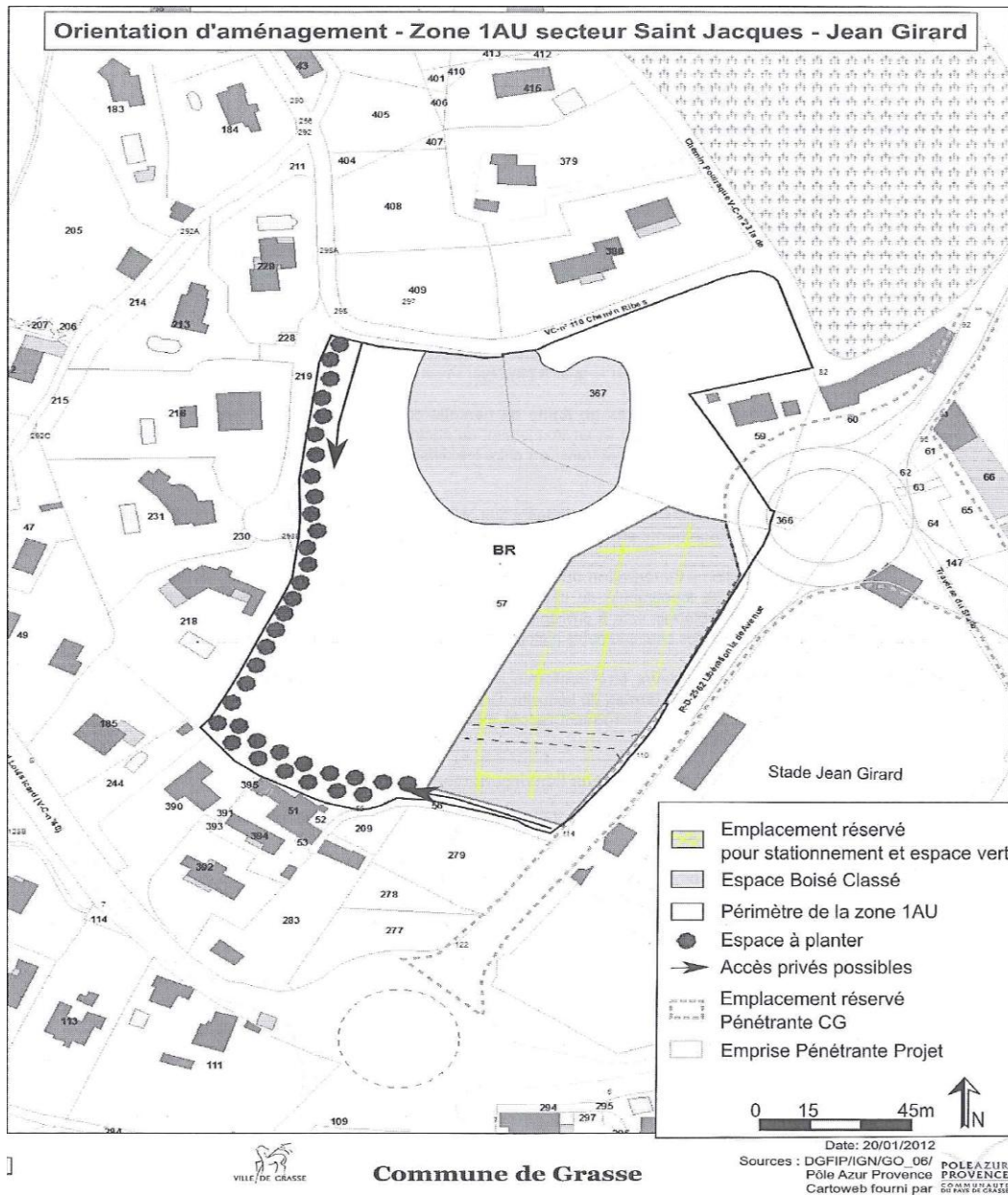
Avis du commissaire enquêteur

L'un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (le Syndicat mixte SILLAGES) est de développer les Transports en Commun et l'intermodalité. Cela est d'ailleurs réaffirmé par le projet de PADD du SCOT-Ouest.

Le PDU mentionne la nécessité de développer une nouvelle culture de l'intermodalité, et du stationnement, en lien avec les grands projets d'infrastructures et la planification urbaine, notamment aux entrées de ville, avec accès à la voie rapide.

Ainsi, à l'entrée ouest de Grasse, pour les flux venant de l'ouest de l'agglomération (Le Tignet-Peymeinade vers Grasse/Cannes/Valbonne), figure un projet d'aménagement d'un parc-relais, au lieu-dit « La Halte » en connexion avec la voie rapide, desservi par des navettes du Transport en Commun prioritaires.

Dans cette optique, le PLU de Grasse, secteur St Jacques, a prévu un Emplacement Réserve de 6.000m², inscrit au profit de la Ville, pour la création d'un parc-relais de 100 à 200 places, situé en face du stade Jean Girard, et à proximité immédiate de la sortie de la PCG. Ce parc-relais, qui sera desservi par le réseau de Transport en Commun urbain, a pour objectif de diminuer le nombre de voitures en centre-ville et de participer au désengorgement des voies de ce quartier.



Commune de Grasse – Modification n°8 du PLU de Grasse – Secteur de St Jacques

OBSERVATIONS PARTICULIERES exprimées par le public :

Des observations personnelles (en dehors de l'enquête parcellaire) ont été ajoutées, parfois, aux arguments énumérés ci-dessus.

Il a été recensé 12 demandes particulières. Ces demandes spécifiques (n°3, 8, 24, 33, 47, 57, 61, 63, 71, 73, 144, 175) ont fait l'objet de l'avis qui suit de la part du commissaire enquêteur :

n°	demandeur	observations	Avis du commissaire enquêteur
3 le 20/9/13	Mme MF BOURGEOIS, 30 chemin des Bastides-Grasse	Problème de bruit. Elle demande des murs anti-bruit (ainsi qu'au tunnel des Aspres) et un revêtement absorbant.	Un écran absorbant de 3m de haut et de 420m de long est prévu à cet endroit le long du projet, de même que la pose d'un enrobé acoustique.
8 le 24/9/13	M. Jacques MAUREL, 27 rue du Lac à Cannes	Souhaite un transfert de l'emprise sur le stade J. Girard.	Le stade Jean Girard est un équipement d'utilité publique fréquenté par les scolaires. De plus, le giratoire a été positionné en limitant l'impact sur le bâti et en respectant les règles d'implantation d'un giratoire par rapport aux axes des branches. Il a été calé au maximum des possibilités sur l'emprise publique sans toutefois compromettre son affectation. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de réaliser un mur de soutènement en lieu et place du talus permettant de minimiser l'emprise.
24 le 1/10/13	M. Pierre LEHAUT, 20 chemin des Castors à Grasse.	abattre un mur près du n° 7 chemin des Castors qui rétrécit inutilement la chaussée d'un mètre.	Ce problème n'est pas lié au projet, de plus le mur est situé sur une propriété privée. Le conseil général va tenter d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation.
33 le 3/10/13	Mme REKA, 35 chemin des Loubonnières à Grasse	Elle souhaite savoir où passe exactement la pénétrante par rapport à sa propriété.	L'extrémité du terrain la plus proche du projet se trouve à 100m.
47 le	M. Mme MIGUORE, 70 avenue Henri	Demande à élargir le bas de l'avenue Henri	L'avenue Henri Dunant est une voie communale, non

8/10/13	Dunant à Grasse.	Dunant pour supprimer le sens unique.	impactée par le projet. La demande sera transmise à la commune de Grasse.
57 le 11/10/13	M. Gabriel CENOLLINO	indiquer la totalité des profils en travers pour les propriétés touchées par la voie, ainsi que la hauteur des murs de soutènement et des écrans absorbants.	Demande impossible à satisfaire à ce stade d'avant-projet sommaire. Si l'utilité publique est déclarée, les études qui se poursuivront, auront un niveau de détail beaucoup plus fin qui permettra d'établir ces profils.
61 le 12/10/13	M. Bernard MARABELLE (CI n° 2 au plan cadastral)	sollicite une protection contre le bruit et les pollutions. P. J. courrier + 2 photos au CG06 le 9/09/13).	Le projet ne prévoit pas à cet endroit la réalisation d'écran acoustique. Les maisons étant situées en surplomb par rapport à la future voie des protections de façades seront proposées.
63 le 12/10/13	M. Mme René SINSONIN, 5 bis chemin des Castors à Grasse	prendre en compte l'existence d'une butte gênant la circulation à 50 m de leur habitation.	Ce problème actuel n'est pas lié au projet. Il sera traité avec les travaux de raccordement sur le futur giratoire. Le conseil général va néanmoins essayer d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation
71 le 12/10/13	M. Rémy LAMBERT, Mme Françoise LAMBERT MANCERON, indivision 31 chemin de la Victorine à Grasse.	-la bretelle de sortie vers l'avenue F. Mistral va compliquer la sortie du chemin de la Victorine, -prévoir une liaison piétonne avenue F. Mistral ou la suppression de la bretelle de sortie.	Le débouché n'est pas situé dans l'emprise du projet mais le CG veillera à ce que la visibilité soit assurée pour la sortie du chemin de la Victorine. Le CG se rapproche des services de la ville de Grasse pour évoquer la question de la voie piétonne..
73 le 12/10/13	M. Yves PARODI, 76 Bd Rouquier, Les Aspres- Grasse-	-souhaite connaître la position prise sur l'aménagement d'un réseau collectif d'assainissement sur le Bd Rouquier. P.J. copie d'une lettre du 30/03/12 du maire adjoint de Grasse.	Dans le cadre des travaux de la tranchée couverte, un réseau d'eaux usées a été posé le long de la PCG qui pourra être raccordé au réseau du boulevard Rouquier lorsque les travaux des bretelles de l'échangeur de Rouquier seront réalisés.
144 le 16/10/13	M. Gilles BUROIS, 45 avenue F. Mistral- Grasse-	7-aucun mur anti-bruit sur les viaducs, pollutions visuelles et sonores.	Un écran anti-bruit transparent sera placé sur les bords des viaducs.

175 le 19/10/13	M. Frédéric GOROT	il manque une vue en coupe sous le chemin des Bastides, conflit de trafics entre la circulation venant de l'avenue H.Dunant et celle de St Jacques, mettre un rond-point chemin des Bastides.	Les coupes détaillées ne sont en effet pas réalisées à ce stade du projet. Le chemin des Bastides est raccordé au carrefour des Castors, cela est suffisant.
------------------------------	-------------------	---	---

Pour l'enquête parcellaire (registre B)

L'enquête parcellaire a suscité 15 observations qui correspondent, pour la plupart, à des ajustements fonciers. Elles se répartissent ainsi :

objet	identification	motif
Contestation des emprises prévues	B1 - (M.DEYDIER)	Mur et plantations sacrifiées pour l'élargissement du chemin d'un mètre.
	B12 – (Mme BRINK)	Expropriation de 7.913 m ² . Diminuer l'emprise.
	A8 – (M. MAUREL)	Pourquoi prendre son terrain alors que le stade public en face pourrait être utilisé ?
Demandes de reconstitution de clôtures	B5 - (M.JOUMONT)	Demande le détail précis de l'emprise, car il y aura un portail, un mur, des plantations à déplacer.
	A310 - (M.ESPAGNOL)	Reconstitution de mur de soutènement, de haie et de portail.
et d'accès	B7 - (M. GASTAUD)	Souhaite un accès sur un chemin privé adjacent.
Opposition à la rectification du chemin des Bastides	B11 – (MMme VALLEE)	Rectification du tracé du chemin des Bastides est inutile, car la ville a prévu un alignement.
	A263 – (M.Mme ORVAIS-OROSCO)	Rectification du tracé du chemin des Bastides est inutile, car la ville a prévu un alignement.
Correction des informations de l'état parcellaire	B8 (Mme Rose LEDUC)	Aucune notification n'a été faite aux héritiers
	B2 (Mme BARLOTTA)	Elle est propriétaire de la parcelle CI 3 et aussi de CI 2 en indivision.
	B9 – (M.BONHOMME)	Erreur de calcul des surfaces sur la notification
	B13- (Consorts)	Propriétaire décédée, il y a 5 héritiers.

	CACCIALUPPI)	
Un délaissé de terrain n'est pas pris en compte	B3, B4, (M & Mme MANCERON)	Après emprise, il reste un délaissé de 313 m ² à acquérir par le département.
Un échange de terrains est souhaité	B10 - (Mme CRESP)	Elle souhaite un échange de l'emprise de 217 m ² contre une parcelle du département.

Hormis les rectifications de l'état parcellaire dont il sera tenu compte et les demandes de reconstitution de clôture, l'enquête parcellaire a révélé une contestation des emprises foncières prévues.

Le tableau ci-dessus révèle que 3 propriétaires contestent les emprises prévues, 2 autres demandent de ne pas rectifier le tracé des chemins des Castors et des Bastides, alors que 2 autres souhaitent un échange entre les emprises prélevées et des terrains restant au Département.

Une attention particulière a été accordée aux riverains des chemins des Castors et des Bastides qui s'étonnent que le Conseil Général ait l'intention de rectifier ces chemins aux abords de la nouvelle voie, dans le but d'assurer leur meilleur raccordement, alors que la ville aurait prévu de son côté, un plan d'alignement de ces chemins qui ne correspondrait pas aux intentions du Département. Sur ce point précis, la réponse donnée par le Département à la question posée par le commissaire enquêteur est rapportée ci-après :

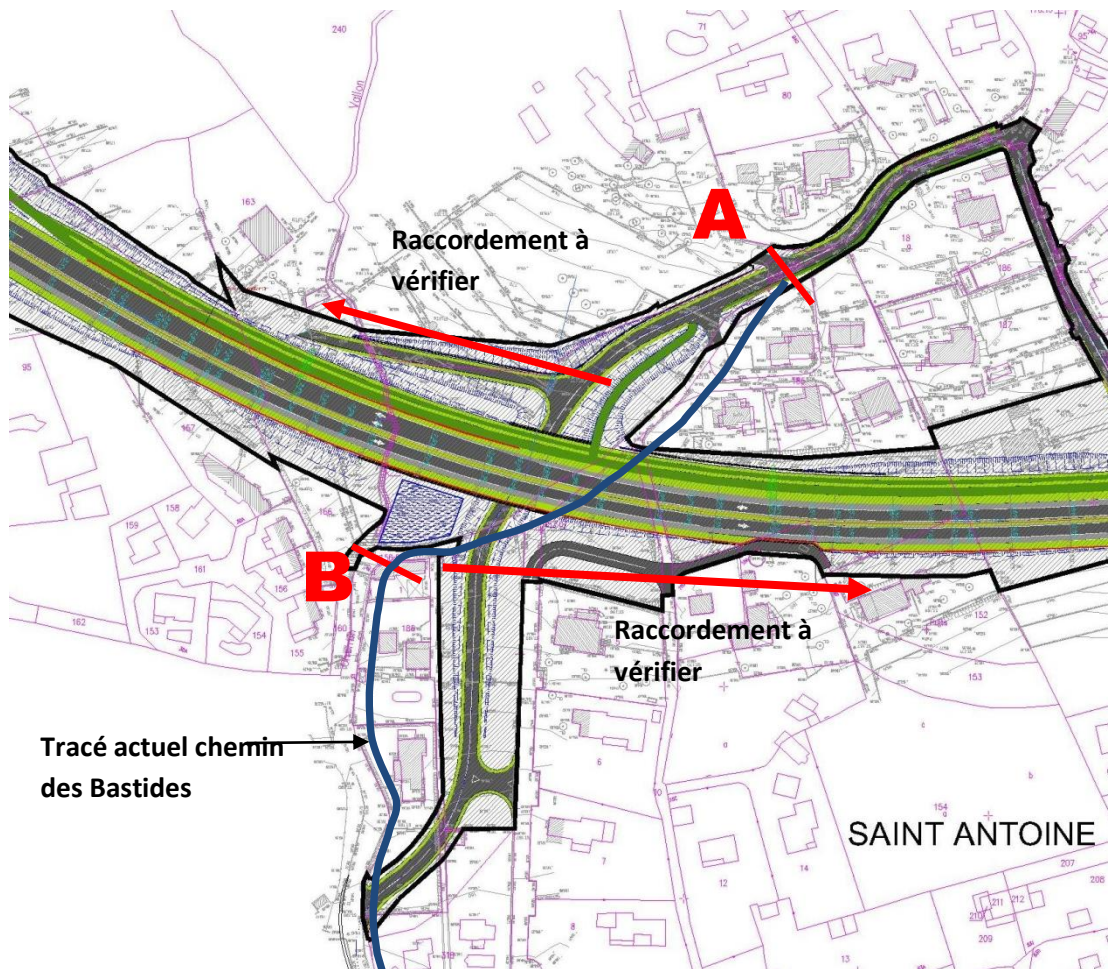
- **Chemin des Bastides**

Le franchissement du nouveau boulevard par le chemin des Bastides est prévu avec un ouvrage en passage inférieur, sous la future voie. Le rétablissement de voirie a été dessiné perpendiculairement au prolongement, donc décalé par rapport au tracé actuel afin :

- d'avoir un ouvrage d'art le plus court possible
- de ne pas impacter les réseaux actuels sous le chemin
- de faciliter le rétablissement des accès aux riverains
- de maintenir la circulation pendant la réalisation des travaux.

Compte tenu de la demande formulée par le commissaire enquêteur en vue de réduire l'impact foncier au strict minimum, le Département a

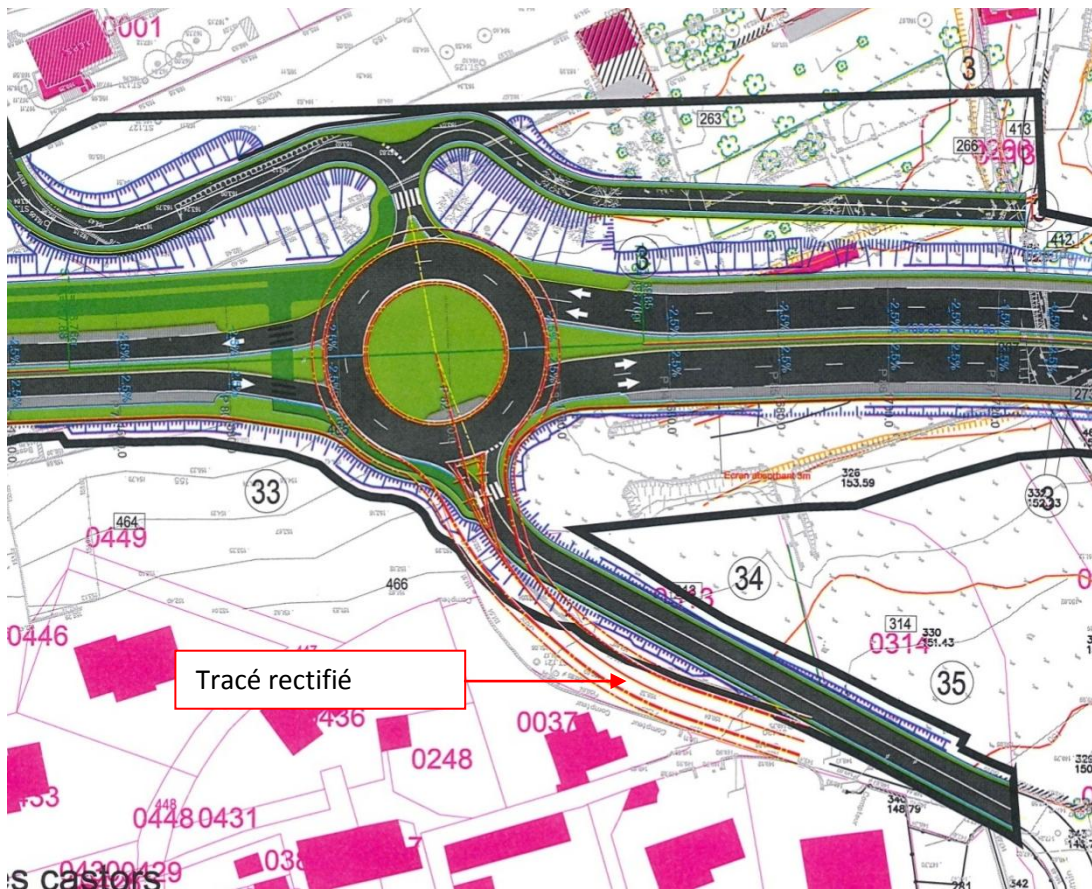
indiqué qu'il étudiait, d'ores et déjà, une solution moins consommatrice de foncier, mais il n'a pu s'engager sur la faisabilité certaine de cette variante de tracé. Il le fera dans le cadre de la déclaration de projet, car des compléments d'étude sont nécessaires pour affiner ce tracé, (relevé des réseaux, levé topographique complémentaire, vérification de la faisabilité de rétablissement des dessertes des riverains, etc...).



- **Chemin des Castors**

Pour la même raison, le maître d'ouvrage va modifier le rétablissement du chemin des Castors de façon à se rapprocher du tracé actuel et à

limiter ainsi l'emprise sur les parcelles CI313 et CI314. Le Conseil Général étudie également la possibilité de réduire la parcelle CI263 (appartenant déjà au Département) au droit de la parcelle CI314 pour la restituer aux riverains demandeurs.



- **Emprises consommées par la piste cyclable**

Compte tenu de l'impact foncier important de la piste cyclable au niveau des viaducs, et dans le bois à flanc de vallon de Château Folie, le maître d'ouvrage étudie un cheminement alternatif à celui du projet, et s'engage à ne pas réaliser la section de piste cyclable comprise entre le

chemin de Château Folie et l'avenue Frédéric Mistral telle qu'elle a été proposée à l'enquête.

Cette solution alternative pourrait être réalisée sur des chemins communaux (en zone 30), en liaison avec la commune, ou le cas échéant, en utilisant l'espace des bandes dérasées de bord de chaussées y compris sur les ouvrages.

En ce qui concerne la section comprise entre l'échangeur de l'Alambic et le giratoire des Castors, celle-ci constituant une transition entre la voie rapide à 2 x 2 voies et le boulevard urbain, elle ne comporte pas de piste cyclable.

Avis du commissaire enquêteur

Il est étonnant qu'une emprise foncière importante ait été consacrée aux pistes cyclables et piétonnes dans le vallon, consommant beaucoup d'espaces en milieu naturel, alors que les dénivelés sont importants, et que le projet ne propose aucune voie cyclable ou piétonne aux abords des écoles, en terrain plat et fortement urbanisé, à l'intérieur de l'emprise prévue sur l'avenue de la Libération. De même entre le chemin des Castors et le carrefour de l'Alambic.

Conclusion du Rapport d'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles, conformément aux règles de la procédure, pendant trente six jours consécutifs, du vendredi 20 septembre au vendredi 25 octobre 2013 inclus. Les larges mesures de publicité, ainsi que plusieurs reportages de la presse, relayés par les débats organisés par des associations, ont contribué à mobiliser un public nombreux, qui

s'est partagé, en parties à peu près équivalentes, en faveur ou en opposition au projet de prolongation de la pénétrante Cannes – Grasse.

Les associations locales se sont toutefois déterminées majoritairement en faveur de la réalisation du projet.

Concernant l'enquête parcellaire, elle a donné lieu à une quinzaine de remarques, pour la plupart justifiées, et devraient être prises en considération par le Maître d'Ouvrage.

Ce dernier va devoir se déterminer sur le projet définitif, au terme de la procédure d'enquête publique, dans le cadre de la procédure de **déclaration de projet** prévue par l'article L.126-1 du code de l'environnement. La déclaration de projet devra prendre en considération l'étude d'impact, les avis des services de l'Etat (Police de l'eau et Autorité Environnementale), les observations du public, et l'avis exprimé par le commissaire enquêteur.

Fait à Cap d'Ail, le 7 décembre 2013

Le commissaire enquêteur,

Alain Ponsot

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

Prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire conjointe comportant une étude d'impact relative au projet de prolongement de la RD 6185, entre la RD 9 et la RD 2562 sur la commune de Grasse par le Département des Alpes Maritimes, qui s'est tenue pendant 36 jours consécutifs,

**du vendredi 20 septembre au vendredi 25 octobre 2013
inclus,**

**en Mairie-Annexe Saint-Jacques de Grasse, du lundi au vendredi de
8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h, et le samedi de 9 h à 12 h.**

Pétitionnaire & Maître d'ouvrage : le Département des Alpes
Maritimes

Dossier comportant une étude d'impact

***AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR
L'UTILITE PUBLIQUE***

I. RAPPEL des ENJEUX

Le programme d'aménagement de la **Pénétrante Cannes-Grasse**, conçu dès 1956, concernait la réalisation d'une voie bidirectionnelle, comprenant un terre-plein central, des accotements stabilisés, des échangeurs et bretelles de raccordement, sur une longueur d'environ 10 km entre l'échangeur de Mougins, sur l'A8, et la ville de Grasse.

La première Déclaration d'Utilité Publique relative à l'engagement de ce programme date de 1974 (décret du 22 mars 1974). Elle a donné lieu à la mise en service de la première section, comprise entre l'échangeur de Cannes-Mougins, sur l'A8, et la commune de Mougins, en juillet 1991.

La seconde section, réalisée entre Mougins et le Boulevard Emmanuel Rouquier, au sud-est de Grasse, a fait l'objet d'une D.U.P. par arrêté préfectoral du 29 Janvier 1987, puis elle a été mise en service en septembre 1991.

La troisième section, comprenant la création d'un demi-échangeur au droit du Boulevard Emmanuel Rouquier, a été mise en service, au mois de juillet 1997, à la suite d'une nouvelle D.U.P. du 28 décembre 1993, entre le Boulevard Emmanuel Rouquier et la RD 2562, avec un carrefour dénivelé provisoire sur le boulevard E. Rouquier, et un seul sens pour la tranchée couverte des Aspres.

La finalisation de cet échangeur du boulevard Rouquier, qui constitue la quatrième section, a fait l'objet d'une D.U.P. en date du 21 novembre 2012. L'achèvement de ce carrefour donnera lieu à l'aménagement d'un échangeur complet en 2014.

Le Département prévoit, enfin, de réaliser la cinquième section du programme initialement prévu, sur 1.920 m pour relier le carrefour entre la RD 9 (carrefour de l'Alambic), à l'est, et la RD 2561, avenue de la Libération, plus à l'ouest.

Le prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse était prévu dans une zone naturelle au sud du territoire communal de Grasse, dans laquelle a

été délimitée une bande d'Emplacements Réservés dans le POS, puis dans le PLU de la ville, depuis 1971. Cette zone est maillée imparfaitement de voies communales étroites, pentues et sinueuses parcourant un relief de vallons encaissés. Cette trame viaire ne correspond aucunement aux besoins des déplacements quotidiens d'une zone qui s'est progressivement urbanisée.

Le projet de prolongement, objet de la présente enquête, a déjà fait partie de la déclaration d'utilité publique qui a été prononcée par arrêté préfectoral du 28 décembre 1993, pour la section comprise entre le carrefour E. Rouquier, à l'entrée sud-est de Grasse, et la RD 2562 à l'ouest (avenue de la Libération). A ce jour, une première phase de cette section a été aménagée en 2 X 2 voies, entre le boulevard E. Rouquier (connecté avec la RD 6185 par un raccordement dénivelé provisoire) et la RD 9 qui relie le bourg de Pégomas aux Quatre Chemins. A la jonction entre ce dernier tronçon et la RD 9, un raccordement provisoire de la RD 6185 avec le carrefour de l'Alambic, a été aménagé en attente de l'achèvement du prolongement de la PCG en direction de la RD 2562 (avenue de la Libération).

Depuis 2001, ce prolongement a connu plusieurs projets, successivement remis en cause par les élus locaux ou la population. Mais, depuis le transfert des routes nationales aux départements, le 1^{er} janvier 2006, le Conseil Général des Alpes Maritimes a repris le projet en conservant la même emprise foncière.

Ce nouveau projet permet d'éviter le comblement des vallons des Loubonnières et de Château Folie, prévu précédemment, et l'aménagement de giratoires trop coûteux en espace, mais il va nécessiter la construction d'ouvrages d'art pour la traversée des vallons.

Le projet définitif de la section comprise entre la RD 9 et la RD 2562 a été arrêté à partir de trois variantes, et il n'a, en définitive été retenu, en quatrième lieu, que la variante D, dérivée de la variante B, moins pénalisante pour le paysage et l'environnement. Dans la même bande des terrains réservés, différentes solutions ont été étudiées pour

réduire la pente forte de la chaussée, de 9 % à l'origine à 7 %, et également pour traiter les intersections avec plusieurs voies communales, ainsi que les circulations piétonnes et des cycles.

Le choix de la variante D est guidé par un impact visuel moins sévère, par des conditions d'écoulement du trafic et de traitement des échanges plus satisfaisantes, et par une prise en compte plus marquée des questions environnementales (protection des espèces florales remarquables, pistes cyclable et piétonne).

Les caractéristiques du projet

Le tracé de la prolongation de la Pénétrante Cannes Grasse à partir de la RD 9 se présente, en plan, par une succession de 4 courbes modérées séparées par des tronçons rectilignes reliant le point le plus bas (150 m au carrefour avec la RD 9, à l'est), et le point le plus haut, à la jonction avec la RD 2562 (avenue de la Libération) à l'ouest, à une altitude de 248 m, en passant par-dessus les vallons encaissés des Loubonnières et de Château Folie.

La nouvelle voie sera dotée d'une infrastructure de type "boulevard urbain" assurant les échanges avec les principales voies communales intersectées, telles que, dans le sens est-ouest : la RD 9, le chemin des Castors et le chemin des Bastides, l'avenue Frédéric Mistral, et l'avenue de la Libération où elle aboutit. Seuls, le chemin des Loubonnières et le chemin de Château Folie ne seront pas en liaison avec le nouveau boulevard urbain.

A partir de la RD 9, point de départ du projet à l'est, la nouvelle voie sera poursuivie vers l'ouest avec une section à 2 X 2 voies, relativement plane jusqu'à l'intersection avec le chemin des Castors, qui sera aménagée avec un giratoire. Puis, à partir du carrefour des Castors, et jusqu'à l'intersection avec l'avenue de la Libération (RD 2562) qui marque la fin du programme, la voie nouvelle ne présente plus qu'un profil en travers correspondant à 2 X 1 voie séparée par un terre-plein central de largeur réduite, et doublée une voie réservée aux véhicules lents dans le sens montant.

La pente est de 2 % à partir du carrefour des Castors jusqu'à l'intersection suivante avec le chemin des Bastides, puis elle s'accroît

pour atteindre 7 % à partir de ce point jusqu'au débouché final sur l'avenue de la Libération (RD 2562). Vue l'importance de cette pente, la chaussée de circulation montante, sur le côté nord de la voie, sera doublée d'une voie supplémentaire sur rampe (VSR), pour la circulation des véhicules lents, entre le chemin des Bastides et l'avenue de la Libération, soit sur une longueur de 980 mètres.

Des liaisons cyclables et piétonnes

La section comprise entre la RD 9 et le chemin des Castors étant aménagée en route de transition, à 2 X 2 voies, aucun cheminement piétonnier et cyclable n'est associé au nouveau boulevard.

Entre le carrefour des Castors et le Chemin des Loubonnières, une piste cyclable et une voie piétonne sont accolées à la plateforme routière sur 450 mètres environ, puis, à l'entrée dans le vallon des Loubonnières, elles sont réalisées « en banquettes ». Au-delà, elles cheminent au flanc des vallons des Loubonnières et de Château Folie en suivant les courbes de niveau, et elles se raccordent aux chemins des Loubonnières et de Château Folie, ainsi qu'à l'avenue Frédéric Mistral qu'elles rejoignent accolées à la bretelle de sortie.

Le cheminement piétonnier, d'une largeur de 1,50 m, n'est spécifique que dans la section comprise entre les chemins des Castors et des Loubonnières, sur 450 mètres, lorsque les voies cyclables et piétonnes sont accolées à la plateforme routière. Au-delà, le cheminement piéton est commun à la piste cyclable.

Le traitement des eaux pluviales

La construction de plusieurs ouvrages hydrauliques est intégrée au projet d'aménagement du nouveau boulevard urbain, conformément aux dispositions de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques n° 2006-1772 du 30 décembre 2006. Ces ouvrages comprennent des avaloirs, des canalisations séparées de collecte des eaux pluviales à partir des surfaces imperméabilisées artificiellement, et trois bassins de rétention et de traitement des eaux de ruissellement.

Ces trois bassins de décantation, respectivement de 12.634 m³, de 850 m³ de 680 m³, dimensionnés, de même que les réseaux, en fonction des

pluies d'occurrence décennale de durée de 15 minutes, sont ainsi prévus pour recevoir les eaux de ruissellement de la plateforme routière qui couvre une surface de 40.600 m². Chacun des bassins sera équipé d'un dispositif à cloison siphonide pour le traitement des eaux.

Le coût des aménagements

L'ensemble des aménagements relatifs à la réalisation de ce nouveau boulevard urbain, qui, rappelons-le, se déroule sur une distance de 1.920 mètres, représente, **avec les différents ouvrages d'art**, un coût évalué comme suit :

Nature des coûts	Etat	Département	Total (1)
Etudes & Travaux	/	64.650.000 € ttc	64.650.000 €
Acquisitions foncières réalisées	1.770.832 € (valeur 1996)	2.043.860 €	3.814.692 € (1)
Acquisitions foncières à réaliser	/	3.900.000 €	3.900.000 €
Total	1.770.832 € (valeur 1996)	70.593.860 €	72.364.692 € (1)

(1) Ces montants ne peuvent être interprétés que comme des ordres de grandeur, en raison du fait que les acquisitions foncières réalisées entre 1990 et 2000 n'ont pas été actualisées.

Les coûts restant à la charge du Département des Alpes Maritimes se montent prévisionnellement à 68.550.000 € ttc, se décomposant en :

- Etudes et travaux 64.650.000 € ttc
- Acquisitions foncières à réaliser 3.900.000 € ttc

Les coûts élevés des **acquisitions foncières** s'expliquent par le milieu urbain dans lequel s'insère le projet d'aménagement, même si les emplacements sont réservés depuis quatre décennies dans les plans d'urbanisme de la ville de Grasse.

L'importance des coûts liés aux **travaux** s'explique surtout par les ouvrages d'art enjambant les deux vallons des Loubonnières et de Château Folie.

La concertation du public

Conformément aux dispositions des articles L.300-2 et R.300-1, 2 et 3 du code de l'urbanisme, le Conseil Général des Alpes Maritimes a délibéré sur les modalités de la concertation le 25 septembre 2006, et le conseil municipal de Grasse a approuvé ces modalités au cours de sa réunion du 29 septembre 2006.

Une publicité de la concertation a été faite dans la presse locale des 2 et 4 décembre 2006, et des avis ont été affichés en mairie de Grasse.

Le projet a été soumis à la concertation publique entre les 4 et 22 décembre 2006. Il a suscité un grand nombre de remarques sur les mêmes thèmes que ceux qui ont été enregistrés au cours de l'enquête.

II. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**1°) avis sur le dossier**

Le dossier présenté au public est constitué d'un document unique de 350 pages en format A3 pour l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et d'un dossier composé de 2 plans parcellaires, d'un état parcellaire et de la liste de notifications accomplies auprès des propriétaires et ayants droit.

Le dossier de présentation du projet est composé de 11 pièces décrites dans le rapport d'enquête. Les 5 premières pièces correspondent aux notices explicatives, plans et étude d'impact. Les pièces suivantes présentent l'avis de l'Autorité Environnementale et la réponse du Maître d'ouvrage (sous la forme d'un Addendum), l'avis du service chargé de la police de l'eau, une évaluation simplifiée des incidences sur le site Natura 2000 le plus proche, le bilan de la concertation publique préalable et les deux arrêtés préfectoraux de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces végétales protégées.

Le dossier contient les pièces mentionnées dans l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. De plus, en application de la loi sur l'eau n° 2006-1772 du 30 décembre 2006, une déclaration a été déposée auprès du service de l'Etat compétent en matière de police

de l'eau, qui en a donné récépissé, le 19 mai 2010, et auprès de l'Autorité Environnementale le 6 mars 2013.

A la suite de ces transmissions, les services compétents de l'Etat ont constaté la conformité du dossier en émettant un certain nombre d'observations présentées dans le rapport d'enquête, et que le Maître d'Ouvrage prendra en considération à l'occasion de la conduite des études de l'avant-projet.

Le dossier présenté à l'enquête publique est clair et bien documenté, tant en ce qui concerne les caractéristiques techniques des voies et ouvrages d'art et hydrauliques en projet, qu'en ce qui concerne les incidences des aménagements sur les milieux physique, naturel et humain. Des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les effets des aménagements sur les milieux naturel et humain, aussi bien en phase de travaux qu'en période d'exploitation, sont également proposées.

A l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, deux registres d'enquête ont été mis à la disposition du public :

- Un **registre A**, correspondant à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique;
- Un **registre B**, correspondant à l'enquête parcellaire.

Les deux registres ont recueilli au total 392 observations réparties comme suit :

Registre A (DUP) : 379

Registre B (parcellaire) : 13.

Chacune des 392 observations a fait l'objet d'un avis du commissaire enquêteur dans le rapport d'enquête. Ces avis sont synthétisés plus loin.

2°) avis sur la compatibilité du projet

Le projet de boulevard urbain prolongeant la RD 6185, est totalement compatible avec les différents documents réglementaires en vigueur encadrant l'aménagement urbain, comme :

- La **Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes**, approuvée par décret interministériel du 2 décembre 2003. Elle souligne la nécessité de compléter le réseau routier principal par « l'achèvement de la Pénétrante Cannes-Grasse au sud de Grasse » qui était réalisée, alors, jusqu'à sa jonction avec la RD 9.
- Le **PLU de la ville de Grasse**, approuvé le 28 juin 2007 et modifié le 30 septembre 2008. Il prévoit la poursuite de la pénétrante, avec ses carrefours structurants, ainsi que la confirmation des deux emplacements réservés qui existaient dans le POS précédent, pour la réalisation de ce projet de voie : l'E.R. n° 6 pour l'élargissement à 15 m de la RD 2562 (avenue de la Libération), et l'E.R. n° 38 qui couvre 132.538 m² correspondant à l'assiette du tracé de la future voie. Le projet est aussi compatible avec trois servitudes d'utilité publique qui seront prises en compte lors des travaux de construction :
 - la **servitude I3**, au niveau du chemin des Castors, qui concerne les réseaux de distribution et de transport de gaz, au sud du quartier Saint Antoine ;
 - la **servitude I4** relative au transport d'énergie électrique par deux lignes haute tension aérienne reliant le quartier Saint Jacques et le quartier Saint Antoine, l'une à travers le secteur des Loubonnières, et l'autre empruntant le chemin du Grand Chêne.
 - la **servitude PT3**, concernant les communications téléphoniques et télégraphiques, au niveau du stade Jean Girard et à l'extrémité est de l'emprise du projet.
- Le **SCoT-Ouest** des Alpes Maritimes, porté par un syndicat mixte regroupant 29 communes, est encore en cours d'étude, mais il a déjà intégré la réalisation d'un objectif de « renforcement des caractéristiques paysagères des voies de communications pour les axes de liaison urbaine ».
- Le nouveau boulevard urbain est également en cohérence avec les objectifs poursuivis par le **projet d'Agglomération** de la CAPAP qui vise notamment à favoriser l'amélioration des déplacements et la poursuite de la Pénétrante Cannes-Grasse.

- Les **Plans de Prévention des Risques Naturels**, avec lesquels le projet de boulevard urbain doit être compatible. La zone des travaux est concernée par les plans de Prévention des Risques naturels, en particulier avec le PPR mouvement de terrain (approuvé le 1^{er} janvier 2004), le PPR incendie de forêt opposable depuis le 17 novembre 2005, et le PPR inondation prescrit le 13 août 2003, mais dont les études n'ont pas encore été menées à leur terme.
- Le **Plan des Déplacements Urbains**, porté par le Syndicat mixte des transports SILLAGES, dont le Comité syndical a approuvé un ensemble d'actions par délibération du 23 mai 2011. Le projet de boulevard urbain est cohérent avec les axes n° 2 et 5 du PDU (développement des modes doux de déplacement, et participation aux grands projets).
- Le **SDAGE Rhône, Méditerranée, Corse, et le SAGE** (territoire 15, fleuves côtiers est et littoral). Le projet de boulevard urbain est respectueux des écoulements de surface, notamment par des mesures de protection lors du passage de l'ouvrage au-dessus du canal de la Siagne. En outre, les dispositifs de récupération et de traitement des eaux de ruissellement sur la future plateforme routière permettront d'éviter tout risque de pollution, y compris accidentel, et de réguler les débits de restitution dans le milieu naturel à l'occasion des fortes précipitations.
- **La loi sur l'eau** n° 92-3 du 3 janvier 1992 qui rend obligatoire une déclaration préalable pour « *tout rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol* » lors des aménagements représentant une surface comprise entre 1 ha et 20 ha. Un dossier de déclaration à ce titre a été enregistré par la DDTM des Alpes Maritimes qui en a donné récépissé en date du 12 juillet 2010.
- La législation sur le **bruit** relative aux infrastructures de transport terrestre, et notamment la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 (code de l'environnement, articles L.571-1 et R.571-1 et suivants), le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, et

l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 relatifs à la protection des populations contre le bruit. Des dispositions sont prévues pour limiter l'impact sonore de la nouvelle voie.

- Le **Plan départemental de gestion des déchets** du bâtiment et des travaux publics qui recommande le tri des déchets de chantier en amont et la réutilisation des matériaux sur le site, et organise, par filières, la destination des matériaux de chantier. Sur ce sujet, le maître d'ouvrage prendra des mesures qui seront exposées plus loin.
- le **plan départemental de gestion des carrières** relatif à la régulation du marché des granulats.
- Le **Plan Régional de la Qualité de l'Air**, et le Plan de Protection de l'Atmosphère des Alpes Maritimes.

3°) avis sur les observations recueillies

a) des services de l'Etat

- **au titre de la loi sur l'eau**

Conformément aux dispositions de la loi sur l'eau, codifiée notamment aux articles L.214-1 à L.214-9, et R.214-1 à R.214-56 du code l'environnement, le Maître d'Ouvrage a déposé un dossier de déclaration auprès du Préfet des Alpes Maritimes, direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), le 19 mai 2010, pour l'imperméabilisation d'une surface de 40.600 m² correspondant à la plateforme routière, et pour la réalisation d'ouvrages hydrauliques (caniveaux, cunettes, busages, bassins de rétention).

A la suite de l'instruction du dossier de déclaration, le service chargé de la gestion de la police de l'eau de la DDTM a donné récépissé au Maître d'Ouvrage en l'accompagnant de quelques prescriptions. Le Maître d'Ouvrage a indiqué quelles seront intégrées dans le programme définitif des travaux.

- **au titre de l'impact du projet sur l'environnement**

En application des articles L.122-1 et R.122-2 et 3 du code de l'environnement, le projet d'aménagement, d'un coût supérieur à 1.900.000 €, est soumis à une étude d'impact. Le dossier présenté à l'enquête publique a fait l'objet d'une étude d'impact.

En outre, conformément à son article L.122-4, les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'une évaluation environnementale. L'ancien article R.122-3 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact pour les dossiers qui ont été déposés en Préfecture avant le 1^{er} juin 2012. Le dossier a été transmis à la Préfecture le 29 juillet 2011, et suivi d'un courrier du 19 septembre 2011 sollicitant l'instruction du projet. L'autorité Environnementale a rendu son avis le 30 juillet 2012 en concluant ce qui suit :

« Globalement le dossier est de bonne facture et relève l'ensemble des enjeux du territoire concerné dans l'état initial. Le programme est bien identifié et les impacts globaux suffisamment décrits. Néanmoins quelques faiblesses subsistent dans ce dossier ayant fait l'objet d'un premier examen lors de la concertation inter-administrative. »

Les principales « faiblesses » signalées seront corrigées par le Maître d'Ouvrage au stade de la définition de l'avant-projet.

b) du public

L'enquête publique s'est déroulée, dans de bonnes conditions, à la Mairie-annexe du quartier de Saint Jacques concerné par le projet, pendant 36 jours consécutifs du 20 septembre au 25 octobre 2013. Deux permanences sur quatre ont été tenues le samedi matin à l'intention des personnes actives qui ont un emploi à l'extérieur de Grasse, ce qui a facilité l'expression d'un public nombreux. En effet, 11 registres d'enquête A (DUP) ont été remplis représentant 101 pages, et 13 observations ont été inscrites sur le registre B (enquête parcellaire).

A l'issue de l'enquête, un procès-verbal de synthèse des observations du public a été dressé par le commissaire enquêteur. Puis, il a été adressé au responsable du projet le 29 octobre 2013. Une rencontre

entre le responsable du projet, en la personne de Monsieur Michel KUSCHTA, Directeur Général Adjoint pour les Services Techniques du Conseil Général des Alpes Maritimes, dûment habilité par délégation consentie par arrêté du Président du Conseil Général en date du 6 septembre 2013, assisté du service compétent du Conseil Général, et le commissaire enquêteur a eu lieu le 31 octobre 2013.

Au total, 392 observations ont été collectées et jointes aux deux registres :

- **Le Registre A** pour l'enquête unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a recueilli 379 observations (377 + 2 n° bis, le 8 bis et le 180 bis). A ce total de 379, s'ajoute une pétition d'habitants de la copropriété du Jardin d'Heidi à Grasse adressée après la clôture de l'enquête, et non prise en compte.
- **Le Registre B** pour l'enquête parcellaire : 13 observations.

Compte tenu des erreurs d'inscription dans le registre adéquat, les observations se répartissent comme suit :

REGISTRES	NOMBRE	CORRECTIONS*	DECOMPTE FINAL
A (D.U.P.)	377	+ 2 n° bis	379 + 1 tardive
B (Parcellaire)	13		13
Total des Observations	390	+ 2	392 + 1 tardive

Après rectification des erreurs d'inscription, la véritable photographie de cette consultation du public donne la répartition suivante :

REGISTRES	NOMBRE	CORRECTIONS en moins	CORRECTIONS en plus	DECOMPTE RETABLI
A (DUP)	379	-3 (n° 8, 60, 310 pour registre B)	+ 1 (n° 6 du registre B)	377
B (Parcellaire)	13	-1 (n° 6)	+ 3 (n° 8, 60, 310 du Registre A)	15
Total des Observations	392			392

Les observations du public se répartissent comme suit :

2- Pour l'enquête publique préalable à la DUP (sur le registre A)

OBSERVATIONS FAVORABLES	178
OPPOSITIONS	187 + 1 (Registre B) = 188
NE S'EST PAS PRONONCE	13
TOTAL	379

Il y a lieu de préciser que ces chiffres ne donnent que des tendances car plusieurs personnes ont déposé des dires à plusieurs reprises, et d'autres ont fait déposer des observations identiques par plusieurs membres de leur famille ou par des voisins ou amis.

Les observations favorables (178) sont le plus souvent concertées (grâce à un imprimé préétabli). Elles émanent, essentiellement, de riverains des chemins des Chênes et du Grand Chêne, qui subissent actuellement toutes les nuisances de la circulation est-ouest, ou d'habitants des communes voisines de l'ouest.

Les **manifestations de soutien** au projet organisées par plusieurs associations, développent les raisons suivantes :

- 1- Les nuisances (pollution, bruit, insécurité routière) sont concentrées sur les chemins des Chênes et du Grand Chêne qui ne sont que des chemins communaux au gabarit inadapté pour recevoir une circulation dense comparable à celle d'une route nationale.
- 2- Le projet présente l'avantage de répartir les nuisances de la circulation, jusque-là concentrées sur ces 2 chemins, et de rendre au quartier de Saint Jacques un peu de sérénité.
- 3- Pour les habitants des communes voisines en transit dans le quartier de Saint Jacques, la nouvelle voie va permettre de gagner

du temps dans le trajet domicile-lieu de travail (jusqu'à 1 h 30 pour faire le trajet entre Peymeinade et Sophia).

Les oppositions (188) sont exprimées d'abord par les futurs riverains de la pénétrante, habitant dans les vallons des Bastides, des Loubonnières ou de Château Folie, mais aussi par des riverains de l'avenue Frédéric Mistral.

Les principales raisons de leur opposition qui seront commentées plus loin sont les suivantes :

Il s'agit d'une voie de transit déguisée	17
Le projet est inadapté aux problèmes posés	11
Report des embouteillages sur Jean Girard	99
Détérioration de la qualité de vie (nuisances)	101
Défiguration (massacre) du cadre environnemental	122
Coût excessif (et inutile)	76
Dévalorisation des biens immobiliers	33
Opposition sans raison donnée	12

Des solutions alternatives sont proposées aussi bien par les opposants que par certaines personnes favorables au projet. Ce sont :

Les solutions alternatives proposées :	nombre
- Contournement ouest (par la vallée de la Siagne)	96
- La réalisation de la bretelle de la Paoute	37
- L'achèvement de l'échangeur de Rouquier	5
- la mise en œuvre de transports en commun (notamment vers Sophia et Antibes)	11
- l'élargissement du chemin des Bastides	1
- créer un rond-point au chemin des Bastides	1
- l'élargissement du chemin des Chênes	1
- améliorer le réseau viaire existant	3
- revenir au projet de 2002	4
- reprendre le tracé de l'A8 bis	1

- réaliser un tunnel	2
----------------------	---

Il y a lieu de préciser que cette enquête a mobilisé les différentes associations de quartiers qui ont présenté tour à tour leurs observations. Ce sont :

ASSOCIATIONS	N° au registre	POSITION
Association de Défense de l'environnement des quartiers St Antoine et St Jacques	5	opposition
Association des Trois Chemins	21	Favorable
Fédération Vivre à Grasse	21	Favorable
Association Agréée de Défense des Ribes	62	Favorable
Association du quartier de Sainte Anne	150	Favorable
Association Grasse Environnement	226	Favorable
Association Protégeons les Roumigières	257	Favorable
Fédération d'Action Régionale pour l'environnement	290	Favorable

Il n'est pas indifférent de noter que sur les huit associations qui se sont exprimées, et qui concernent les quartiers impactés ou en périphérie du prolongement, une seule est opposée au projet, et 7 sont favorables ou « plutôt favorables ».

Toutes les raisons présentées ci-dessus en faveur ou en opposition au projet ont été exploitées, soit en partie soit en totalité, par les différents intervenants. Elles ont été analysées en détail dans le rapport d'enquête.

Les oppositions au projet de prolongement de la Pénétrante Cannes Grasse ont utilisé les ARGUMENTS qui suivent (soit partiellement soit totalement) pour justifier leur position :

ARGUMENT n° 1

« La nouvelle voie n'est pas vraiment un « boulevard urbain » mais une « voie autoroutière », parce qu'elle n'est pas en connexion avec

tous les chemins communaux traversés, et, de plus, elle ne servira que de voie de transit... le projet est d'un autre âge est inadapté au contexte urbanisé. » (17 observations) « l'amélioration de la bretelle des Castors démontre qu'il est possible d'améliorer la circulation à moindre frais. (11 observations) « Le doublement à 4 voies reste possible (4 observations n° 5, 16, 174, 324).« la pente est trop forte et accidentogène. » (2 observations : n° 144, 242). »

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Le profil en travers de la voie, de même que son interconnexion avec le réseau communal par 4 carrefours aménagés sur la longueur de son tracé (1.900 m), la vitesse limitée à 70 km/h, et l'éclairage public spécifique témoignent du caractère urbain du prolongement de la pénétrante. Cela est, cependant, sans influence sur son caractère d'utilité publique. Son élargissement ultérieur, redouté par certains, n'est pas en projet. De plus, il serait limité par le gabarit des viaducs, et devrait faire l'objet, de toute façon, d'une nouvelle déclaration d'utilité publique.

L'inadaptation prétendue au contexte urbain est infondée, car le projet s'inscrit dans un secteur enclavé qui s'est fortement urbanisé ces quatre dernières décennies, et qui a besoin d'un axe structurant de type « boulevard urbain ».

En ce qui concerne le caractère dangereux de cette nouvelle voie, il convient de rappeler que la pente a été réduite de 9 % à 7 % par rapport au précédent projet, et que le Département a l'intention d'installer des radars pédagogiques et des bandes rugueuses au sol dans les endroits les plus dangereux, en plus d'une limitation de la vitesse.

ARGUMENT n° 2

Elle ne sera pas utilisée par les Grassois ». (17 observations).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Des compléments d'information ont été demandés au Maître d'ouvrage par le commissaire enquêteur, à l'issue de l'enquête publique, afin d'apprécier la pertinence de cet argument.

Il résulte de la réponse faite, et largement développée en fin de rapport d'enquête, que les comptages démontrent que seulement 21 % des automobilistes sont issus de communes extérieures à Grasse. Il est donc inexact d'affirmer que la future route ne sera pas utilisée par les Grassois. En conséquence, cet argument n'est pas convaincant.

ARGUMENT n° 3

« Projet inutile, inefficace qui ne résout en rien le problème de l'afflux de la circulation car la nouvelle voie va contribuer à reporter les bouchons au Stade Jean Girard. » (99 observations) **« Pensez à la circulation des enfants de St Jacques** (4 observations). »

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Face au nombre important d'observations reprenant cet argument, le commissaire enquêteur a demandé au Maître d'ouvrage de lui communiquer le détail des études de trafic intéressant le futur carrefour de l'avenue de la Libération, les carrefours Jean Girard et de la Halte, ainsi que les effets de la nouvelle voie sur les chemins des Chênes et du Grand Chêne. La réponse communiquée (et développée en fin de rapport d'enquête) met en évidence une plus grande fluidité du trafic dans ces carrefours qui devront subir, néanmoins, quelques adaptations mineures, malgré une augmentation prévisible de la circulation, à l'horizon 2020, et une diminution d'un tiers du trafic dans le chemin des Chênes.

C'est au niveau de ces carrefours que les effets directs de la nouvelle voie seront perceptibles, et la pertinence des études et comptages sera évaluée, confirmée ou infirmée, dans ce secteur équipé de trois giratoires rapprochés.

ARGUMENT n° 4

Le projet va dégrader la tranquillité et la qualité de vie des riverains, en apportant des pollutions sonores, atmosphériques, particules, (101 observations).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Il y a lieu de souligner, tout d'abord, que l'environnement immédiat des riverains a été préservé pendant plus de 40 ans par l'emplacement réservé n° 38 au PLU, laissé en espace naturel sur plus de 132.500 m². La perspective d'une construction d'une nouvelle voie, connue de chacun, ne les enchantent pas. Cependant, ce secteur de Grasse se trouvait encore en milieu naturel dans les années soixante-dix, alors que le tracé de la voie a été fixé, et certains intervenants l'ont rappelé. Ce secteur s'est fortement urbanisé depuis, et cette évolution a fait disparaître peu à peu l'environnement naturel que plusieurs intervenants regrettent. L'évolution de ce secteur, autrefois rural, en quartier urbain se poursuit par la réalisation d'un axe structurant pour la ville, et cela était prévu par les plans d'urbanisme.

Les pollutions redoutées vont faire l'objet de mesures de compensation avec l'installation de plus de 2.100 mètres linéaires d'écrans acoustiques et des plantations arbustives. Les études atmosphériques réalisées ont aussi montré que la dilution des gaz issus de la circulation automobile est plus rapide avec la nouvelle voie que dans l'hypothèse où elle ne serait pas réalisée.

Il est donc évident que le quartier des Loubonnières va évoluer vers une ambiance plus urbaine, mais cette évolution résulte d'une pression démographique exercée sur le moyen Pays depuis de nombreuses années.

ARGUMENT n° 5

Atteinte à l'environnement, massacre écologique, défiguration du quartier avec les viaducs, destruction de la faune et de la flore (destruction des tulipes et d'un bois de chênes verts), (122 observations).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Alors que de nombreuses mesures d'évitement ou de compensation sont prévues par le Maître d'Ouvrage, aussi bien en phase de chantier qu'après la mise en service de la nouvelle voie, l'insertion de celle-ci dans le paysage représente un enjeu majeur auquel le Département restera attentif, en utilisant les matériaux et les végétaux du pays.

Pour une meilleure insertion paysagère, les terrassements seront traités par endroits en restanques, à l'image de ceux rencontrés sur le secteur. Cette solution de terrassement permettra de limiter l'emprise des talus et de relier de façon plus intégrée les divers ouvrages de franchissement rencontrés (tablier et culée de pont). Ces murets permettront l'accroche des terrassements avec les restanques existantes.

Le traitement en pierres sèches sera repris pour les écrans acoustiques en alternance avec la mise en place d'une végétation grimpante afin de limiter l'impact de ces éléments.

Enfin le traitement paysager de l'ensemble de la voie renforcera l'intégration du projet dans son environnement.

Il n'en reste pas moins que la construction des deux viaducs va modifier sensiblement la perception du paysage. C'est pourquoi le Maître d'Ouvrage a l'intention de se faire assister par une équipe d'architectes et de paysagistes, sélectionnés à la suite d'un concours dans le but de réussir l'intégration des ouvrages dans leur environnement.

Ainsi le paysage naturel pourrait évoluer vers un paysage plus urbain de qualité bien intégré dans son environnement.

ARGUMENT n° 6

Projet dispendieux, coût « excessif », « énorme », « exorbitant » à payer par le contribuable, soit 33 M€ au kilomètre, (76 observations).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Le détail des coûts a été présenté dans le rapport d'enquête qui a révélé que le poste le plus élevé est celui des ouvrages d'art. Il représente un total de 25,9M€ pour les viaducs, ouvrages d'art courants et murs de soutènement, soit près de 47% du montant total de l'opération. L'avancement des études, après réalisation des sondages géotechniques, permettra d'optimiser le projet et son coût.

Le coût de réalisation des 2 viaducs, estimé à 18.6 M€ HT (6.3 M€ pour Loubonnières et 12.3 M€ pour Château Folie), pèse, à lui seul, pour plus de 34% du montant total du projet.

Le coût au m² pour ces 2 ouvrages est environ de 3000€/m², ratio fréquemment utilisé pour ce genre d'ouvrage (entre 3000 et 3500€/m²).

Il convient également de rappeler le coût des ouvrages hydrauliques et des mesures compensatoires et d'insertion de la nouvelle voie dans l'environnement qui représentent 10 % environ du coût total soit 6.930.800 € H.T.

ARGUMENT N° 7

Dévalorisation des biens immobiliers (33 observations : n° 3, 5, 6, 14, 16, 17, 18, 22, 29, 42, 68, 70, 71, 74, 77, 147, 165, 167, 172, 222, 225, 228, 236, 240, 241, 247, 265, 297, 319, 320, 328, 339,377).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

La dévalorisation des biens immobiliers des riverains subissant directement l'emprise de la nouvelle voie est certaine, mais ils seront indemnisés sur la base de l'estimation de France Domaine, comprenant la perte de la valeur immobilière et l'indemnité de emploi. Les arbres fruitiers détruits seront également indemnisés.

Quant aux autres propriétaires non directement touchés par le passage de la voie, la perte de la valeur immobilière n'est pas démontrée, car le paysage est appelé, certes, à une transformation plus urbaine, ce qui ne se traduit pas, le plus souvent, par une perte de valeur. Le quartier traversé par la voie sera, en effet, moins enclavé, et mieux desservi.

Au surplus, si cet argument était si déterminant, on pourrait s'interroger alors sur les raisons qui ont poussé les riverains à s'installer dans ce secteur depuis quarante ans, alors que le projet de voie était bien connu.

ARGUMENT n° 8

Une priorité aurait dû être donnée à la construction des bretelles de Rouquier et de la Paoute, (37 observations)

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Le Département a identifié 110 points noirs concernant la circulation dans les Alpes Maritimes et a étudié des solutions. Parmi celles-ci, figurent la connexion de la PCG avec l'est de Grasse par un échangeur à la Paoute pour la desserte du Plan de Grasse, et la finalisation de l'échangeur de Rouquier. Ces échangeurs permettront de désengorger le carrefour des Quatre Chemins en amont du carrefour de l'Alambic.

La demande exprimée par les intervenants sera donc satisfaite, car la D.U.P. a déjà été prononcée par arrêté du Préfet des Alpes Maritimes le 21 novembre 2012 pour l'échangeur de Rouquier, et l'échangeur de la Paoute est actuellement en cours d'études.

ARGUMENT n° 9

« Mettre à l'étude une voie de contournement de Grasse par des zones désertes » (96 observations).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

Dans le PADD du SCOT en cours d'étude, le tracé d'un grand contournement ouest de Grasse ne figure pas dans sa version actuelle.

En outre, le Conseil Général n'a pas étudié de projet de grand contournement de Grasse.

Mais le principe d'une liaison nouvelle entre l'ouest Grassois (RD2562) et la plaine de la Siagne a été inscrit au plan de résorption des points noirs routiers du Département en 2004.

Afin d'évaluer la pertinence de cet itinéraire, une étude de trafic, avec une enquête origines/destinations et comptages, a été réalisée entre septembre 2009 et 2010. Les résultats indiquent qu'une partie très importante des flux entrant dans Grasse par la RD 2562 provient de la commune de Grasse ou des communes immédiatement limitrophes.

Ces données ont été corrélées avec les résultats de l'enquête ménages-déplacements réalisée sur l'ensemble du département des Alpes Maritimes en 2008-2009 et confortées par l'étude réalisée en 2013 par le bureau EGIS pour le compte de la CAPAP (« Étude d'approfondissement portant sur l'étude de trafic de l'ouest grassois »)

Ces études montrent qu'une grande liaison entre l'ouest du Département et la basse vallée de la Siagne répond à d'autres objectifs que ceux du prolongement de la RD6185, et ne résoudrait que très partiellement la problématique de circulation de l'ouest grassois.

En complément de la poursuite de la Pénétrante, des études seront menées plus ponctuellement en liaison avec la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse et la ville de Grasse pour améliorer la section entre le stade Jean Girard et l'entrée de Peymeinade.

Aussi, que ce soit le prolongement de la Pénétrante Cannes Grasse, objet de la présente enquête, l'échangeur de Rouquier et celui de la Paoute, chacune de ces opérations présente un intérêt certain dans l'amélioration de la circulation dans la commune de Grasse et sa périphérie. C'est la mise en œuvre successive et programmée de l'ensemble de ces projets qui permettra d'obtenir une amélioration significative des conditions de circulation du pôle grassois.

ARGUMENT n° 10

Privilégier les transports collectifs (11 observations).

Avis résumé du commissaire enquêteur

(Cet avis est développé plus amplement dans le rapport d'enquête)

L'un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (le Syndicat mixte SILLAGES) est de développer les Transports en Commun et l'intermodalité.

Le PDU mentionne la nécessité de développer une nouvelle culture de l'intermodalité, et du stationnement, en lien avec les grands projets d'infrastructures et la planification urbaine, notamment aux entrées de ville avec accès à la voie rapide.

Ainsi, à l'entrée ouest de Grasse, pour les flux venant de l'ouest de l'agglomération (Le Tignet-Peymeinade vers Grasse/Cannes/Valbonne), figure un projet d'aménagement d'un parc-relais, au lieu-dit « La Halte » en connexion avec la voie rapide, desservi par des navettes du Transport en Commun prioritaires.

Dans cette optique, le PLU de Grasse, secteur St Jacques, a prévu un Emplacement Réservé de 6.000m², inscrit au profit de la Ville, pour la création d'un parc-relais de 100 à 200 places, situé en face du stade Jean Girard, et à proximité immédiate de la sortie de la PCG. Ce parc-relais, qui sera desservi par le réseau de TC urbain, a pour objectif de diminuer le nombre de voitures en centre-ville et de participer au désengorgement des voies de ce quartier.

DEMANDES PARTICULIERES :

Des observations personnelles (en dehors de l'enquête parcellaire) ont été ajoutées parfois aux arguments énumérés ci-dessus.

Il a été, ainsi, recensé 12 demandes particulières. Ces demandes spécifiques (n° 3, 8, 24, 33, 47, 57, 61, 63, 71, 73, 144, 175) font l'objet de l'avis qui suit de la part du commissaire enquêteur :

n°	demandeur	observations	Avis du commissaire enquêteur
3 le 20/9/13	Mme MF BOURGEOIS, 30 chemin des Bastides-Grasse	Problème de bruit. Elle demande des murs anti-bruit (ainsi qu'au tunnel des Aspres) et un revêtement absorbant.	Un écran absorbant de 3m de haut et de 420m de long est prévu à cet endroit le long du projet, de même que la pose d'un enrobé acoustique.
8 le 24/9/13	M. Jacques MAUREL, 27 rue du Lac à Cannes	Souhaite un transfert de l'emprise sur le stade J.Girard.	Le stade Jean Girard est un équipement d'utilité publique fréquenté par les scolaires. De plus, le giratoire a été positionné en limitant l'impact sur le bâti et en respectant les règles d'implantation d'un giratoire par rapport aux axes des branches. Il a été calé au maximum des possibilités sur l'emprise publique sans toutefois compromettre son affectation. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de réaliser un mur de soutènement en lieu et place du talus permettant de minimiser l'emprise.
24 le 1/10/13	M. Pierre LEHAUT, 20 chemin des Castors à Grasse.	abattre un mur près du n° 7 chemin des Castors qui rétrécit inutilement la chaussée d'un mètre.	Ce problème actuel n'est pas lié au projet, de plus le mur est situé sur une propriété privée. Le conseil général va tenter d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation.
33 le 3/10/13	Mme REKA, 35 chemin des Loubonnières à Grasse	Elle souhaite savoir où passe exactement la pénétrante par rapport à sa propriété.	L'extrémité du terrain la plus proche du projet se trouve à 100m.
47 le	M. Mme MIGUORE, 70 avenue Henri	Demande à élargir le bas de l'avenue Henri	L'avenue Henri Dunant est une voie communale, non

8/10/13	Dunant à Grasse.	Dunant pour supprimer le sens unique.	impactée par le projet. La demande sera transmise à la commune de Grasse.
57 le 11/10/13	M. Gabriel CENOLLINO	indiquer la totalité des profils en travers pour les propriétés touchées par la voie, ainsi que la hauteur des murs de soutènement et des écrans absorbants.	Demande impossible à satisfaire à ce stade d'avant-projet sommaire. Si l'utilité publique est déclarée, les études qui se poursuivront, auront un niveau de détail beaucoup plus fin qui permettra d'établir ces profils.
61 le 12/10/13	M. Bernard MARABELLE (CI n° 2 au plan cadastral)	sollicite une protection contre le bruit et les pollutions. P. J. courrier + 2 photos au CG06 le 9/09/13).	Le projet ne prévoit pas à cet endroit la réalisation d'écran acoustique. Les maisons étant situées en surplomb par rapport à la future voie des protections de façades seront proposées.
63 le 12/10/13	M. Mme René SINSONIN, 5 bis chemin des Castors à Grasse	prendre en compte l'existence d'une butte gênant la circulation à 50 m de leur habitation.	Ce problème actuel n'est pas lié au projet. Il sera traité avec les travaux de raccordement sur le futur giratoire. Le conseil général va néanmoins essayer d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation
71 le 12/10/13	M. Rémy LAMBERT, Mme Françoise LAMBERT MANCERON, indivision 31 chemin de la Victorine à Grasse.	-la bretelle de sortie vers l'avenue F. Mistral va compliquer la sortie du chemin de la Victorine, -prévoir une liaison piétonne avenue F. Mistral ou la suppression de la bretelle de sortie.	Le débouché n'est pas situé dans l'emprise du projet mais le CG veillera à ce que la visibilité soit assurée pour la sortie du chemin de la Victorine. Le CG se rapproche des services de la ville de Grasse pour évoquer ce problème.
73 le 12/10/13	M. Yves PARODI, 76 Bd Rouquier, Les Aspres- Grasse-	-souhaite connaître la position prise sur l'aménagement d'un réseau collectif d'assainissement sur le Bd Rouquier. P.J. copie d'une lettre du 30/03/12 du maire adjoint de Grasse.	Dans le cadre des travaux de la tranchée couverte, un réseau d'eaux usées a été posé le long de la PCG qui pourra être raccordé au réseau du boulevard Rouquier lorsque les travaux des bretelles de l'échangeur de Rouquier seront réalisés.
144 le 16/10/13	M. Gilles BUROIS, 45 avenue F. Mistral- Grasse-	7-aucun mur anti-bruit sur les viaducs, pollutions visuelles et sonores.	Un écran anti-bruit transparent sera placé sur les bords des viaducs.
175	M. Frédéric GOROT	il manque une vue en	Les coupes détaillées ne sont

le 19/10/13		coupe sous le chemin des Bastides, conflit de trafics entre la circulation venant de l'avenue H. Dunant et celle de St Jacques, mettre un rond-point chemin des Bastides.	en effet pas réalisées à ce stade du projet. Le chemin des Bastides est raccordé au carrefour des Castors, cela est suffisant.
----------------	--	---	---

4°) avis sur l'utilité publique du projet

L'utilité publique d'un projet ne peut être déclarée que s'il correspond à un certain nombre de critères retenus par la jurisprudence. En particulier, le Conseil d'Etat, dans ses arrêts du 19 octobre 2012 (requête n° 343070) et du 12 avril 2013 (requête n° 342409), a soumis la légalité d'une Déclaration d'Utilité Publique à quatre conditions :

- 1) Le projet doit correspondre à la satisfaction d'un besoin d'intérêt général,
- 2) L'expropriant ne doit pas être en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine,
- 3) Les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients sociaux, économiques ou environnementaux que comporte l'opération ne doivent pas être excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.
- 4) Enfin, le projet ne doit pas être susceptible de faire courir « des dommages graves et irréversibles » pour l'environnement et la santé humaine.

Au regard de ces critères, il apparaît que le projet de prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse correspond à :

- **la satisfaction d'un besoin d'intérêt général** en permettant :
 - a- **L'achèvement d'un projet routier majeur** pour l'ouest du Département, constitué par la **Pénétrante Cannes Grasse** conçue, dès 1956, comme une liaison routière rapide et sécurisée (à 2 X 2 voies),

entre Cannes et Grasse. Elle a fait l'objet de 4 Déclarations d'Utilité Publique antérieures.

L'utilité publique a été reconnue antérieurement pour les phases précédentes de cet axe routier. Ainsi :

- La première section, entre l'A8 et Tournamy (Mougins) a fait l'objet d'une DUP en 1974 (décret du 22 mars 1974),
- La seconde section, entre Tournamy et Riquier a obtenu une DUP en 1987 (Arrêté préfectoral du 29 janvier 1987),
- La troisième section entre Rouquier et la RD 2562 (avenue de la Libération) a fait l'objet d'une DUP le 28 décembre 1993 (arrêté préfectoral du 28 décembre 1993), mais elle n'a été réalisée que jusqu'au carrefour de l'Alambic (RD 9),
- La quatrième section correspondant à l'achèvement de l'échangeur de Rouquier a obtenu la DUP par arrêté préfectoral du 21 novembre 2012,
- Le nouveau projet, même s'il a évolué vers un boulevard urbain, constitue la cinquième section. Il demeure fidèle au concept de la liaison structurante de l'ouest du Département.

b- L'amélioration des déplacements d'est en ouest, et vice-versa, au sud de l'agglomération grasseoise, par une meilleure répartition des flux, et en particulier l'amélioration des liaisons entre les quartiers de Saint Antoine au sud-est de Grasse et de Saint Jacques, au sud-ouest, mais aussi des transits intercommunaux au sud de la ville. Un nouvel axe routier fait défaut jusqu'à présent dans le sud de Grasse pour assurer les liaisons entre le sud-est et le sud-ouest. De plus, le carrefour Jean Girard (quartier Saint Jacques) et le carrefour des Quatre Chemins (quartier Saint Antoine) font partie de la liste des 110 points noirs recensés dans le Département que le Conseil Général entend résorber.

Le projet doit permettre de soulager les voies et carrefours périphériques, surchargés aux heures de pointe (la RD 9, la rue des Chênes, le carrefour des Quatre Chemins).

En effet, ces secteurs sont saturés par un important trafic journalier.

Trois types de flux prédominent :

- du Centre-ville vers la sud-ouest (route du Tignet et Peymeinade) et vice-versa,
- du sud-ouest vers le sud-est (RD 6185), et vice-versa,
- du Centre-ville vers le sud-est (RD 6185), et vice-versa.

Les flux de véhicules recensés chaque jour, en moyenne, et dans les deux sens de la circulation sont :

voies	Trafic/jour avant travaux	Trafic v/jour après travaux
RD 6185	37.673	45.500
Nouvelle voie	/	24.000
Route de Pégomas (RD 9)	22.000	20.200
Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny	21.000	10.000
Boulevard E. Rouquier	15.500	
Chemin des Chênes	15.000	8.500
RD 2562	11.780	10.500
Avenue Frédéric Mistral	11.070	12700

Le trafic des poids lourds est peu important à travers la ville, car il ne représente que 7 % aux heures de pointe du matin et 3 % aux heures de pointe du soir.

Aussi, le prolongement de la RD 6185 doit permettre :

- de capter le trafic en provenance du Tignet, de Peymeinade et des quartiers ouest de Grasse en direction de l'est et du sud de la ville,
- de faciliter les échanges inter-quartiers (Saint François, Vilotte et Saint Jacques à l'ouest, et Saint Antoine et Saint Claude à l'est,
- de favoriser les liaisons essentiellement entre le centre de Grasse et sa périphérie sud-ouest et est,
- d'améliorer sensiblement la sécurité routière du secteur, en délestant les voies secondaires transversales encombrées, utilisées comme voie de transit, comme le chemin des Chênes,
- désenclaver le territoire compris entre les avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et Georges Pompidou au nord, la RD 9 à l'est, la rue des Chênes au sud et l'avenue Frédéric Mistral à l'ouest.

Le sud de Grasse, au-delà des avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et Georges Pompidou, est desservi par un entrelacs de voies étroites, non sécurisées telles que les chemins des Loubonnières, de Château Folie, de Saint Michel, de la Chapelle, des Bastides, des Castors, la rue des Chênes etc... Ces voies représentent cependant des possibilités de transit pour les déplacements quotidiens.

En outre, en raison du relief, de la densité urbaine et du non respect des limitations de vitesse, la ville de Grasse est devenue l'un des secteurs les plus accidentogènes de l'ouest du Département. L'aménagement d'un nouveau boulevard urbain, et le respect de la limitation de la vitesse à 70 km/h, devraient contribuer à réduire les risques d'accident dans ce secteur, d'autant que des dispositifs spécifiques d'avertissement seront prévus (signalétique, bandes rugueuses), notamment dans le sens descendant, pour inciter à la modération de la vitesse.

c- La pénétration de tout le quartier des Loubonnières. Ce dernier s'est fortement urbanisé depuis des années, et il n'est seulement desservi que par quelques chemins vicinaux encaissés. Ils ne seront pas tous reliés directement avec la future voie, mais la pénétration du quartier par la réalisation des aménagements prévus sera nettement améliorée. Ce secteur de Grasse sera appelé ainsi à évoluer vers une configuration plus urbaine après la réalisation du projet.

La nouvelle voie va modifier la physionomie des quartiers de Saint Antoine, des Loubonnières et de Saint Jacques. Elle va donner à ces quartiers un caractère plus urbain, en correspondance avec la progression continue de l'habitat et de la population au cours des dernières décennies. Cette évolution est due à la forte demande de logements dans le Moyen Pays, ce qui nécessite une adaptation des infrastructures routières.

d- L'atténuation sensible des fortes contraintes pesant sur l'ouest du quartier de Saint Jacques, et en particulier sur le chemin des Chênes, de faible gabarit, qui absorbe quotidiennement un trafic de 15.000 véhicules, engendrant des nuisances sonores, une pollution

atmosphérique et une insécurité causées par des embouteillages fréquents.

e- La sécurité routière sera sensiblement améliorée avec cette infrastructure routière au gabarit adapté à la circulation enregistrée dans ce secteur. En effet, la trame viaire du sud de Grasse, ancienne, étroite et sinueuse ne correspond pas à l'ampleur de la circulation actuelle, ce qui provoque une congestion du trafic aux heures de pointe, et un accroissement des risques d'accident, en raison de la visibilité insuffisante et de l'étroitesse des voies, tout spécialement dans les chemins des Chênes et du Grand Chêne.

Pour toutes les raisons qui viennent d'être exposées, le projet de prolongement de la pénétrante correspond à un besoin d'intérêt général.

➤ **Selon le second critère, la légalité de la déclaration d'utilité publique n'est fondée que lorsque l'autorité publique expropriante n'est pas en mesure de réaliser son projet sans recourir à l'expropriation.**

Le Département ne dispose pas d'autre solution pour assurer ce prolongement. De plus, l'Etat en premier lieu, puis le Département depuis 2006 ont acquis par la voie amiable environ 70 % des terrains nécessaires, qui se trouvaient « gelés » par la servitude d'urbanisme relative aux Emplacements Réservés.

Une solution alternative, préconisée par de nombreux intervenants, aurait consisté à ne pas tenir compte des réservations foncières inscrites depuis le POS de 1971 à Grasse, et à reprendre l'étude d'un nouveau projet à zéro, par le sud de Grasse.

Cette solution alternative emprunterait un tracé utilisant la vallée de la Siagne.

Loin d'être concurrente du projet de prolongement de la pénétrante, cette solution "alternative" répond à une autre logique de liaison entre

l'est du Var et le pôle économique de Cannes-Antibes-Sophia-Antipolis. De plus, il est illusoire de faire valoir les avantages d'une telle solution, alors que le SCOT-Ouest du Département, encore en cours d'étude, ne l'a pas inscrite dans ses prévisions.

- **La troisième condition à la légalité d'une Déclaration d'Utilité Publique est la suivante : les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients sociaux, économiques ou environnementaux que comporte l'opération ne doivent pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.**

Le coût financier de l'opération peut paraître lourd, 68,55 M € ttc. acquisitions foncières comprises, mais il représente un investissement majeur dont l'intérêt dépasse la seule réalisation d'une voie urbaine. En effet, non seulement cet investissement va améliorer des déplacements des habitants de Grasse (pour plus de 66 %) et des communes extérieures, mais aussi, il va contribuer à structurer les extensions urbaines opérées depuis quelques décennies dans le sud de la ville.

En outre, le montant de l'opération comprend deux ouvrages d'art importants (2 viaducs), 3 ponts routiers (chemins des Bastides, des Loubonnières, avenue F. Mistral), 5.500 m² de murs de soutènement, 2.100 mètres d'écrans acoustiques, des ouvrages de collecte et de traitement des eaux pluviales (2 bassins) sur les 1.900 mètres de tracé. De plus, la nouvelle voie doit franchir un terrain accidenté nécessitant d'importants terrassements, ce qui renchérit la réalisation des travaux.

S'agissant d'une section particulièrement onéreuse, en raison de la nature des ouvrages, l'évaluation du coût par rapport à l'intérêt que représente cette nouvelle section pour l'ouest du Département mérite d'être répartie sur l'ensemble de la Pénétrante-Cannes-Grasse.

Les inconvénients sociaux se limitent aux nuisances qui seraient supportées par des riverains qui ont fait le choix de s'établir à proximité d'un projet routier connu depuis plus de quarante ans. A côté de ces inconvénients la voie présente des avantages sociaux plus importants :

sérénité et sécurité des déplacements, amélioration des liaisons entre les quartiers.

Les inconvénients environnementaux se limitent à une transformation du paysage naturel en paysage urbain. L'insertion des ouvrages dans l'environnement représente un défi majeur que le Maître d'Ouvrage entend relever en utilisant tous les moyens et toutes les compétences disponibles.

➤ **Selon le quatrième critère, le projet ne doit pas créer une menace pour l'environnement et la santé humaine.**

Sur ce sujet, les risques potentiels ont été étudiés préalablement par l'étude d'impact, et des mesures sont prévues pour prévenir les nuisances, les risques de pollution ou d'atteinte au milieu naturel, aussi bien en phase de travaux qu'en période de mise en service de la nouvelle voie.

Les études ont révélé que la réalisation du projet allait favoriser une dilution des gaz d'échappement des véhicules dans les quartiers sud de Grasse par rapport à une situation sans réalisation du projet. De plus, l'ambiance sonore sera contenue à des niveaux inférieurs à ceux tolérés par la réglementation. Pour la phase d'exploitation de la nouvelle voie, des écrans de protection contre le bruit et la pollution (sur une longueur de 2.100 m) doivent atténuer les nuisances pour les habitations les plus immédiates.

Tout particulièrement, le Maître d'ouvrage a prévu la mise en place d'un véritable management environnemental, décrit dans le rapport d'enquête, et visant à responsabiliser les entreprises au respect des milieux naturels et humains proches de la nouvelle voie. Les principales mesures consistent en la désignation d'un responsable de l'environnement par les entreprises adjudicataires, et la mise en place d'un plan de préservation des milieux avant travaux, ainsi que des mesures de protection et de suivi, pendant les travaux. Une concertation continue vis-à-vis des riverains, permettra de les informer des nuisances de chantier.

Compte tenu des mesures mises en place, le projet ne constituera pas une menace pour la santé humaine.

5°) avis sur le projet et son impact

En raison de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci a été soumis à une étude d'impact et à une évaluation environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-4 et 8 du code de l'environnement, qui ont été jointes au dossier d'enquête.

L'Autorité Environnementale a évalué l'étude d'impact conformément aux dispositions de l'article L.122-1, et a émis un avis globalement satisfaisant, en faisant remarquer quelques faiblesses que le Maître d'ouvrage s'est engagé à supprimer dans un document intitulé « Addendum » (à l'étude d'impact) joint au dossier d'enquête.

En raison des incidences du projet sur les milieux, physique, naturel et humain, des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ont été élaborées par le Maître d'ouvrage conformément aux dispositions des articles L.122-3 et R.122-3 du code de l'environnement.

Ces mesures concernent non seulement la phase préparatoire aux travaux, la phase délicate d'exécution des travaux, mais également la période suivant la mise en service des ouvrages.

L'ensemble des mesures de réduction, d'évitement, de limitation ou de compensation des incidences du projet sur les milieux naturels et humains, qui concernent essentiellement le contrôle de la qualité des eaux de ruissellement et souterraines, la protection acoustique des riverains ainsi que la préservation des espèces protégées, s'élève à 6.930.800,00 € hors taxes, soit environ 10 % du coût total des aménagements.

Depuis plus de dix ans, le projet de prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse suscite des débats, souvent passionnés, entre ceux qui la réclament (avec pétitions et défilés) et ceux qui l'estiment « inutile »,

« inadaptée aux problèmes de circulation », ou « destructrice d'un cadre de vie et d'un paysage remarquable ».

Même en considérant que l'utilité publique d'un prolongement de l'actuelle RD 6185 est incontestable, ce n'est pas pour autant que la question délicate du choix du tracé le plus pertinent se trouve réglée par l'existence de la bande réservée depuis 1971 au plan d'urbanisme.

D'aucuns estiment, en effet, que cette prolongation vient trop tard et qu'elle devrait éviter la zone urbanisée de Saint Antoine et des Loubonnières. Cette remarque paraît de bon sens, mais elle feint d'ignorer qu'à l'origine du projet (1956), le même tracé se trouvait en zone naturelle peu construite. Et l'on peut s'étonner que des permis de construire aient été abondamment délivrés jusqu'à proximité de la future voie, sans que des marges de recul n'aient été imposées, et l'on peut s'étonner, aussi, que les nouveaux habitants aient accepté de s'installer dans le voisinage d'un projet connu de tous, et qu'ils dénoncent à présent avec vigueur.

En outre, l'extrémité actuelle de la Pénétrante arrive également en limite de zone urbanisée, ce qui permet à certaines personnes d'affirmer que l'objectif de relier Cannes et Grasse par une voie rapide est déjà atteint, et qu'il est inutile de la poursuivre, avec une nouvelle section de 1.900 mètres à l'intérieur de la ville. C'est écarter trop rapidement la situation critique que connaissent les seules voies de circulation qui existent entre le sud-ouest et le sud-est de Grasse (les chemins des Chênes et du Grand Chêne), complètement saturées aux heures de pointe, et qui ne sont pas adaptées au trafic qu'elle subissent.

Beaucoup d'opposants estiment que cette saturation est causée par le transit des habitants des communes voisines, et que la solution au problème consiste à réaliser une voie de contournement de l'agglomération en partant de la pénétrante au niveau de Mouans-Sartoux, ou de l'échangeur de la Paoute, pour rejoindre la vallée de la Siagne. Les personnes qui défendent cette thèse n'ont pas pris conscience de deux points importants :

- 1) Le trafic des heures de pointe est causé, d'après les comptages réalisés, par 66 % d'habitants de Grasse, de 21 % d'habitants provenant des communes de l'ouest et de 13 % de riverains de la RD 2562 entre Peymeinade et le giratoire de Jean Girard;
- 2) Le projet de pénétrante par la vallée de la Siagne, non encore inscrit dans le SCOT-Ouest du Département, n'est pas réalisable à moyen terme, et il répondrait à un autre besoin, car il ne serait susceptible de détourner que moins de 10 % des automobilistes qui transitent actuellement par le sud de Grasse. Pour autant, personne ne conteste la nécessité de réaliser, un jour, cette voie lorsque le tracé aura reçu un consensus, puisqu'elle répond à un autre besoin.

Pour l'heure, les données de comptage recueillies montrent bien qu'un problème demeure aujourd'hui, c'est **l'absence d'un axe structurant** pour fluidifier les flux entre le sud-est et le sud-ouest de la ville alors que la réalisation d'un « contournement par le sud » n'est pas d'actualité.

Faut-il alors abandonner le projet et ne rien faire, comme le préconisent d'autres intervenants, au nom de la protection du cadre de vie des habitants des Loubonnières et de Château Folie, alors que, comme le prévoit le PADD du nouveau SCOT-Ouest, l'agglomération de Grasse et le Moyen Pays ont vocation à subir encore davantage la pression croissante des demandes en logements à prix modérés ?

L'avis que donne le commissaire enquêteur soussigné, après avoir étudié le dossier, et examiné toutes les observations, celles des services de l'Etat, celles du Maître d'Ouvrage et celles du public, c'est qu'il est nécessaire de saisir l'opportunité de ce **tracé, prévu et validé à maintes reprises**, pour apporter une solution au problème de l'engorgement des axes du centre-ville, mais aussi du carrefour des Quatre Chemins dans le quartier de Saint Antoine, à l'est, ainsi que des chemins des Chênes et du Grand Chêne.

Le tracé réservé depuis plus de quarante années constitue une réponse adaptée aux enjeux de la densité démographique croissante dans ce

Moyen Pays, et qui se traduit, aujourd'hui, par une saturation des axes de communication devenus insuffisants.

D'autres réponses à ce problème sont également prévues, faut-il le rappeler (voir le rapport d'enquête), c'est :

- l'achèvement de l'échangeur de Rouquier (DUP du 21/11/2012),
- et la construction d'un nouvel échangeur à la Paoute, au sud-est du projet, pour désengorger le trafic lié aux activités du Plan de Grasse. Personne ne conteste la pertinence de ces deux solutions dont la réalisation est programmée par le Département.
- De plus, le Département a prévu d'améliorer l'axe entre Pégomas-Peymeinade et Grasse.

C'est donc plusieurs options d'aménagement programmées par le Département qui permettront de résorber la situation critique actuelle. Certains intervenants ont relevé, d'ailleurs, une amélioration résultant de l'ouverture, au début du mois de septembre 2013, peu avant l'ouverture de l'enquête publique, de la bretelle des Castors (entre le Carrefour de l'Alambic et le chemin des Castors), ce qui laisse présager de l'efficacité du prolongement prévu.

Il n'en reste pas moins que son impact dans le paysage et dans les milieux naturels et humains est manifeste malgré les mesures d'atténuation programmées.

C'est pourquoi, afin d'améliorer, plus encore, l'insertion de la nouvelle voie dans son contexte naturel, humain et urbain, et de réduire son impact, de nouvelles corrections pourraient être apportées au projet. Ce sont, en particulier :

- Une **réduction des emprises foncières** afin de limiter au maximum les atteintes au droit de propriété :
 - > dans les chemins des Bastides et des Castors, d'autant que la ville semble avoir un projet d'alignement de ces deux chemins,
 - > au nouveau rond-point de la Libération par une réduction du talus,
 - > ainsi que dans les vallons des Loubonnières et de Château Folie, avec la modification du tracé des pistes cyclables. En effet, les

emprises des pistes cyclables, entre le chemin des Castors et l'avenue Frédéric Mistral, paraissent trop consommatrices d'espace, en raison de la nécessité de suivre les courbes de niveau pour atténuer les fortes pentes. On peut s'interroger, d'ailleurs, sur la pertinence de réaliser une voie cyclable, en site propre, dans un secteur très accidenté alors que les séquences du projet présentant un relief plus accessible en sont dépourvues (entre les carrefours de l'Alambic et des Castors et dans l'avenue de la Libération entre le nouveau carrefour et les établissements scolaires).

- Un aménagement de **voie piétonne et cyclable, sécurisée**, paraît inévitable entre le nouveau rond-point de l'avenue de la Libération et les établissements scolaires.
- Un **élargissement de l'avenue Frédéric Mistral**, en particulier entre le carrefour Jean Girard et la bretelle d'entrée à la nouvelle voie, est nécessaire pour faire disparaître le resserrement de cette avenue au droit du stade Jean Girard et fluidifier l'accès au nouveau Boulevard urbain.
- La **réalisation d'un revêtement de chaussée anti-bruit** à proximité des zones habitées bordant le nouveau boulevard urbain permettrait d'atténuer à la source les nuisances sonores, sans pour autant compromettre les mesures de sécurité routière avec l'installation de bandes rugueuses à l'approche du carrefour des Castors.

Cela étant exposé,

Le commissaire enquêteur,

Considérant que l'enquête conjointe d'utilité publique et parcellaire relative au projet de prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse s'est déroulée réglementairement, et sans aucune difficulté malgré une affluence du public, sur la base d'un dossier établi conformément à l'article R.11-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Considérant que le projet d'aménagement d'une voie prolongeant la pénétrante est compatible avec le SCOT-Ouest en cours d'étude, avec le

PLU de la commune, avec les Plans de Prévention des Risques Naturels (mouvements de terrains, inondation et d'incendie), avec le SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse, avec le SAGE fleuves côtiers(territoire 15),

Considérant que le projet de prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse a fait l'objet d'une concertation conformément aux articles L. 300-2 et R.300-1, 2, et 3 du code de l'urbanisme, du 4 au 22 décembre 2006,

Considérant que ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact conformément à l'article L.122-1 du code l'environnement, que l'Autorité Environnementale a estimé le dossier « *de bonne facture* », « *le programme bien identifié et les impacts globaux suffisamment décrits* », en ajoutant qu'il sera utile de combler quelques faiblesses du dossier au stade de la définition de l'avant-projet,

Considérant que le Maître d'ouvrage a précisé dans son « Addendum » du 4 mars 2013, en réponse aux remarques de l'Autorité Environnementale du 30 juillet 2012, qu'il avait l'intention de les prendre en compte, lors de l'établissement de l'avant-projet,

Considérant que des mesures dérogatoires à l'arrêté du 20 janvier 1982 modifié relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire national ont été prescrites par les arrêtés préfectoraux des 18 novembre 2011 et 26 janvier 2013 concernant la Tulipe de l'Ecluse et la Tulipe de Lortet, et que des mesures d'évitement, de compensation et d'évaluation seront mises en œuvre par la Maître d'Ouvrage en vue d'assurer la conservation de ces espèces,

Considérant que, de même, le Maître d'Ouvrage a indiqué qu'il tiendrait compte des remarques de l'Autorité chargée de la police de l'eau, exprimées par la lettre du Directeur Départemental des Territoire et de la Mer, en date du 12 juillet 2010, exprimées à l'occasion de la déclaration présentée au titre de la loi sur l'eau,

Considérant que le Maître d'Ouvrage a pris en compte la présence d'espèces protégées, florales et animales, sur le site des travaux, et qu'il mettra en place un management environnemental assorti de fortes

contraintes envers les entreprises adjudicataires pour le respect des milieux naturels,

Considérant qu'il ressort de l'examen des observations du public que ce dernier se partage en deux parties numériquement à peu près égales, soit en faveur du projet, soit en opposition, essentiellement pour des raisons de convenances personnelles,

Considérant que le tracé de la voie, avec ses emprises (ER n° 6 et 38 au bénéfice du Département), a été déterminé il y a plus de quarante ans, sans avoir été remis en cause, depuis lors, par aucun document d'urbanisme, et qu'il est respecté par le projet du Maître d'ouvrage,

Considérant que c'est en connaissance des contraintes d'urbanisme résultant de la réalisation de la future voie qu'une grande majorité des opposants s'est installée aux abords de celle-ci,

Considérant, également, que peu de remarques contestent la nécessité de trouver une solution aux problèmes de la circulation dans le sud de la ville, mais que les avis divergent sur les solutions à adopter,

Considérant que les études techniques du dossier démontrent les effets positifs de la nouvelle voie sur les déplacements, le trafic et sur la pollution atmosphérique du sud de Grasse, tout en proposant des mesures compensatoires, appropriées et coûteuses, pour atténuer les nuisances sonores,

Considérant que le bilan social, environnemental et urbanistique penche en faveur de la réalisation d'un axe structurant le sud de Grasse, favorisant les échanges inter-quartiers, et intégrant la nouvelle voie dans le milieu humain et naturel,

Considérant que le coût élevé du projet résulte à la fois du caractère spécifique des sites traversés, mais aussi des ouvrages d'art, des mesures d'insertion dans le paysage (restanques, murs en pierre sèche, plantations), et compensatoires (écrans, ouvrages hydrauliques) représentant 10 % du coût total,

Considérant, en conséquence, que l'utilité publique du projet de voie ne peut être contestée en raison de sa contribution à la fluidité du trafic, ainsi qu'au désenclavement, au développement et à la structuration du sud de Grasse,

Considérant enfin que, **malgré les contraintes fortes du projet sur le site impacté, l'abandon du projet aurait, pour l'agglomération de Grasse et la ville en particulier, des conséquences négatives plus graves que sa réalisation, au niveau des déplacements et de la pollution sonore et atmosphérique, risquant d'entraver l'évolution du sud de la ville pendant de nombreuses années,**

Considérant, toutefois, que ce projet de prolongation pourrait être encore amélioré pour tenir compte de certaines observations des services de l'Etat et du public,

donne un

avis favorable

à la déclaration d'utilité publique du prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse jusqu'à l'avenue de la Libération selon les dispositions exposées dans le dossier soumis à l'enquête publique,

sous réserve, toutefois, que le maître d'ouvrage :

1°) recherche une rectification des cheminements cyclables au droit des vallons des Loubonnières et de Château Folie de manière à limiter son impact sur le foncier et le milieu naturel,

2°) mette en œuvre un revêtement de chaussée anti-bruit sur le nouveau boulevard, au droit des zones habitées.

Il recommande, aussi, que le Maître d'ouvrage se concerte avec la Ville de Grasse pour :

1°) la réalisation d'une voie sécurisée pour les piétons et les cycles entre le nouveau carrefour de l'avenue de la Libération et les établissements scolaires,

2°) l'élargissement de l'avenue Frédéric Mistral (ou un sens unique) entre le carrefour Jean Girard et la nouvelle bretelle d'entrée au futur boulevard urbain, de manière à éliminer le resserrement de la voie propice à la création de bouchons.

Fait à Cap d'Ail, le 7 décembre 2013

Alain Ponsot

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

Prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et parcellaire conjointe comportant une étude d'impact relative au projet de prolongement de la RD 6185, entre la RD 9 et la RD 2562 sur la commune de Grasse par le Département des Alpes Maritimes, qui s'est tenue pendant 36 jours consécutifs,

**du vendredi 20 septembre au vendredi 25 octobre 2013
inclus,**

en Mairie-Annexe Saint-Jacques de Grasse, du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 13 h 30 à 17 h, et le samedi de 9 h à 12 h.

Pétitionnaire & Maître d'ouvrage : le Département des Alpes Maritimes

Dossier comportant une étude d'impact

**AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR SUR L'ENQUÊTE
PARCELLAIRE:**

Alain Ponsot

AVIS SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Dans le but de poursuivre les acquisitions nécessaires à la réalisation du prolongement de la RD 6185, sur 1.900 mètres environ, entre le carrefour de l'Alambic et la RD 2562 (avenue de la Libération), par la voie amiable, ou à défaut par voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique, une enquête conjointe d'utilité publique et parcellaire a été ouverte par Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes, à la demande du Maître d'Ouvrage, le Département des Alpes Maritimes, pendant 36 jours consécutifs, du vendredi 20 septembre au vendredi 25 octobre 2013 inclus.

L'enquête publique s'est déroulée, dans de bonnes conditions, à la Mairie-annexe du quartier de Saint Jacques concerné par le projet. Deux permanences sur quatre ont été tenues le samedi matin à l'intention des personnes actives qui ont un emploi à l'extérieur de Grasse, ce qui a facilité l'expression d'un public nombreux. En effet, 11 registres d'enquête A (DUP) ont été remplis représentant 101 pages, et 13 observations ont été inscrites sur le registre B (enquête parcellaire).

A l'issue de l'enquête, un procès-verbal de synthèse des observations du public a été dressé par le commissaire enquêteur. Puis, il a été adressé au responsable du projet le 29 octobre 2013. Une rencontre entre le responsable du projet, en la personne de Monsieur Michel KUSCHTA, Directeur Général Adjoint pour les Services Techniques du Conseil Général des Alpes Maritimes, dûment habilité par délégation consentie par arrêté du Président du Conseil Général en date du 6 septembre 2013, assisté du service compétent du Conseil Général, et le commissaire enquêteur, a eu lieu le 31 octobre 2013.

Au total, 392 observations ont été collectées et jointes aux deux registres :

- **Le Registre A** pour l'enquête unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique a recueilli 379 observations (377 + 2 n° bis, le 8 bis et le 180 bis). A ce total de 379, s'ajoute une pétition d'habitants de

la copropriété du Jardin d'Heidi à Grasse adressée après la clôture de l'enquête, non prise en compte.

- **Le Registre B** pour l'enquête parcellaire : 13 observations.

Compte tenu des erreurs d'inscription dans le registre adéquat, les observations se répartissent comme suit :

REGISTRES	NOMBRE	CORRECTIONS en moins	CORRECTIONS en plus	DECOMPTE RETABLI
A (DUP)	379	-3 (n° 8, 60, 310 pour registre B)	+ 1 (n° 6 du registre B)	377
B (Parcellaire)	13	-1 (n° 6)	+ 3 (n° 8, 60, 310 du Registre A)	15
Total des Observations	392			392

Concernant plus particulièrement l'enquête parcellaire, elle a permis de recueillir 15 demandes de la part de propriétaires concernés se décomposant en :

- Treize observations inscrites dans le Registre -B- (enquête parcellaire), mais l'une d'elle (la n° B6) concernait uniquement l'utilité publique, elle a donc été décomptée avec les observations du Registre -A- (DUP).
- Cinq observations intéressant l'enquête parcellaire ont été inscrites dans le registre A. Il s'agit des numéros A8, A24, A60, A263 et A310, mais deux d'entre elles ont été consignées dans les deux registres à la fois.
- les doubles inscriptions étant exclues, les inscriptions intéressant l'enquête parcellaire B se dénombrement à 15.

Ces observations peuvent être synthétisées selon les thèmes suivants :

objet	identification	motif
Contestation des emprises prévues	B1 - (M.DEYDIER)	Mur et plantations sacrifiées pour l'élargissement du chemin d'un mètre.
	B12 – (Mme BRINK)	Expropriation de 7.913 m ² . Diminuer l'emprise.
	A8 – (M. MAUREL)	Pourquoi prendre son terrain alors que le stade public en face pourrait être utilisé ?
Demandes de reconstitution de clôtures	B5 - (M.JOUMONT)	Demande le détail précis de l'emprise, car il y aura un portail, un mur, des plantations à déplacer.
	A310 - (M.ESPAGNOL)	Reconstitution de mur de soutènement, de haie et de portail.
et d'accès	B7 - (M. GASTAUD)	Souhaite un accès sur un chemin privé adjacent.
Opposition à la rectification du chemin des Bastides	B11 – (M Mme VALLEE)	Rectification du tracé du chemin des Bastides est inutile, car la ville a prévu un alignement.
	A263 – (M.Mme ORVAIS-OROSCO)	Rectification du tracé du chemin des Bastides est inutile, car la ville a prévu un alignement.
Correction des informations de l'état parcellaire	B8 (Mme Rose LEDUC)	Aucune notification n'a été faite aux héritiers
	B2 (Mme BARLOTTA)	Elle est propriétaire de la parcelle CI 3 et aussi de CI 2 en indivision.
	B9 – (M.BONHOMME)	Erreur de calcul des surfaces sur la notification
	B13-(Consorts CACCIALUPPI)	Propriétaire décédée, il y a 5 héritiers.
Un délaissé de terrain n'est pas pris en compte	B3, B4, (M&Mme MANCERON)	Après emprise, il reste un délaissé de 313 m ² à acquérir par le département.
Un échange de terrains est souhaité	B10 - (Mme CRESP)	Elle souhaite un échange de l'emprise de 217 m ² contre une parcelle du département.

A l'ouverture de l'enquête publique conjointe, la maîtrise foncière sur l'ensemble du tracé de la nouvelle voie était assurée à 70 % à l'amiable, et il restait à acquérir les surfaces suivantes :

Références cadastrales	Propriétaires	Surface de l'emprise en m²
BR n° 59 BR n° 367	Indivision Mme LUCIANO veuve PIGALIO Marie Angèle Mme PIGALIO Sylvaine	227 183soit au total 410 m²

BR n° 60	Mme PRIMAVERA Marie-Jeanne	746
BR n° 281	Commune de Grasse	1103
BX n° 59		152
CH n° 107		114, soit 1369 m²
BR n° 57	Société anonyme d'habitation à loyer modéré Coopération et Famille	130
BR n° 307	3 Propriétaires indivis DE BRESSON	1358
BR n° 96	Madame MERLE Marie Louise	583
BR n° 92	Société Lyonnaise des Eaux	98
BR n° 91	Famille MANCERON (copropriété ou indivision)	115
BS n° 184		1347, soit 1462
BS n° 339	Mme BRINK veuve VAN REEKUM	7913
BX n° 68	Famille PARACHINI	410
BX n° 67	Mme FLORY Marie Augusta veuve Bonhomme	1004
BX n° 65	Famille PARACHINI	1823
BX n° 96	Mme PANENI Colette, épouse Giammarioli	1281+306+156+1434= 3177
BX n° 217		
BX n° 241	Société FONCIER DI 01 2005	1142
BX n° 58	Mme AUTRAN Charlotte, épouse Caccialuppi	1425
BX n° 110	M. AUBERTINAZ Gilbert et Mme MONGE Maguy son épouse	37
BX n° 51	Indivision DEFRANCE/DAUNIS	2428
CH n° 170	Société LE PHENIX	824
CH n° 81	M. DEYDIER DE PIERREFEU Bruno et Mme MERLEAU-PONTY	210
CH n° 98	Indivision PEUCHOT	18
CK n° 7	M. JOUMOND Gilbert nu-propriétaire et M. JOURMOND Jean-Michel usufruitier	25
CK n° 383	M. ESPAGNOL Jean-Marc et Mme SANGUINETTI VALLE Monica propriétaires indivis	39
CK n° 382	M. NAIN Philippe et Mme CLAVIER Marie-Pierre propriétaires indivis	1
CK n° 381	M. SIMONIN René et Mme RICHALET Madeleine	51
CI n° 3	Indivision BARTOLOTTA	2574
CI n° 2	Indivision BARTOLOTTA/FERRANTE/GASTAUD	36
CI n° 189	M. BACOCY Gilles	383
CI n° 316	M. ORTAIS Olivier et Mme OROZCO Marie-Ange	28
CI n° 317	M. VALLEE Laurent et Mme FONTAINE Nadège son épouse	38
CI n° 241	M. PAPA Marcel et Mme LERDA Danièle son épouse	75
CI n° 240	M. PAPA Eric	213
CI n° 449	Société de Gestion d'Etudes et de Réalisations Immobilières	784
CI n° 313	M. CRESP Gérard et Mme MANCINELLI Claude son épouse	825
CI n° 314	Mme CRESP Alice	217

Les nu-propriétaires, usufruitiers, les propriétaires indivis, les copropriétaires connus, et les ayants droit, au nombre de 65 intéressant 39 parcelles ont été destinataires d'une notification conformément aux dispositions de l'article R.11-22 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Cette notification a été accomplie le 19 août 2013.

Après consultation du Maître d'Ouvrage, le commissaire enquêteur est en mesure de donner l'avis qui suit, à propos de chacune des demandes exprimées qui intéressent les emprises ainsi que la mise à jour de l'état parcellaire :

OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE B (enquête parcellaire)

N°	NOM & ADRESSE	OBSERVATIONS	AVIS du commissaire enquêteur
1 Le 20/9 P. J. 9	M. DEYDIER DE PIERREFEU, 94 avenue Henri Dunant à GRASSE	Parcelle CH 81 : est-il possible de sauver le mur de soutènement et d'élargir la voie en face. P.J. 1 dire du 20/09/13 + 1 extrait de l'état parcellaire + 2 extraits de plan + 5 photos.	FAVORABLE Le rétablissement du chemin des Bastides est à l'étude de façon à limiter les emprises et éviter d'impacter ce mur de soutènement en limite de propriété
2 Le	Mme BARTOLOTTA Rosaria	Propriétaire de la parcelle CI n° 3 déclare être également propriétaire en indivision de la parcelle CI n° 2 (chemin privé) avec ses voisins.	FAVORABLE à la rectification. Cette remarque sera rectifiée dans les origines de propriété.
3	M. Laurent MANCERON, Mas de l'Ayguade, 31 chemin de la Victoire à Grasse.	Emprise prévue bizarre puisqu'une section de la parcelle (313 m ²) se trouverait isolée sans accès possible (accolée au bois de chêne vert).	FAVORABLE Le CG proposera l'acquisition de ce délaissé au propriétaire, sous réserve de l'acceptation du prix des Domaines, l'acquisition (hors emprise DUP) ne pouvant être réalisée qu'à l'amiable.
4	Mme Françoise	Copropriétaire des	FAVORABLE

Le12/10	MANCERON-LAMBERT	parcelles situées 31 chemin de la Victorine (n°BR91 et BS184) : -pourquoi exclure 313 m ² de l'expropriation de la parcelle BS184) qui sera inaccessible,	Le CG proposera l'acquisition de ce délaissé au propriétaire, sous réserve de l'acceptation du prix des Domaines, l'acquisition (hors emprise DUP) ne pouvant être réalisée qu'à l'amiable.
5 le P. J. 2	M.Jean-Yves JOUMOND, 76 chemin de la chapelle St Antoine à Grasse	-Demande le détail précis de l'emprise, -il y a un portail et un mur de soutènement avec clôture en grillage ainsi qu'une haie végétale en lauriers-tin de 3 m, -récupérer les eaux pluviales, -qu'est-il prévu pour les nuisances sonores ? P. J. lettre au Maire de Grasse du 31/07/2013 + 1 extrait de plan.	FAVORABLE Le conseil général va essayer de limiter les emprises en limite de voie. Si toutefois cette emprise s'avère toujours nécessaire et que la limite de clôture et/ou le portail sont impactés, le conseil général prend en charge les travaux à réaliser. L'habitation étant en dessous du seuil de 60dB(A), il n'est pas prévu de protection acoustique pour ce logement.
6 le 14/10	M.Michel PARACHINI, 47 chemin de Château Folie à Grasse	DEFAVORABLE	Concerne le registre A
7 le 19/10	M.Jack GASTAUD	Propriétaire de la parcelle CI n° 188 souhaite un accès à sa propriété par le chemin privé situé entre le terrain de M.BORTOLOTTA. Idem pour la parcelle CI n°1.	FAVORABLE Dans le cas du projet actuel de rétablissement du chemin des Bastides, le chemin privé n'est pas impacté. Toutefois cette voie est en cours de réexamen, mais l'accès sera dans tous les cas maintenu.
8 Le 19/10	Mme ROSE LEDUC	La parcelle n° 58 est incluse dans le périmètre de la DUP ; aucune notification n'a été faite aux héritiers.	Les héritiers n'étant pas titrés au moment de l'enquête, la notification a été faite à la propriétaire en titre par voie d'affichage en mairie suite au retour du recommandé.
9	M.BONHOMME	1-La parcelle n° 59 (BX 67) il y a une erreur de calcul des surfaces sur la notification. 2- La propriété (surplus ?) reste enclavée, sans accès.	1-L'erreur de calcul dans la notification est rectifiée. 2-La propriété n'a pas d'accès voiture à ce jour. Le projet ne modifie pas la situation actuelle.
10	Mme Alice MARCUS	La parcelle CI 314 est	FAVORABLE

P.J. 6	née CRESP	concernée par l'élargissement du chemin des Castors pour 217 m ² . Elle souhaite un échange avec la parcelle CI 263 appartenant au Département. P. J. lettre de transmission des pièces non datée au C.E. + L. DU 03/10/13 au CG06 + L. du 02/08/13 au service foncier + 2 extraits de plan + avis LRAR.	Le rétablissement du chemin des castors va être modifié de façon à réduire l'emprise sur la parcelle CI314. Le conseil général étudie par ailleurs la possibilité de réduire l'emprise sur la parcelle CI263 (propriété département).
11 + An-nexe	M.Mme Laurent VALLEE, 39 chemin des Bastides à Grasse	Une partie de la parcelle CI 317 est acquise par le Département. Ils ne comprennent pas cette acquisition alors que le chemin des Bastides doit être élargi avec un alignement prévu à 8 m. P.J. 1 L. de la DDE du 31 mars 2004.	FAVORABLE Cette parcelle est comprise dans l'emplacement réservé au bénéfice du département pour le projet de prolongement de la RD6185. Néanmoins, le rétablissement du chemin des Bastides est en cours d'examen afin de minimiser les impacts sur les propriétés privées.
12 + An-nexes	Mme BRINK veuve VAN REEKUM , Pays Bas	Expropriation de 7.913 m ² (BS n° 339), Revoir l'emprise et la diminuer. P.J. 2 extraits de plans.	FAVORABLE à une réduction de l'emprise. La parcelle BS339 d'une superficie totale de 31.134 m ² est située en rive droite du vallon de Château de Folie. L'emprise figurant à l'enquête correspond à l'implantation des piles de viaduc et aux terrassements nécessaires à la piste cyclable. Le maître d'ouvrage étudie des solutions alternatives pour le cheminement de la piste cyclable et s'engage à ne pas réaliser cette section de piste telle qu'elle a été proposée à l'enquête sur la propriété de Mme BRINK.
13	Héritiers CACCIALUPI	La propriétaire de la parcelle n° 58 est décédée. Il y a 5 héritiers.	Les héritiers n'étant pas titrés au moment de l'enquête, la notification a été faite à la propriétaire en titre par voie d'affichage en mairie suite au retour du recommandé.

	OBSERVATIONS du	REGISTRE -A- QUI	AU REGISTRE B
n° 8 du R. A	M.Jacques MAUREL, 27 rue du Lac à Cannes	Pourquoi prendre une partie de son terrain (BR n° 60) alors qu'il serait moins coûteux de passer sur le terrain de football.	DEFAVORABLE Le giratoire a été positionné en limitant l'impact sur le bâti et sur l'emprise publique affectée tout en respectant un alignement de celui-ci par rapport à l'avenue de la Libération. Le maître d'ouvrage étudiera la possibilité de réaliser un mur de soutènement en lieu et place du talus permettant de minimiser l'emprise.
N° 24 du R . A Le 30/9	M.Pierre LEHAUT, 20 chemin des Castors à Grasse.	abattre un mur près du n° 7 chemin des Castors qui rétrécit inutilement la chaussée d'un mètre	Ce problème actuel n'est pas lié au projet, de plus le mur est situé sur une propriété privée. Le conseil général va néanmoins essayer d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation.
n°60 du R. A. Le 12/10	M.Gérard CRESP (CI n° 313), n° 34	Souhaite l'emprise totale ou un échange et un accès sur un chemin.	FAVORABLE Le projet sera modifié de façon à réduire les emprises sur cette parcelle. Le conseil général regarde par ailleurs la possibilité de réduire l'emprise sur la parcelle CI263 (propriété département).
N°263 Du R. A.	Mme Marie-Ange OROZCO et M. Olivier ORTAIS, 21 chemin des Bastides à Grasse.	Une partie de la parcelle C1316 est expropriée, or, un courrier de la DDE indique que la parcelle ne sera pas acquise par l'Etat.	Cette parcelle est comprise dans l'emplacement réservé au bénéfice du département pour le projet de prolongement de la RD6185. Néanmoins le rétablissement du chemin des Bastides est en cours d'examen afin de minimiser les impacts sur les propriétés privées.
N°310 Regis- tre A	M.Jean-Marc ESPAGNOL, 3 chemin des Castors à Grasse	Quelles dispositions seront prises pour : -le détournement des branchements (électriques, eau, assainissement) , -la reconstruction du mur de soutènement, -le remplacement de la clôture et de la haie de cyprès, - la dépose et la repose du portail d'entrée.	Le conseil général va essayer de limiter les emprises en limite actuelle de voie. Si toutefois cette emprise s'avère toujours nécessaire et que la limite de clôture et/ou le portail sont impactés, le conseil général prend en charge les travaux à réaliser de clôture, de réseaux et la pose d'un portail.

Les observations exprimées sont le plus souvent fondées, non seulement quand il s'agit de rectifier les données de l'état parcellaire

(sur les surfaces, les délaissés ou le changement d'identité des propriétaires), mais encore lorsqu'il s'agit de l'ampleur de certaines emprises (Monsieur DEYDIER, Madame BRINK).

- Concernant les rectifications des données de l'état et du plan parcellaires, les observations de Madame BERTOLOTTA (B2), de Monsieur MANCERON (A71 et B3), de Madame MANCERON-LAMBERT (A71 et B4), de Madame LEDUC (B8), de Monsieur BONHOMME (B9), et des conjoints CACCIALUPPI (B13) et de Monsieur MAUREL (A8) sont recevables et donneront lieu à une rectification du plan et de l'état parcellaires.
- Concernant les demandes de réduction d'emprises foncières, l'avis du commissaire enquêteur est le suivant :

N°	Identification du propriétaire	Avis du commissaire enquêteur
B1	M. DEYDIER de PIERREFEU	Favorable en raison du coût et de l'attrait du mur de soutènement et de la végétation concernés.
B11	M. Mme VALLEE	Favorable car la rectification du chemin des Bastides n'est pas indispensable d'autant que la ville a prévu son élargissement sur d'autres emprises.
B12	Mme BRINK	Favorable à la réduction de la surface d'emprise (7.913 m ²). Le report des cheminements cyclables et piétons sera étudié soit sur l'ouvrage, soit sur les voies communales.
A8	M. Jacques MAUREL	Défavorable, car le stade et un équipement d'utilité publique.
A24	M. Pierre LEHAUT : abattre un mur qui rétrécit la chaussée d'un mètre près du n° 7 du chemin des Castors.	Ce problème n'est pas lié au projet, de plus le mur est situé sur une propriété privée. Le conseil général va néanmoins essayer d'intervenir sur la parcelle 19 lui appartenant pour améliorer la situation.
A263	Mme OROZCO et M. ORTAIS	FAVORABLE car la rectification du chemin des Bastides n'est pas indispensable d'autant que la ville a prévu son élargissement sur d'autres emprises.

- Concernant les demandes d'emprises totales (M.MME MANCERON, B3 et 4,
- Concernant les demandes d'échange des emprises avec des terrains libres appartenant au Maître d'Ouvrage (Madame Alice MARCUS née CRESP, B10, et Monsieur Gérard CRESP, A60), l'avis est favorable.
- Concernant les observations faites sur le rétablissement des clôtures après la mise à l'alignement, un avis favorable est donné car les demandes de Monsieur Jean-Yves JOUMOND (B5) et de Monsieur ESPAGNOL (A310) seront satisfaites.
- S'agissant enfin de la demande de Monsieur GASTAUD (B7), l'accès à sa résidence ne sera pas supprimé.

La maîtrise foncière est actuellement assurée dans une proportion de 70 % de la superficie totale à acquérir par :

- Les acquisitions foncières réalisées par l'Etat avant la déclaration d'utilité publique de 1993 ont été transmises au Département, en pleine propriété, au titre de l'article 18 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004.
- Les acquisitions foncières réalisées par l'Etat après la déclaration d'utilité publique de 1993 ont été transmises au Département, en pleine propriété. Elles se montent à 1.770.832 € (valeur 1996).
- Les acquisitions foncières réalisées à l'amiable par le Département depuis 2006 s'élèvent à 2.043.860 €.
- Les acquisitions foncières à venir ont été évaluées par France Domaine, et elles se montent à 3.900.000 €.

Compte tenu des nombreuses acquisitions réalisées par la voie amiable (70 %), et des réductions d'emprises qui sont proposées plus loin, l'atteinte au droit de propriété se trouve ainsi limitée au strict nécessaire, évitant l'éviction complète de riverains.

Dans ces conditions,

Le commissaire enquêteur soussigné,

Considérant que l'enquête parcellaire s'est déroulée sans difficulté du 20 septembre au 25 octobre 2013 à la Mairie annexe de Saint Jacques à Grasse,

Considérant que le tracé de la nouvelle voie est connu depuis 1971 et que les emprises foncières nécessaires figurent parmi les emplacements réservés mentionnés dans les plans d'urbanisme successifs,

Considérant que le projet de voie est de nature à améliorer les déplacements et à assurer une meilleure pénétration du quartier des Loubonnières, en facilitant les échanges sociaux entre l'ouest et l'est de la ville, et qu'en cela, il contribue à la satisfaction d'un besoin d'intérêt général,

Considérant que l'enquête conjointe préalable à l'utilité publique et parcellaire a permis de recueillir quinze observations de propriétaires riverains dont près d'une moitié concerne les emprises foncières de la voie et de ses dépendances,

Considérant que la demande de 6 riverains de réduire la surface de certaines emprises paraît recevable en particulier dans les chemins des Bastides, des Castors et dans le vallon de Château Folie, et que le Maître d'Ouvrage a fait connaître son intention d'étudier la possibilité de rectifier les emprises prévues sur ces chemins dans le sens demandé,

Considérant que les corrections de l'état et du plan parcellaires signalées au cours de l'enquête seront prises en considération par le Maître d'Ouvrage

Donne un

avis favorable

1°) au périmètre de la DUP définissant les limites des emprises foncières cessibles de la future voie, intégrant partiellement les parcelles énumérées ci-dessous :

Références cadastrales	Surface de la parcelle	Emprise du projet	Identité des propriétaires
BR n° 59 BRn°367	980 4.672	227 183 Soit 410 m²	Indivision Mme LUCIANO veuve PIGALIO Marie Angèle Mme PIGALIO Sylvaine
BR n° 60	1.360	746	Madame Primavera Marie-Jeanne et Renée
BR n° 281 BX n° 59 CH n° 107	14.988 1.840 114	1.103 +152 +114 Soit 1.369 m²	Commune de Grasse
BR n° 57	17.415	130	Société Anonyme d'Habitation à Loyer Modéré « Coopération et Famille »
BR n° 307	17.947	1.358	Consorts DE BRESSON
BR n° 96	1.975	583	Madame MERLE Marie-Louise épouse CHARTENET
BR n° 92	98	98	Société Lyonnaise des Eaux
BR n° 91 BS n° 184	1.637 1.660	115 + 1.347 soit 1.462 m²	Consorts MANCERON
BS n° 339	31.134	7.913	Madame BRINK veuve VAN REEKUM
BX n° 68	4.360	410	Consorts PARACHINI
BX n° 67	3.330	1.004	Madame FLORY veuve BONHOMME
BX n° 65	3.165	1.823	Consorts PARACHINI
BX n° 96 BX n° 217	1.825 7.932	1.281 306 156 1.434 Soit 3.177 m²	Madame PANENI Colette épouse de Monsieur GIAMMARIOLI Michel
BX n° 241	11.461	1.142	Foncière DI 01 2005
BX n° 58	1.425	1.425	Madame AUTRAN Charlotte épouse de Monsieur CACCIALUPPI
BX n° 110	550	37	Monsieur AUBERTINAZ Gilbert et Madame MONGE Maguy son épouse.
BX n° 51	6.878	2.428	Indivision-Héritiers GOURDON
CH n° 170	15.935	824	Le Phénix
CH n° 81	1.892	210	Monsieur DEYDIER DE PIERREFEU

			<i>Bruno et Madame MERLEAU-PONTY Michèle, son épouse.</i>
<i>CH n° 98</i>	<i>1.529</i>	18	<i>Indivision PEUCHOT</i>
<i>CK n° 7</i>	<i>25.329</i>	25	<i>Consorts JOUMOND Jean-Yves et Gilbert</i>
<i>CK n° 383</i>	<i>39</i>	39	<i>Indivision ESPAGNOL Jean-Marc et SANGUINETTI VALLE Monica</i>
<i>CK n° 382</i>	<i>1</i>	1	<i>Indivision Monsieur NAIN Philippe et Madame CLAVIER Marie-Pierre son épouse</i>
<i>CK n° 381</i>	<i>51</i>	51	<i>Indivision Monsieur SIMONIN René et Madame RICHALET Madeleine son épouse</i>
<i>Cl n° 3</i>	<i>2.574</i>	2.574	<i>Indivision BARTOLOTTA Rosaria, Antonio et Claudine</i>
<i>Cl n° 2</i>	<i>225</i>	36	<i>Indivision BARTOLOTTA Rosaria, Antonio, Claudine, FERRANTE Reynald et Madame RAPPÀ Alice son épouse, GASTAUD Jack et Madame ENRICI Jeannine son épouse.</i>
<i>Cl n° 189</i>	<i>1.500</i>	383	<i>Monsieur BACOCY Gilles</i>
<i>Cl n° 316</i>	<i>296</i>	28	<i>Monsieur ORTAIS Olivier et Madame OROZCO Marie-Ange.</i>
<i>Cl n° 317</i>	<i>144</i>	38	<i>Monsieur VALLEE Laurent et Madame FONTAINE Nadège son épouse.</i>
<i>Cl n° 241</i>	<i>2.577</i>	75	<i>Monsieur PAPA Marcel et Madame LERDA Danièle son épouse.</i>
<i>Cl n° 240</i>	<i>1.523</i>	213	<i>Monsieur PAPA Eric</i>
<i>Cl n° 449</i>	<i>4.428</i>	784	<i>Société de Gestion, d'Etudes et de Réalisations Immobilières GERI.</i>
<i>Cl n° 313</i>	<i>1371</i>	825	<i>Monsieur CRESP Gérard et Madame MANCINELLI Claude son épouse.</i>
<i>Cl n° 314</i>	<i>1.371</i>	217	<i>Madame CRESP Alice</i>
<i>total</i>		31.856 m²	

2°) à la cessibilité des surfaces d'emprise sus-désignées comprises dans ce périmètre.

en recommandant, toutefois :

que le Maître d’Ouvrage recherche une réduction de ses emprises dans les secteurs énumérés ci-après :

- a) Chemin des Bastides,
- b) Chemin des Castors,
- c) Vallon des Loubonnières,
- d) Vallon de Château Folie,
- e) Futur rond-point de la Libération.

Fait à Cap d’Ail, le 7 décembre 2013

Le commissaire enquêteur,

Alain Ponsot

Grasse, le 14 AVR. 2014

Monsieur le Président du Conseil Général des
Alpes-Maritimes
Cité Administrative
9 Route de Grenoble
BP 3007
06201 NICE CEDEX3

DIRECTION GENERALE
DES SERVICES
MUNICIPAUX

AMENAGEMENT ET
ENTRETIEN DE
L'ESPACE COMMUNAL

DGA MOYENS
TECHNIQUES

Tel : 04.97.05 51 35
Fax : 04.97.05 51 31
REF. SA/sc

AFFAIRE SUIVIE PAR :
Sylvie ANGELONI

OBJET : PROLONGEMENT DE LA PENETRANTE CANNES GRASSE
REPOSE AUX RECOMMANDATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Monsieur le président,

Cher Eric,

Vous avez sollicité mes services, afin de fournir une réponse aux deux recommandations, que le commissaire enquêteur a portées dans son rapport du 12 décembre 2013.

J'ai le plaisir de vous transmettre les éléments demandés, lesquels ont été établis en concertation avec vos services.

Souhaitant que ces propositions vous agréent, afin que ce dossier commun, qui nous anime et aux enjeux majeurs pour la Ville de Grasse et le bassin grassois, puisse se poursuivre et aboutir dans les meilleurs conditions.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le Maire,



Amis!

Jerome Viaud

Jérôme VIAUD
Conseiller Général des Alpes-Maritimes

P.J.: 1

PROLONGEMENT DE LA RD 6185

ENTRE RD 9 ET RD 2562

RECOMMANDATION N° 1

La modification n°8 au PLU du 28 juin 2012 (OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation) de la Ville de Grasse, fait état de deux terrains non urbanisés en continuité de l'emplacement réservé destiné à l'extension de la pénétrante. Leur urbanisation constituera la future entrée de la Ville.

Il est donc prévu dans le cadre de cette O.A.P., d'avoir une réflexion globale sur le quartier prenant en compte l'arrivée de la pénétrante, l'aménagement des entrées de ville, les équipements viaires et les réseaux humides.

Dans ce cadre, la problématique de sécurisation des piétons et des cycles, et notamment, entre le nouveau carrefour de la Libération et les établissements scolaires, sera analysée afin de proposer et mettre en œuvre des aménagements opérationnels, ce qui répondra à la recommandation n°1 du commissaire enquêteur.

RECOMMANDATION N° 2

- 1- La mise en sens unique de Frédéric Mistral sur la totalité du linéaire n'est pas envisageable car nécessiterait un remaniement préjudiciable de la circulation sur l'ensemble du secteur, que ce soit dans l'état actuel ou lorsque le prolongement de la PCG sera réalisée.
- 2- La mise en sens unique partielle entre le carrefour Jean Girard et la nouvelle bretelle d'entrée ne semble pas opportune, elle nécessiterait la création d'une bretelle sur la pénétrante qui impacterait à nouveau et en supplément les espaces existants.
- 3- La Ville étudiera l'élargissement de la voie afin d'éliminer son resserrement mais tout en ne favorisant pas de vitesse excessive afin de préserver la sécurité des cheminements (ce tronçon est déjà en zone 30 et interdit aux P.L.).