

**Enquête publique Commune de LEVENS 06
Projet de continuité piétonne sur la RM 19
(PR18.600 au PR 19.392)**

EP n° E 2100001606

Du lundi 28 juin 2021, au vendredi 30 juillet 2021

DESTINATAIRES : Monsieur Le Maire DE LEVENS
 Madame La Présidente du Tribunal Administratif de NICE
 Monsieur le Président de la Métropole de NICE COTE D'AZUR

SOMMAIRE

1 Cadre général de l'enquête

1.1 Préambule	p 3
1.2 Objectifs de l'enquête	p 3
1.3 Cadre juridique	p 3
1.4 Nature et caractéristique du projet	p 4
1.5 Situation foncière	p 5
1.6 Composition du dossier	p 6

2 Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Désignation du commissaire enquêteur	p 5
2.2 Réception du dossier par le CE	p 6
2.3 Organisation du déroulé de l'enquête	p 6
2.4 Information du public	p 6
2.5 Consultation du Maître d'œuvre	p 6
2.6 Visa du dossier et des registres	p 7
2.7 Ouverture et clôture des registres	p 7
2.8 Point sur le déroulement de l'enquête	p 7

3 Analyse du dossier d'enquête

3.1 Le dossier d'enquête publique	p 9
3.1.1 Identification du demandeur et nature de la commande	p 9
3.1.2 Cadre réglementaire	p 9
3.2 Analyse du contenu du dossier d'enquête publique	p 10
3.2.1 Notice de présentation non technique	p 10
3.2.2 Dossier d'évaluation environnementale	p 15
3.2.2.1 Arrêté préfectoral	p 15
3.2.2.1.1 Etude d'impact	p 16
3.2.2 Evaluations des incidences NATURA 2000	p 30
3.2.3 Informations juridiques et administratives	p 30
3.3 Avis obligatoires émis sur le projet et réponses du maître d'ouvrage	p 31
3.3.1 Avis de l'Autorité environnementale	p 31
3.3.2 Réponse à l'Avis de l'Autorité environnementale	p 33
3.3.3 Avis de la commune concernée	p 35

4 Analyse des observations du public et réponses du maître d'ouvrage

4.1 Observations du public	p 36
4.2 Réponses du maître d'ouvrage	p 39

5 Conclusions et avis du commissaire enquêteur sur documents séparés.

1 Cadre général de l'enquête

1.1 Préambule

La commune de LEVENS souhaite créer une continuité piétonne le long de la route municipale/RM19, en chaussée ouest, entre les secteurs des Grands Prés et des Traverses, jusqu'au croisement avec la RM20, afin de favoriser les déplacements piétonniers en « mode doux sécurisé », en alternative aux déplacements en voiture.

La création d'environ 800 mètres de trottoirs d'1,5 mètres de large permettra de sécuriser la circulation des piétons et d'assurer un lien entre les deux pôles majeurs de la commune : le centre ancien et le quartier des Grands Prés.

Le secteur concerné s'insère du PR18.600 au PR19.392, sur une longueur de 792 mètres.

Ce projet implique l'abattage d'une partie de l'alignement de platanes, modifiant le paysage.

La commune de LEVENS est incluse dans le périmètre de la Métropole NICE CÔTE D'AZUR et couverte par le PLU métropolitain arrêté le 21 décembre 2018 qui classe les terrains en zone urbaine (UFc1, UJ et UJ1) et naturelle Nb correspondant au cours d'eau Riou et sa vallée.

La Métropole NICE CÔTE D'AZUR est responsable du projet et est chargée de la réalisation des travaux.

1.2 Objectifs de l'enquête

L'enquête publique a pour but de :

- Informer le public et recueillir son avis sur le projet,
- Prendre en compte les intérêts des tiers dans le projet d'aménagement et
- Parvenir à la Déclaration de projet (art. L.126-1 du Code de l'Environnement) afin que la Métropole puisse engager les travaux.

1.3 Cadre juridique

L'enquête publique est régie par le Code de l'Environnement et les articles suivants :

- Art L. 122-1 et 2 relatifs à l'étude d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements et ses dispositions générales,
- Art L. 123-1 et 123-2 relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique,
- Art L. 123-3 à 123-27 relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique,

Ce projet a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale n° AE-F09318P0128 du 26 juillet 2018.

Une étude d'impact a été réalisée et soumise à avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur qui a rendu son avis le 22 décembre 2020.

Le projet a été soumis à l'ARS/Agence Régionale de Santé, le 19 06 2018.

Le projet est concerné par l'article L. 350-3 du code de l'Environnement qui indique que : « le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit... »

Le projet est aussi concerné par l'article R. 414-19 du code de l'Environnement qui indique que le projet doit être soumis à évolution des incidences NATURA 2000.

1.4 Nature et caractéristique du projet

1.4.1 Contexte et explications du choix du projet :

Le contexte :

Le village de LEVENS est très étendu ; il comporte plusieurs quartiers qui se sont développés au fil du temps, à partir de l'ancien château féodal élevé en l'an 900 par les Comtes de Provence.

On peut distinguer cinq grandes phases de développement urbain lié au développement historique :

- Au Moyen-Âge, le centre villageois s'étend de La Guérite, au sud, au site de l'ancien château au nord et se développe ensuite jusqu'au Petit Bois et Camp Di Monaco, au nord,
- L'urbanisation à partir du noyau central le long de la RM19,
- L'urbanisation le long des routes départementales RM20 et RM14,
- Le développement d'une urbanisation diffuse,
- Le développement des anciens hameaux : Sainte Claire, Saint Antoine de Siga, La Bouisse et Plan du Var.

La circulation s'effectue à LEVENS autour de 3 pôles majeurs : le Village et sa ceinture, le Quartier des Prés et Sainte Claire, en passant par la RM19.

Le premier mode de transport entre les différents quartiers du village est actuellement la voiture.

La RM19 est l'axe structurant Nord-Sud de la commune, il est très fréquenté par tous les véhicules : voitures, motos, camions et bus... ainsi que la RM14, qui part vers SAINT BLAISE. Il y circule environ 3700 véhicules par jour (chiffres de 2018).

La RM 19 n'offre actuellement pas de trottoirs en agglomération et présente des manques de visibilité dans certaines intersections.

En page 5, il est écrit que « ***il n'existe aujourd'hui aucun cheminement clairement identifié, jalonné et sécurisé, permettant une alternative à la voiture, moyen de déplacement principal*** ». « *les incitations à se déplacer à pied (ou même en vélo) à partir des quartiers pavillonnaires vers les centres de vie apparaissent peu développés* ».

La commune de LEVENS souhaite développer des modes de circulation doux entre le centre ancien et le Grand Pré, espace de loisirs, de rencontre et de détente afin d'apporter une valorisation touristique à la commune et inciter les habitants à moins utiliser leur voiture.

Cependant, actuellement, il n'y a des trottoirs que sur la chaussée Est et pas en chaussée Ouest ; les personnes qui marchent sur le côté Ouest de la chaussée ne sont pas en sécurité, ils sont frôlés par les voitures qui roulent à vive allure et se succèdent continuellement.

De chaque côté de la RM19 sont plantés des platanes séculaires, au ras des maisons et de la route, actuellement, il n'y a pas de place pour construire des trottoirs.

Le projet prévoit de ne pas prendre du terrain sur les propriétés privées qui bordent la route, ces platanes sont donc voués à l'abattage.

Plusieurs chiffres sont avancés dans différentes parties du dossier, cependant, après une visite du site, effectuée le 27 juillet 2021, par le commissaire enquêteur, les représentants de la Métropole, un représentant de la mairie de LEVENS et deux personnes représentant l'association LES PERDIGONES, nous avons compté 22 platanes à abattre.

Ces platanes séculaires sont caractéristiques des routes provençales et constituent un élément remarquable du paysage.

1.4.2 Explications du choix du projet :

Les objectifs principaux des travaux d'aménagement sont de :

- Mettre en sécurité les piétons et les automobilistes,
- Favoriser les échanges entre la zone de loisirs du Grand Pré et le quartier des Traverses,
- Assurer une continuité des modes de déplacements doux jusqu'au vieux village, son patrimoine et ses commerces.

Le projet a pour ambition de :

- Créer de véritables cheminements piétonniers pour relier la zone de loisir au vieux village,
- Assurer la sécurité des piétons sur la RM 19,
- Redynamiser le paysage, en prenant compte de l'environnement actuel, pour une valorisation et préservation du patrimoine végétal de la commune, par la reconstitution de l'alignement d'arbres platanes le long du projet, dès que c'est possible.

Un paragraphe cite brièvement deux variantes au projet, rapidement écartées pour ne retenir que le projet actuel.

1.5 Situation foncière

Les terrains concernés par le projet de création de trottoirs et plantation de jeunes arbres en remplacement des platanes malades, appartiennent à la commune de LEVENS et, pour la RM19, à la Métropole NICE CÔTE D'AZUR.

Ainsi, aucune acquisition foncière (achat de terrains à des particuliers) ne sera nécessaire.

1.6 Composition du dossier

Le dossier d'enquête se compose de 6 sous-dossiers :

- 1 Notice de présentation non technique
- 2 : Dossier d'évaluation environnementale
 - 2 A : Arrêté préfectoral du 07/09/2018 portant décision d'examen au cas par cas et soumettant le projet à étude d'impact
 - Document 2 B Etude d'impact comprenant le résumé non technique
- 3 : Evaluation des incidences Natura 2000.
- 4 : Eléments juridiques et administratifs
- 5 Avis obligatoire émis sur le projet et réponses éventuelles du MOA
- 6 Publicité et affichage

2 Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

La Présidente du Tribunal Administratif a désigné Madame Patricia SCHWEITZER, commissaire enquêteur pour l'enquête publique sur la commune de LEVENS, enquête n° E21000016/06, relative au projet de continuité piétonne, le long de la RM19, au centre du village de la commune de LEVENS, par arrêté en date du 18.05.2021, (Art. L. 123-1 et suivant du Code de l'Environnement).

2.2 Réception du dossier par le CE :

Afin de pouvoir prendre connaissance du dossier avant la première rencontre en Mairie de LEVENS, avec le Maire et la personne en charge du suivi du projet et l'ingénieur de la Métropole NICE COTE

D'AZUR fixée au 27 mai 2021, le commissaire enquêteur est allé chercher le dossier dans les bureaux de la Métropole, Subdivision Centre, 26, avenue du Train des Pignes, Quartier de la Manda, 06670 COLOMARS, le 25 mai 2021.

2.3 Organisation du déroulé de l'enquête :

L'organisation de l'enquête publique a été décidée lors d'une réunion avec le Maître d'ouvrage et le maire de LEVENS le 27 mai 2021.

Dates de l'enquête publique : du 28 juin au 30 juillet 2021

Dates et heures des permanences :

Lundi 28 juin	8h30 -12h : ouverture de l'enquête
Vendredi 9 juillet	8h30 -12h
Jeudi 22 juillet	8h30 -12h
Vendredi 30 juillet	13h30-16h : clôture de l'enquête à 16 h.

2.4 Information du public :

Le public a été informé :

- Par voie de presse :
 - o 2 parutions dans NICE MATIN, le samedi 12 juin 2021 et le jeudi 1^{er} juillet 2021,
 - o 2 parutions dans La Tribune,
- Et par voie d'affichage, voir PV d'affichage en pièce jointe délivré par la police municipale le 06 juillet 2021.

2.5 Consultation du Maître d'œuvre et du Maître d'ouvrage :

Une rencontre a été organisée avec le Maître d'ouvrage et le maire de LEVENS le 27 mai 2021.

Le projet a été présenté par le maire, puis par l'ingénieur de la Métropole NICE COTE D'AZUR.

Le Maire considère que le projet présenté répond aux besoins des habitants de LEVENS, particulièrement à ceux qui sont riverains de la route RM 19. Plusieurs propriétaires se plaignent des feuilles de platanes qui, à l'automne, tombent dans leur jardin et bouchent le fossé devant leur maison.

La création des trottoirs est destinée à inciter les habitants à préférer la marche à la voiture pour se rendre du centre du village au lieu-dit les Grands Prés et à sécuriser la circulation des piétons sur cette portion de voie.

Actuellement, l'absence de trottoirs en chaussée Ouest (côté stade et Grands Prés) n'assure pas la sécurité des piétons. Il est préférable pour les piétons de marcher sur les trottoirs en chaussée Est, du côté de l'arrêt de bus.

Les enfants qui empruntent les bus scolaires traversent probablement et marchent sur la chaussée car il n'y a pas de trottoirs, mais des platanes.

Le projet, tel que présenté, n'a pas d'alternative, il m'a été présenté comme la seule possibilité, même s'il implique l'abattage, a minima, de 27 platanes, (d'autres chiffres sont annoncés dans le document).

L'abattage de ces platanes n'a été discuté que sous l'angle des avantages :

- En automne, pas de feuilles à ramasser, ni sur la chaussée, ni dans les jardins des propriétés

- privées, pas de canalisations bouchées par les feuilles...
- Les platanes étant malades, ils représentent un danger pour les personnes et les véhicules qui empruntent la RM 19 car ils peuvent à tout moment tomber et blesser des personnes ou abîmer des voitures ou des clôtures de maison.

J'ai demandé s'il allait y avoir de l'opposition à ce projet ou si des associations à sensibilité environnementale s'intéressaient à ce projet.

Il m'a été répondu qu'il n'y aurait pas d'opposition car les platanes sont malades et destinés à être abattus, qu'ils sont dangereux en cas d'intempéries avec de grands coups de vent et des pluies très abondantes et, selon le maire, les riverains seront contents d'être débarrassés des inconvénients des platanes.

Concernant les dates de l'enquête : nous avons proposé au maire d'ouvrir l'enquête mi-juin et clôturer mi-juillet, afin d'éviter les vacances d'été, mais le maire nous a rappelé que les élections régionales devaient se dérouler en juin 2021 et que les dates ne convenaient pas.

Il a été décidé d'ouvrir l'enquête le 28 juin 2021 et de la clôturer le 30 juillet 2021.

Le déroulement de l'enquête devait se faire rapidement afin d'avoir les conclusions avant septembre et réaliser au plus vite les travaux cet automne pour ne pas perdre les crédits attribués par la Métropole sur le budget 2021 pour les travaux d'abattage des platanes et la construction des trottoirs.

2.6 Visa du dossier et des registres

Le dossier et les deux registres (celui mis à disposition dans les locaux de la Métropole et celui mis à disposition en mairie) ont été parafés par le commissaire enquêteur avant leur mise à disposition du public.

2.7 Ouverture et clôture des registres

Le registre ouvert en mairie et celui ouvert dans les bureaux de la métropole ont été visés à l'ouverture par le commissaire enquêteur et à la clôture par le commissaire enquêteur et par le maire.

Le commissaire enquêteur a indiqué sur le registre de la mairie l'ouverture de chaque permanence et a signé le registre à la clôture de chaque permanence, ainsi qu'à la clôture de l'enquête.

2.8 Point sur le déroulement de l'enquête

La mairie a installé le registre d'enquête dans la très belle salle des mariages (soubassement en mosaïque qui retrace la vie de MASSENA).

Les registres étaient consultables aux jours et heures d'ouverture de la mairie, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 16h, du lundi au vendredi.

Le second registre était ouvert aux bureaux de la Métropole, Subdivision Centre, 26, avenue du Train des Pignes, Quartier de la Manda à 06670 COLOMARS, du lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 17h00 et le vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 15h45.

Sur ce registre, il n'y a eu aucune observation. Il n'y a pas eu de visiteurs non plus.

La mairie m'a réservé un bon accueil et l'enquête s'est déroulée sans incident.

Le 28 juin, à l'ouverture de l'enquête, il n'y a pas eu de visiteurs,
Le 9 juillet, à la deuxième permanence, il y a eu 3 observations,
Le 22 juillet 2021, à la 3^e permanence, les habitants sont venus et ont écrit des observations,
Les observations ont été principalement formulées par mail jusqu'à la clôture de l'enquête. Les mails ont été adressés à la Chargée de projet à la Métropole, qui les a ensuite transférés au commissaire enquêteur.

Il n'y a pas eu de registre électronique d'ouvert pour cette enquête ; La Métropole a indiqué que ce n'était pas obligatoire et que ce n'était pas fait systématiquement pour de « petites enquêtes ».

Dès le 22 juillet, l'Association LES PERDIGONES a remis au commissaire enquêteur un document de 12 pages avec plans et photos, présentant une contre-proposition au projet expliquée et argumentée. L'association propose d'aménager un chemin existant, le GR 5.

Cette possibilité n'a pas été étudiée par la Métropole. La contre-proposition est digne d'intérêt car le dossier remis est bien argumenté.

Afin de pouvoir évaluer cette contre-proposition, pas seulement sur plan, mais sur site, j'ai demandé à visiter les lieux : la portion de route RM19 concernée par l'enquête et le tracé du GR 5 passant derrière les maisons riveraines, tracé suggéré par l'association. (Art L. 123-13 du Code de l'Environnement qui précise que le commissaire enquêteur peut demander à visiter les lieux).

Cette visite a été effectuée le 27 juillet 2021, en présence d'un représentant de la commune de LEVENS, de deux représentants de la Métropole et de deux adhérentes à l'Association LES PERDIGONES.

La visite a commencé à 8h pour terminer vers 9h30. Elle s'est déroulée dans la bonne humeur et le respect de chacun, malgré les avis divergents.

Nous avons parcouru ensemble le GR 5 et la commune et la Métropole, chacun a pu donner son avis sur l'aménagement de cette portion du GR 5 pour faciliter la circulation des piétons.

Cette visite a été l'occasion de nous faire expliquer le projet sur place et de recompter le nombre de platanes visés par l'abattage. **Il y a en fait 22 platanes** (et non 27 ou 37 comme indiqué dans le dossier), parmi les 22 spécimens, un seul platane est repéré comme malade et à abattre dans une durée indéterminée.

Le compte-rendu de cette visite figure en pièce jointe du rapport d'enquête.

Cette contre-proposition a été suivie par les associations ayant pour objet de protéger l'environnement :

- ASPONA
- AVENIR 06, association adhérente au GADSECA/Groupement d'Associations de Défense des Espaces naturels de Côte d'Azur qui regroupe une quinzaine d'associations.
- ADEVA
- TRESOR VERT DE GRIMA
- Les Elus Ecologistes du Conseil Métropolitain qui sont six.

Les observations faites par les associations et groupement d'élus sont à pondérer car ils représentent leurs adhérents. (à voir dans le traitement des observations du public 3.3).

3 Analyse du dossier d'enquête

3.1 Le dossier d'enquête publique

3.1.1 identification du demandeur et nature de la commande

Le demandeur est la commune de LEVENS qui souhaite créer une continuité piétonne le long de la route municipale/RM19, en chaussée ouest, sur une longueur de 792 mètres, entre les secteurs des Grands Prés et des Traverses, jusqu'au croisement avec la RM20, afin de favoriser les déplacements piétonniers en « mode doux sécurisé », en alternative aux déplacements en voiture.

La création d'environ 800 mètres de trottoirs d'1,5 mètres de large permettra de sécuriser la circulation des piétons et d'assurer un lien entre les deux pôles majeurs de la commune : le centre ancien et le quartier des Grands Prés.

Ce projet implique l'abattage d'une partie de l'alignement de platanes, soit 22 spécimens.

La Métropole NICE CÔTE D'AZUR est Maître d'ouvrage sur ce projet. Les travaux prévus sont financés par la Métropole.

3.1.2 Cadre réglementaire

L'enquête publique respecte le Code de l'Environnement et les articles suivants :

- **L'Art L. 122-1 et 2 relatifs à l'étude d'impact** des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements et ses dispositions générales.

L'étude d'impact a été **réalisée**. Elle comporte 121 pages et un résumé non technique qui comporte 29 pages, présentés en partie 2B du dossier d'enquête.

L'étude d'impact a été soumise à la **Mission régionale de l'Autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur** qui a rendu son **avis le 22 décembre 2020**.

Ce projet a été soumis à une **décision de l'Autorité environnementale n° AE-F09318P0128 du 26 juillet 2018**.

Le projet a respecté l'article R. 414-19 du code de l'Environnement et a été soumis à l'évaluation des incidences NATURA 2000.

Le projet a été soumis à l'**ARS/Agence Régionale de Santé, le 19 06 2018**.

Le projet est concerné par l'**article L. 350-3 du code de l'Environnement** qui indique que : « **le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit...** »

Le projet a respecté les Art L. 123-1 et 123-2 relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique, et les Art L. 123-3 à 123-27 relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique.

- En application de l'article R. 123-1 du Code de l'Environnement, ce projet d'aménagement est soumis à enquête publique.
- Le commissaire enquêteur a été désigné par arrêté pris par la Présidente du Tribunal Administratif en date du 18 mai 2021.
- Le commissaire enquêteur n'a pas d'intérêt personnel dans ce projet, ni avec la commune de LEVENS ou la Métropole Nice Côte d'Azur.
- L'enquête a fait l'objet de deux publications dans NICE MATIN, le samedi 12 juin 2021 et le jeudi 1^{er} juillet 2021,
- L'enquête a été annoncée par voie d'affichage, voir procès-verbal, en pièce jointe, établi par la Police Municipale, en date du 06 juillet 2021.
- L'enquête a eu une durée de 30 jours minimum, elle a été ouverte le lundi 28 juin à 8h30 et clôturée le vendredi 30 juillet 2021 à 16h.

La commune de LEVENS est couverte par le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain/PLUM approuvé le 25 octobre 2019 ; les terrains concernés par les aménagements sont en zone urbaine : UFc1, UBJ, UBj1 et en zone naturelle NB pour le cours d'eau du Riou et sa vallée.

3.2 Analyse du contenu du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique se compose de 6 sous-dossiers :

1. Notice de présentation non technique
2. Dossier d'évaluation environnementale
 - 2 A : Arrêté préfectoral du 07/09/2018 portant décision d'examen au cas par cas et soumettant le projet à étude d'impact
 - 2 B Etude d'impact comprenant le résumé non technique
3. Dossier d'évaluation des incidences Natura 2000
4. Informations juridiques et administratives
5. Avis obligatoire émis sur le projet et réponses éventuelles du MOA
6. Publicité et affichage

3.2.1 Notice de présentation non technique

INDICATION : A partir de cette partie du document, des commentaires seront joints à chaque paragraphe

Le résumé non technique (document 1) comporte 4 grandes parties en 11 pages présentée dans le préambule.

- La situation du projet, avec un plan à l'échelle 1/25000°,
- L'identification des personnes responsables : Maître d'ouvrage : La Métropole NCA,
- Les raisons du choix du projet :
 - Choix de la zone d'intervention et choix des aménagements de protection à mettre en œuvre,

En page 5, il est écrit **qu'il n'existe aucun cheminement clairement identifié, jalonné et sécurisé, permettant une alternative à la voiture, moyen de déplacement principal.**

Commentaires :

Je suis d'accord avec le fait que la voiture est le moyen de déplacement principal.

Mais, on ne peut pas écrire qu'il n'existe aucun cheminement clairement identifié, jalonné et sécurisé, permettant une alternative à la voiture, alors qu'il existe le GR5, qui passe, au début de son entrée à côté de la passerelle, en parallèle de la RM19 et qui ensuite s'en éloigne un peu pour sortir sur la RM14.

Cette alternative a été d'emblée ignorée par la mairie et la métropole, alors que le GR 5 passe en chaussée Ouest.

En chaussée Est, il existe aussi un chemin qui passe derrière les maisons.

Donc, il existe d'autres cheminements, qui sont identifiés, puisqu'ils sont mentionnés sur les plans de la commune.

Pourquoi n'avoir pas citer cette possibilité en 2° choix ? et possiblement écarter cette alternative en argumentant.

Cette « transparence » aurait sans doute rassurer les opposants au projet qui auraient vu une réelle volonté de choisir la meilleure solution.

- Choix des aménagements de protection à mettre en œuvre : en page 6 :

Les objectifs principaux des aménagements sont de :

- **Mettre en sécurité les piétons et les automobilistes**
- **Favoriser les échanges entre la zone de loisirs du Grand Pré et le quartier des Traverses**
- **Assurer la continuité des modes de déplacement doux jusqu'au vieux village et ses commerces et patrimoine.**

Le parti d'aménagement permet :

- **Une définition et une redistribution des espaces au profit des modes de déplacements doux (piétons) : création de véritables cheminements piétonniers qui permettront une continuité jusqu'au centre de LEVENS,**

Commentaires :

Ce paragraphe peut laisser imaginer tout autre aménagement, éloigné de la route et vraiment sécurisé, sans le risque routier et sans les émanations de gaz toxiques.

- **Un renforcement de la sécurité des usagers sur la RM19.**

Commentaires :

La sécurité des automobilistes et motocyclistes pourrait être renforcée par le ralentissement (contrôlé) de la vitesse de la circulation à 30 km/h, les outils sont nombreux pour garantir le respect de la vitesse (radars, ralentisseurs, priorité du sens de la circulation quand 2 véhicules doivent se croiser, si la voie se rétrécit).

La sécurité des piétons serait plus facile à assurer s'ils circulent seulement sur la RM19 pour prendre le bus ou en descendre.

Un panneau pourrait interdire la circulation des piétons en chaussée Ouest, sauf pour les riverains et les usagers des bus.

- **La première consistait à mettre en place une continuité piétonne sur 430 m, entre la passerelle surplombant le Riou, jusqu'au croisement RM19/ RM 14, puis en chaussée Est, obligeant les piétons à traverser.**

Commentaires :

Le fait d'empêcher les piétons de traverser à la descente du bus est illusoire, surtout si les usagers sont des écoliers, chacun part, soit vers son domicile, soit ailleurs et il est compréhensible de traverser.

- **La seconde variante consistait à mettre en place une continuité piétonne sur le même tronçon et la même distance, mais uniquement en chaussée Ouest. Ce choix d'aménagement permettrait une amélioration de la sécurité au niveau de la RM 19, en supprimant la possibilité aux usagers de traverser, et conservait également les alignements d'arbres d'un seul et même côté (pas d'interruption de l'alignement).**

Commentaires :

« **Conserver l'alignement en chaussée Est** », face au projet actuel de trottoirs, c'est étonnant car les platanes « malades » seront peut-être abattus dans le futur.

Quand on parle d'alignement, il s'agit, pour moi, des 2 côtés de la chaussée ; une allée d'arbres qui n'a qu'un seul côté perd son caractère. Ce qui est remarquable, c'est que les cimes des arbres se rejoignent au milieu des routes, à grande hauteur.

D'autre part, selon les arbres choisis, plusieurs espèces poussent avec des racines horizontales qui soulèvent les trottoirs et les murets et, dans ce cas, ils seront voués à l'abattage.

Une troisième variante a été retenue, plus longue, sur environ 800 mètres, offre un développement notable des cheminements piétons. En effet, la continuité assure la liaison entre le vieux village, le quartier des Traverses et le pôle sportif du Grand Pré.

La passerelle en encorbellement au niveau de l'ouvrage existant a déjà été réalisée.

Cette variante a été choisie car elle répond à l'ensemble des objectifs du projet.

Commentaires :

Les travaux relatifs à la passerelle ont été possibles, tant sur le plan technique que sur le plan financier, donc l'étude d'autres solutions, visant à préserver les platanes, est possible.

La mesure de compensation suite à l'abattage des arbres consiste en la replantation de jeunes arbres de 2 cm de diamètre et de 2 mètres de haut afin de reconstituer l'alignement et une seconde mesure compensatoire consistant en la plantation de jeunes arbres sur une parcelle inconstructible appartenant à la commune.

Commentaires :

Ce paragraphe ne rappelle pas que cette 3^e variante implique l'abattage de 22 platanes, ce qui détruit un alignement de platanes, côté chaussée Ouest et que les platanes réputés malades côté chaussée Est sont menacés d'abattage.

Dans ce cas les deux alignements qui bordent la RM 19 disparaîtront et l'entrée de ville sera défigurée, sans ombre et rendra la ville plus vulnérable aux grandes pluies et aux tempêtes, sans compter la chaleur qui sera très difficile à supporter en été.

Parcourir 800 mètres sans ombre, sous le soleil ne sera guère agréable.

- La présentation du projet
 - o Principe des travaux et caractéristiques principales des aménagements,

Les objectifs du projet sont rappelés.

- o Les caractéristiques techniques des aménagements,

La passerelle piétonne évoquée dans le projet, enjambant le Riou a été réalisée en 2020 afin de sécuriser en urgence ce passage.

Les trottoirs prévus pour les piétons auront une largeur de 1.50 m. La chaussée gardera son gabarit de 2 voies de 3 m, soit 6 m de large, excepté entre la passerelle et l'écluse où la chaussée aura 2 voies de 2.80m, soit une largeur totale de 5.60m.

Une écluse (ou rétrécissement de chaussée) sera créée sur 10 m, au niveau du PR19.130. Cette zone a une vitesse limitée à 30 km/h, l'écluse incitera les automobilistes à ralentir.

Un plateau surélevé pourrait être envisagé.

L'écluse aura aussi l'avantage de garantir la sécurité des piétons sur le trottoir d'en face, en chaussée Nord (devenue Est sur le document actualisé).

Ce projet n'impacte pas la gestion des eaux pluviales car le fossé existant en chaussée Nord (Est) n'est pas impacté par le projet.

Les potentielles évacuation sous la voie seront prolongées sous le nouveau trottoir.

Commentaires :

Le projet prévoit déjà des aménagements pour limiter la vitesse. La vitesse de traversée de la plupart des villes et villages est fixée à 30 km/h, avec souvent un sens de circulation prioritaire pour les véhicules qui se croisent.

La mise en sécurité des piétons peut se faire par la limitation de la vitesse à 30 km/h et par une signalisation appropriée indiquant la possible traversée d'écoliers et un panneau signalant l'interdiction aux piétons d'emprunter la chaussée côté Ouest, sauf aux riverains et usagers du bus.

- **Les aménagements paysagers**

- o **Une redynamisation du paysage, en prenant compte l'environnement actuel, pour une valorisation et préservation du patrimoine végétal de la commune, par la reconstitution de l'alignement d'arbres platanes le long du projet, dès que cela est possible.**

Commentaires :

Ce paragraphe interroge car l'alignement de platanes est un élément remarquable du paysage, il est typique des entrées de villes et villages du sud-est, de la Provence à la Côte d'Azur.

Or, les autres communes ne songent pas à abattre les platanes.

Le paysage est très beau, tel qu'il est, il n'a nul besoin d'être redynamisé.

Il est étonnant de déclarer « prendre en compte l'environnement actuel, pour une valorisation et préservation du patrimoine végétal de la commune », alors que la proposition de construction de trottoirs implique d'abattre 22 platanes, dont 21 sont sains.

Vu ce qu'apportent les arbres : la beauté du paysage, de l'ombre, de la fraîcheur en faisant baisser la température, ils abritent de la pluie, ils piègent le CO₂, font écran au bruit et ralentissent le vent pendant les tornades...

Les climatologues, et autres scientifiques, incitent les urbanistes à végétaliser les villes, préserver et entretenir la végétation et les forêts. Nice est un exemple avec la Coulée verte et les rues végétalisées, quitte à modifier le plan de circulation des véhicules et des bus.

Ce projet va à l'encontre de tous les conseils des urbanistes et paysagistes. Les médias portent régulièrement cette parole en diffusant des émissions sur le réchauffement climatique.

Pour ma part, je trouve regrettable d'ignorer ces recommandations. Les arbres mettent des années à pousser et ils peuvent vivre des siècles à condition de les respecter, de les entretenir et de ne pas les tailler sans respect de l'hygiène des outils de coupe, ni « bétonner » leurs racines.

Qu'advierait-il si on administrait le même traitement aux animaux ou aux humains, ils n'auraient pas seulement « un retard de croissance » ...

Le projet prévoit ensuite « **la reconstitution de l'alignements de platanes le long du projet, dès que c'est possible** »

A quoi bon abattre les platanes existants et sains ? pour reconstituer un alignement d'arbres qui de toute façon ne seront pas des platanes.

La formule « dès que possible » reste prudente sur le délai et surtout sur la croissance de futurs spécimens alors qu'il n'est pas garanti qu'ils se plaisent et s'adaptent en bordure de route et combien de temps mettront-ils à remplacer les platanes ? particulièrement avec la proposition de les remplacer par des arbrisseaux de 2 cm de diamètre (diamètre d'un manche à balai).

Cette mesure de compensation ne compense rien à court terme, la solution est hypothétique et à très long terme.

Si les platanes sont abattus, les personnes vivant actuellement ne reverront jamais la route de LEVENS telle qu'elle est à ce jour.

Deux variantes ont été écartées :

Les aménagements seront implantés en respectant la topographie du site, mais en tenant compte des contraintes d'emprise.

La largeur de 1.5 m des trottoirs permettrait-elle de replanter des arbres en prévoyant leur croissance ?

Pour compenser l'abattage des platanes, dont une étude a mis en évidence la déficience de croissance et de développement, remettant en cause leur pérennité, de nouveaux jeunes arbres de 2 m de haut et 2 cm de diamètre, seront replantés

Commentaires :

Après visite du site : le déficit de croissance des platanes ne saute pas aux yeux. Ils semblent aussi hauts que les autres, avec une circonférence de tronc semblable à celle des autres platanes.

En analysant les termes de l'étude, il apparaît que les arbres réputés malades sont ceux de la chaussée Est.

Parmi les 22 platanes visés par l'abattage, un seul est malade.

Il est aussi expliqué dans l'étude que les platanes souffrent car leurs racines sont recouvertes en surface par le goudron et d'autre part, l'élagage n'est pas effectué selon les recommandations, à savoir la désinfection des lames de coupes après l'élagage de chaque arbre.

L'élagage devrait d'abord consister à enlever le bois mort, en automne et, au besoin, soigner l'éventuelle plaie de l'arbre.

D'autre part, la proposition de remplacer les platanes par des arbrisseaux de 2 cm de diamètre et 2 mètres de haut ne me semble pas être une réelle mesure compensatoire.

- **Le plan des travaux, avec le plan global des travaux et un plan de coupe de la chaussée au niveau de la passerelle.**

Commentaires :

Le plan montre que le croisement des véhicules va se faire sur une portion étroite de la chaussée, espérant que tous les automobilistes tiendront bien leur droite et ralentiront.

Quant à la largeur du trottoir, il serait important de voir figurer sur le plan de coupe, une personne avec une poussette et une personne à mobilité réduite et la place que tient un arbre adulte.

Sur ce plan, en l'absence d'arbre, une personne mince circule même sur des espaces étroits, donc ce

plan de coupe n'est pas représentatif pour la circulation des piétons.

- Les modalités de réalisation des travaux sur le chantier,

Le chantier observera la charte de « chantier vert » de la Métropole NCA sera appliquée et respectée.

- Les déchets de chantiers et déblais/remblais,

Le volume de déblais sera de quelques centaines de mètres cubes, qui seront réutilisés le plus possible sur le chantier même. Les matériaux excédentaires seront triés et réemployés sur des chantiers permettant de les utiliser.

Les végétaux seront broyés et évacués vers le centre de valorisation le plus proche. Les arbres les plus beaux pourraient être réutilisés en bois de chauffage localement.

Les autres déchets issus de la phase travaux seront récupérés, triés et tracés jusqu'à leur destination finale dans les décharges correspondant à leur classe.

Aucun commentaire à faire.

- La circulation pendant les travaux,

L'ensemble des travaux se dérouleront sous circulation. La vitesse de circulation sera modifiée sur la RM 19 et sera limitée à 30 km/h. Une circulation alternée par des feux tricolores pourrait être également mise en place.

Commentaires :

Ces dispositions pourraient être mises en œuvre aux heures de pointe et quand les bus scolaires prennent les enfants le matin et à leur retour le soir.

- Le phasage des travaux.

La description des travaux correspond à l'organisation classique d'un chantier et n'appelle pas de commentaire.

3.2.2 Dossier d'évaluation environnementale

3.2.2.1 Document 2 A : Arrêté préfectoral du 07/09/2018 portant décision d'examen au cas par cas et soumettant le projet à étude d'impact.

Le dossier technique comporte l'arrêté préfectoral n° AE-F09318P0218 du 26/07/2018, portant décision d'examen au cas par cas : rappelant que le projet relève de l'article R122-2 du Code de l'Environnement et consiste en la création d'un trottoir et d'un giratoire de la façon suivante :

- L'abattage de 27 platanes,
- Mise à niveau de regards, tampons et bouches à clés,
- Réalisation de trottoirs et chaussées,
- Création de murs,
- Réaménagement du réseau d'eaux pluviales,
- Mise en place de la signalisation horizontale et verticale ;

Considérant la localisation du projet :

- En zone urbaine,
- En lieu et place de la voirie et ses accotements,
- En zone bleue du PPR mouvements de terrain et crues torrentielles,
- En zone de montagne ;

Considérant que le projet est concerné par l'article L350-3 du code de l'environnement qui indique

que « le fait d'abattre, de porter atteinte à un arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit... »

Considérant les impacts potentiels du projet sur l'environnement qui concernent :

- La biodiversité, les habitats naturels et potentiellement plusieurs espèces protégées ;
- Le paysage par modification des caractéristiques paysagères et des perceptions ;

Considérant que les impacts du projet sur l'environnement doivent faire l'objet d'une évaluation afin de mettre en place des mesures appropriées pour les corriger, les éviter, les réduire voire le cas échéant les compenser ;

Arrête que le projet doit comporter une étude d'impact dont le contenu est défini par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

L'étude d'impact a été effectuée, elle comporte 120 pages et un résumé non technique, de 28 pages, placé en début du document.

3.2.2.2 Document 2 B Etude d'impact.

L'étude d'impact comporte 121 pages, précédée d'un **résumé non technique** de 29 pages qui reprend :

- ❖ **Le résumé non technique** de 29 pages reprend les données de la Note de présentation non technique (document n°1).

Le résumé non technique :

- Localisation du projet, p 5, un paragraphe
- Description du projet :
 - o Rappel des principes et objectifs,
 - o Caractéristiques principales
 - o Plan des travaux.
 - o Plan global des aménagements en 2 parties
 - o Plan de coupe montrant la largeur de la chaussée, avec un camion qui croise une voiture et un trottoir sur lequel marche un homme seul, empruntant la passerelle.

Urbanisme, documents de planification et compatibilité, page 8, 9 et 10 :

- **Les documents d'urbanisme :**
 - o **Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA06)** approuvée le 2 décembre 2003.

La commune de LEVENS est soumise uniquement à la loi Montagne.

La DTA 06 ne restreint pas les possibilités d'aménagement du site du projet, dans la mesure où :

- Le projet est situé en zone urbaine et représente un enjeu à l'échelle du centre urbain secondaire en matière de développement des équipements, et notamment les modes de déplacements doux (piétons).
- Aucune parcelle agricole, forestière ou naturelle n'est impactée,
- Le projet respecte le principe d'aménagement global dans le respect du paysage environnant,
- Le respect des trames vertes et bleues mises en évidence et l'absence d'impact sur ces dernières.

Commentaires :

Pour ma part, le projet ne respecte pas le principe d'aménagement global et ne respecte pas le paysage environnant. Les platanes séculaires en entrée de village sont un élément remarquable du paysage.

- o **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**

La procédure d'élaboration du SCoT est actuellement différée car son périmètre se superpose à celui du PLU M/Plan Local d'Urbanisme Métropolitain.

- o **Le PLU m et le PDU/Plan de Déplacement Urbain**

Le PDU comporte une orientation n°4 qui affirme une volonté de favoriser et de promouvoir l'usage des modes doux, l'assurance d'une continuité des cheminements existants.

- o **Plan de Gestion des Risques inondation/PGRI et Territoire à Risque Inondation/TRI**

La commune de LEVENS n'est incluse dans aucun Territoire à Risque Inondation. Le projet est en dehors des TRI et pas concerné par le PGRI.

- **Documents de planification**

- o **Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires/SRADET** adopté le 26 juin 2019.

La Métropole estime que le projet entre dans le cadre des orientations et est conforme au SRADET

- Améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité.
- Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables.
- Conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport
- Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville.

Commentaires :

Le projet répond à la ligne directrice, en supposant que la réduction de la vitesse améliorera la qualité de l'air, cependant, on peut supposer que le nombre de voitures sera croissant au cours des années (les chiffres datent de 2018).

D'autre part, les arbres absorbent les gaz toxiques, en les abattant et en les remplaçant par des arbrisseaux de 2 cm de diamètres, il reste à démontrer qu'ils seraient aussi efficaces que des arbres à maturité.

La construction de trottoirs pourra inciter les personnes qui ont du temps libre à marcher jusqu'au Grand Pré, mais pour les activités quotidiennes, et les jours de pluie, les gens continueront probablement à prendre la voiture (les parents qui déposent leurs enfants à l'école et vont travailler...).

« Rechercher la qualité des espaces publics » en proposant d'abattre 22 platanes, et « Favoriser la nature en ville », en remplaçant les platanes par des arbrisseaux et en contradiction avec le SRADET, on ne peut pas dire que le projet soit conforme au SRADET.

- o Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau/SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021, adopté le 20 novembre 2015 et arrêté le 03 décembre 2015.

Le projet respecte de non dégradation des milieux aquatiques et non aggravation des risques d'inondation, il est donc compatible avec le SDAGE du bassin Rhône-Méditerranée 2016-2021.

- o Plan de Gestion des Risques Inondation/PGRI et Territoire à Risque Inondation/TRI

La commune de LEVENS n'est pas concernée par aucun terrain à risque d'inondation.

- o Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux/SAGE

Le territoire communal fait partie du périmètre du SAGE de la Basse vallée du VAR. Le projet n'aura aucun impact sur les eaux du fleuve, ni la végétation des rives, ni la biodiversité.

Le projet est déclaré « participant indirectement à la lutte contre les pollutions en développant les modes de déplacements doux alternatifs à la voiture en ville.

Le projet n'impacte pas non plus la gestion des eaux pluviales, car les réseaux restent les mêmes et la construction de trottoirs ne changera rien. Sur ce point, aucun commentaire.

Commentaires :

Ceci reste à démontrer, car les bus, les camions continueront à circuler, à moins de créer un contournement du village et la création de trottoirs, surtout s'ils ne sont pas ombragés, n'incitera pas tellement les habitants à renoncer à la voiture.

Quant aux automobilistes qui ne font que traverser LEVENS pour se rendre ailleurs, ils ne changeront pas leurs habitudes, ni ceux qui viennent à LEVENS pour des raisons professionnelles : commerce, livraisons...

- o Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie/SRCAE, approuvé le 17 juillet 2013

La Métropole estime que le projet entre dans le cadre des orientations et est conforme au SRADDET et donc au SRCAE qui est intégré au SRADDET comme volet annexe.

Le projet répond à l'orientation qui recommande de

- Favoriser le développement de modes de déplacements doux

Commentaires :

Selon les arguments déjà avancés précédemment, les modes de déplacements doux ne doivent pas détériorer l'environnement existant et abattre des arbres.

Nulle directive n'incite à abattre des arbres pour améliorer la qualité de l'air.

- o Plan de Protection de l'Atmosphère/PPA, approuvé le 06 novembre 2013.

La commune de LEVENS n'est pas concernée par le PPA.

Commentaires :

Ce qui vient à considérer que la commune de LEVENS n'est pas une commune très polluée, donc l'argument de participer à l'amélioration de la qualité de l'air est à écarter.

- o Schéma Régional de Cohérence Ecologique/SRCE, approuvé le 26 novembre 2014.

Le SRCE permet d'identifier les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux.

Il identifie un corridor trame verte forestière constitué par l'alignement des platanes le long de la RM19, en recherche de remise en état optimale.

Commentaires :

Est-ce que la remise en état optimale consiste à abattre des platanes sains ?

Je considère que le projet présenté ne répond pas aux recommandations du SRCE.

Les 2 autres espaces identifiés sont la zone naturelle du Riou et la zone humide du Grand Pré, ils ne sont pas concernés par le projet.

- o **Plans d'Élimination des Déchets :**

 - Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets Dangereux de PACA

 - Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets NON Dangereux/PDPGND

Le projet n'est pas concerné par ces deux plans d'élimination des déchets.

- o **Plan départemental de Gestion des Déchets du BTP**

Les entreprises effectuant les travaux seront soumises à la charte verte de gestion des chantiers et le projet respectera le PDGD du BTP.

- o **Schéma départemental des Carrières**

La commune de LEVENS n'est pas concernée par les carrières.

- **Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement** « scénario de référence » bas de page 10, pages 11 à 16 :

- o **Climat**

Commentaires :

Malgré les constats présentés sur le climat et l'élévation prévue des températures, de l'ordre de 2.5° dans un futur proche, aucune conclusion n'est mise en relation avec le projet, alors que l'abattage des platanes agira négativement sur le climat. S'il n'y a plus d'arbres ayant un feuillage assez fourni, il n'y aura plus de fraîcheur donnée par ces arbres.

D'autre part, les arbres freinent les bourrasques de vent et font écran aux grandes pluies, si le terrain est quasi nu, les tempêtes emporteront tout sur leur passage.

- o **Qualité de l'air**

Commentaires :

Concernant la qualité de l'air, le nombre de véhicules est prévu à la hausse, donc la création de trottoirs ne fera pas baisser significativement l'usage de la voiture, ni la circulation de tous les autres véhicules.

- o **Topographie, Géologie, Risque sismique**

Le projet n'aura pas d'impact sur la topographie et la géologie

- o **Eaux souterraines**

Le projet n'aura pas d'impact sur les eaux souterraines

- o Eaux de surface

Le projet n'est pas de nature à aggraver les risques d'inondation, ni de modifier la qualité des eaux

- o Alimentation en eau potable

Absence de prélèvements ou rejets, le projet est sans incidence sur l'alimentation en eau potable

- o Milieu biologique : périmètre à statut

- o Milieu biologique : enjeux écologiques

- o Milieu biologique : continuité écologique

La zone concernée par le projet n'est intégrée à aucun périmètre écologique.

Commentaires :

Cependant, une faune est repérée sur la zone concernée composée d'oiseaux et de chauves-souris. Bien que le projet prévoit de poser des nichoirs, nul ne peut affirmer que ces petits animaux préféreront des nichoirs à leur habitat naturel.

- o Les risques d'incendies

Le projet n'est pas de nature à aggraver les risques d'incendie

- o Population/cadre de vie

Commentaires :

La Métropole considère que le cadre de vie sera amélioré par la sécurisation des déplacements piétonniers et par une baisse du niveau de circulation.

Ceci me semble discutable car environ 85% de la population active utilise un véhicule dans le cadre des déplacements professionnels, ceux-ci seront peu disponibles pour emprunter les trottoirs, si ce n'est pendant le weekend, pour se promener.

La création de trottoirs concerne davantage les habitants de LEVENS qui aimeraient aller à pied au Grand Pré, mais tous les habitants ne sont pas intéressés, il restera toujours des adeptes de la voiture parce qu'ils ont des équipements de sport à emporter pour plusieurs enfants, ou qu'ils n'habitent pas très près, ceux qui en profiteront pour partir ailleurs, et éviteront de retourner chercher leur voiture.

Quant aux automobilistes qui ne font que traverser LEVENS et tous ceux qui viennent pour des raisons professionnelles : livraison, travail... ils ne seront pas incités à ne pas utiliser leur voiture.

A mon sens, la plus importante part de la circulation aux heures de pointe ou en journée est générée par des véhicules qui ne font que traverser la commune.

Donc il n'est pas démontré que la proposition de création de mode de déplacements doux diminue sensiblement la circulation.

La continuité douce concernera des personnes qui se promènent en semaine et pendant le weekend.

Ce projet se base sur l'espoir de faire diminuer l'usage de la voiture, mais rien n'est vérifié.

Concernant la population et sa santé, j'exposerai les mêmes arguments que pour la qualité de l'air car elle a un effet direct sur la santé de la population.

De plus, les arbres ont un caractère apaisant et ont un effet positif sur le moral des personnes. Les remplacer par du béton et de tous petits arbres ne produira pas les mêmes effets bénéfiques.

Je considère que la sécurisation des déplacements piétonniers doit faire l'objet d'une étude comparant d'autres variantes ; l'idée d'aménager le GR5 est à creuser et il faut être inventif et

ambitieux pour la commune de LEVENS.

La plupart des communes ont créé en entrée de ville des ronds-points pour que les véhicules contournent le centre-ville.

Le cadre de vie ne sera pas amélioré en sacrifiant l'entrée de ville et en abattant des arbres sains.

Des urbanistes et paysagistes devront être consultés pour envisager d'autres solutions.

- o **Activités économiques**

Le projet est neutre en ce qui concerne les activités économiques.

- o **Occupation du sol**

Les terrains concernés appartiennent à la commune de LEVENS pour les accotements et la RM19 est sous la responsabilité de la Métropole.

- o **Voirie-traffic**

Avec une hausse du trafic évaluée à 2.5% par an. Sans le projet, la RM19 devra être élargie sur tout son linéaire.

Avec le projet : développement des cheminements piétonniers et alternatives à la voiture. Sécurisation des cheminements.

Commentaires :

Il y a donc un projet « dans les tuyaux » pour élargir la RM19 sur tout son linéaire, dans ce cas tous les platanes seront abattus.

Donc, afin de préparer les habitants à ce nouveau projet, on dit que les platanes sont malades. On commence à abattre les platanes sains avec un premier projet de création de trottoirs. Il ne reste que les platanes réputés malades et, plutôt que les soigner, on les abat aussi et le problème est réglé. On a alors un paysage dynamisé par du béton !

Alors que toutes les villes créent des espaces verts, dicit NICE, le choix pour un village est d'abattre des arbres et de « bétonner » une entrée de ville.

Pour rappel, les personnes qui choisissent d'habiter à la campagne recherchent un environnement de verdure, elles ne viennent pas pour être éloignées des villes et avoir les inconvénients des villes.

- o **Réseaux**

Le projet est neutre en ce qui concerne les réseaux.

- o **Déchets ménagers**

Idem pour les déchets ménagers.

- o **Vibrations, odeurs et émissions lumineuses**

Avec le projet : diminution des nuisances aux abords de la zone concernée par une offre piétonne alternative à la voiture.

Commentaires :

Si la création de trottoirs a un effet significatif de diminution de la circulation des véhicules, alors il y aura un effet positif sur ce thème, mais rien ne permet de dire que la circulation diminuera sensiblement.

- o **Ambiance sonore**

Avec le projet : diminution des nuisances aux abords de la zone concernée par une offre piétonne alternative à la voiture.

Commentaires :

Si la création de trottoirs a un effet significatif de diminution de la circulation des véhicules, alors il y aura un effet positif sur ce thème.

- o **Effets du bruit, de la pollution atmosphérique et de la pollution des eaux de captage**

Réduction des émissions par le développement des modes de déplacements doux alternatifs à la voiture.

Commentaires : idem

- o **Patrimoine et Paysage**

Avec le projet : intégration au mieux des aménagements dans le paysage local ; Cônes de vues maintenus ; Valorisation et modernisation des espaces urbains.

Commentaires :

Je considère que ce projet va à l'encontre de tout intérêt pour le patrimoine et le paysage, qui vont perdre un élément remarquable du paysage en abattant 22 platanes sur le côté Ouest de la chaussée.

Ce sont les deux alignements de platanes en parallèle qui font la beauté de cette route.

Sacrifier un alignement et un peu plus tard abattre les platanes réputés malades côté chaussée Est, modifiera complètement le paysage pour laisser une route sans arbre et sans âme.

La durée de croissance d'un arbre prendra peut-être 50 ans ou plus pour avoir un tronc de diamètre inférieur à celui des platanes existants.

Qui a réfléchi à cette question en proposant ce projet ?

Dans la société actuelle, on a les moyens de soigner les éléments malades : humains, faune et flore. Ce projet propose d'éliminer les éléments malades et non de les soigner alors que des solutions existent et, de plus, d'éliminer des spécimens sains.

Où est la logique du respect de l'environnement, du paysage et de la nature, élément vivant ?

Je pense que le projet a un effet négatif fort sur le patrimoine car la commune de LEVENS est une commune provençale pleine de charme et défigurer l'entrée de ville en sacrifiant des éléments remarquables du paysage aura un résultat désolant.

Ces arbres ont mis des années à pousser et, bien que sains, ce projet propose de les abattre pour les remplacer par des arbres de 2 cm de diamètre, je ne pense pas que ces éléments soient une réelle mesure de compensation.

- **Description des incidences notables, et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts négatifs du projet**, détaillée selon les mêmes thèmes : tableau de la page 17 à la page 22.

Un tableau classe les impacts par couleur : 3 catégorie d'impacts positifs : fort, moyen, faible, un impact nul/négligeable et 3 catégorie d'impacts négatifs : fort, modéré et faible.

- o **Impacts en phase de travaux et exploitation**, et mesures de réduction, évitement, accompagnement associées

Synthèse du tableau :

- Pas d'effet cumulé sur la géologie, le patrimoine et les déchets (3 domaines)
- Effet cumulé négligeable sur le climat, la topographie, les eaux souterraines, les risques naturels, l'occupation des sols et les réseaux (6 domaines)

- Effet cumulé négatif faible sur les milieux naturels faune et flore (1 domaine)
- Effet cumulé positif faible sur la qualité de l'air, les eaux superficielles, la population, l'ambiance sonore, la santé humaine, le paysage (6 domaines)
- Effet cumulé fort sur les activités et la voirie.

Commentaires :

Les entreprises qui exécuteront les travaux prendront toutes les dispositions nécessaires pour gêner le moins possible la vie quotidienne de la population.

Les entreprises devront adhérer à la charte « chantiers verts » de la Métropole NCA : les camions couperont dès que possible leur moteur, ils seront bâchés pour limiter les poussières, les terrains seront arrosés...

La gestion des déchets et remblais est gérée, étude de réutilisation des déchets sur le chantier, pas de lavage sur le chantier, pas de rejet dans le milieu naturel, réalisation d'un assainissement provisoire du chantier, stockage des déchets polluants dans des bacs étanches, produits absorbants utilisés sur le chantier, réalisation des travaux hors période pluvieuse.

Concernant les vibrations sonores : elles seront limitées en choisissant des engins moins bruyants.

Choix aussi des bitumes afin d'abaisser la température pour les COV/Composés Organiques Volants et les HAP/Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques.

Concernant la faune, les travaux sont reconnus comme perturbant les habitats des oiseaux, ainsi que l'élagage. Ces travaux sont prévus en hiver, période qui gêneraient le moins les oiseaux et les chauves-souris. Ensuite, si les platanes sont abattus, pas d'habitats naturels pour les oiseaux.

Une mesure compensatoire propose de poser des nichoirs dans un endroit où il n'y a pas d'arbres. C'est surprenant. Les nichoirs posés dans les jardins ne sont pas tous investis par les oiseaux, loin de là et personne ne peut affirmer que les petits ducs iront pondre dans ces nichoirs.

L'impact négatif fort pèsera sur la voirie car la circulation sera perturbée et gérée par une alternance (feux tricolores, temps de circulation accordé à chaque voie...)

Les activités présentes dans ce secteur seront perturbées car le stationnement à proximité sera perturbé pendant les travaux.

o Mesures de compensation : p 23

- **Sur le milieu naturel** : pas d'effet cumulé significatif, donc pas de nécessité de procéder à un volet compensatoire.

Commentaires :

Cette appréciation est étonnante, il est vrai qu'une fois les arbres abattus, quoi y faire ?

- **Sur le paysage** :

Proposition de replanter sur le trottoir des arbres de 2 cm de diamètre et 2 mètres de haut. La cadence et la distance de plantation sera à déterminer.

Proposition de replanter des arbres sur des parcelles inconstructibles compatibles avec des plantations arborées, en respectant un espace de 5 m entre chaque plant.

En accord avec les riverains qui se plaignent des feuilles de platanes qui bouchent les évacuations des eaux pluviales, les essences privilégiées seront les acacias, les micocouliers et les savonniers.

Commentaires :

Replanter des arbrisseaux de 2 cm de diamètre n'est pas une mesure compensatoire : les platanes séculaires seront abattus et remplacés par des spécimens de taille ridicule qui mettront des années à pousser. Dans le langage courant, une compensation consiste à remplacer de façon équitable (*par exemple, si votre maison de 5 pièces brûle, la remplacer par un abri de jardin de 10 m2 ne sera pas considéré comme une compensation...*)

Replanter des arbres ailleurs, sur d'autres parcelles, lesquelles, où se trouvent-elles ? quel intérêt par rapport au projet ?

Les riverains qui se plaignent des évacuations pluviales bouchées peuvent demander aux services voirie de la commune de les nettoyer quotidiennement, en même temps que les trottoirs car les feuilles peuvent, quand elles sont mouillées, entraîner des chutes de piétons.

Si les feuilles tombent dans leur jardin, il n'est pas interdit de les enlever, ça fait partie de la vie à la campagne en automne.

Combien de riverains sont concernés et mécontents ? A priori, au vu du nombre de riverains, il y en a moins que d'opposants au projet.

Le choix des essences devra être étudié avec soin car les acacias perdent des feuilles très régulièrement, d'autre part, il faut choisir des spécimens qui ont des racines verticales, sinon, les arbres qui ont des racines horizontales qui vont se développer, soulèveront le bitume et les murets et il faudra les abattre...

- Effets cumulés :

Définition des projets pris en compte

. Analyse des effets cumulés, page 23, 24 et 25, donne des commentaires sur les effets les plus importants.

- Incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet, page 26

- Description des solutions de substitution raisonnables examinées : p 27

- o Choix de la zone d'intervention
- o Choix des aménagements

- Description des méthodes utilisées pour la présente étude d'impact : p 28

- o Etudes de références
- o Compatibilité
- o Etablissement de l'état initial
- o Caractérisation des impacts sur l'environnement et des mesures associées
- o Difficultés rencontrées

Toutes ces rubriques sont une synthèse des éléments précédemment exposés et commentés.

- Auteurs de l'étude p 29 :

En page 121, 2 tableaux précisent :

- Les noms des six professionnels composant l'équipe d'étude et les 5 professionnels de l'équipe NATURALIA.

❖ **L'étude d'impact** : se compose de 121 pages en neuf parties :

1 Localisation

2 Description du projet : de 2.1 à 2.6.9, soit 12 pages, de la page 6 à la page 18.

3 Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, « scénario de référence », de 3.1 à 3.10, page 19 à 78.

4 Description des incidences notables du projet, de 4.1 à 4.5, page 79 à 94.

5 Incidences négatives notables, p 95.

6 Description des solutions de substitution raisonnables examinées, p 96.

7 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts négatifs du projet, p 97 à

8 Description des méthodes utilisées pour la présente étude d'impact, p 115 à 120.

9 Auteurs de l'étude

✓ **EI/Etude d'Impact 1 Localisation** :

En p 4 de l'étude d'impact

La commune de LEVENS a la maîtrise foncière des terrains concernés par les aménagements et la Métropole a la maîtrise foncière du domaine foncier de la RM19.

Aucun propriétaire privé n'est concerné et les aménagements ne nécessitent aucune acquisition foncière.

La commune de LEVENS est couverte par le PLUm ; les terrains concernés sont classés en zone urbaine UFc1, UBj, UBj1 et naturelle Nb pour le cours d'eau du Riou et sa vallée.

Avec un plan de situation au 1/25 000^e et une photographie aérienne, en pleine page, sur laquelle est marqué en rouge l'emplacement du projet. (p5)

En page 6 : Description du projet, déjà expliquée dans les la note non technique et le résumé de l'étude d'impact. Pas de nouveaux éléments.

En page 7 : le plan des aménagements en deux parties et en page 8 le plan de coupe de la chaussée. De la page 8 à la page 18, l'étude d'impact reprend tous les documents d'urbanisme et les compatibilités avec le projet. Cette partie est enrichie de plans :

- Localisation du projet sur la bande côtière de la DTA des Alpes-Maritimes
- Extrait du plan de zonage du PLU métropolitain au droit de l'emplacement du projet
- Extrait du plan des servitudes publiques
- Extrait du plan de zonage du PPR Mouvement de terrain au droit de l'emplacement du projet
- Extrait du plan de zonage du PPR Phénomènes Torrentiels au droit de l'emplacement du projet

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision de l'Autorité environnementale n° AE-F09318P0128 du 26 juillet 2018.

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas dont l'arrêté préfectoral n° AE-F09318P0213, en date du 27/07/2018 soumet le projet à étude d'impact.

Une étude d'impact a été réalisée et soumise à avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur qui a rendu son avis le 22 décembre 2020.

Deux plans figurent dans cette partie introductive : un plan de situation et une photographie aérienne et emplacement du projet.

✓ E1 2 La description du projet

Cette partie rappelle les principes et les objectifs, les caractéristiques principales, décrit le plan des travaux : urbanisme et documents de planification et compatibilité, ainsi que les aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, page 6.

Le plan des aménagements, en deux parties, est présenté en page 7, et le plan de coupe de la chaussée en page 8 (page numérotée 2 ?).

Modalités de réalisation des travaux sont présentées en partie: sur le chantier et sous circulation. (Page suivante, non numérotée) (partie II.5 du document).

Ensuite, reprise des documents d'urbanisme, déjà présentés dans le résumé technique, avec un plan de localisation du projet dans la bande côtière de la DTA des Alpes-Maritimes et des plans extraits des plans :

- zonage du PLU m, au droit de l'emplacement du projet
- des servitudes publics,
- PPR Mouvement de Terrain au droit de l'emplacement du projet
- PPR Phénomènes Torrentiels au droit de l'emplacement du projet

✓ E1 3 Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, « scénario de référence »,

Cette partie se compose de 10 points abordés, numérotés de 3.1 à 3.10, (page 19 à 78).

Avant-propos et préambule explique la configuration de la commune de LEVENS et l'organisation de la circulation. Un schéma est inséré dans cette partie, p 19.

Au paragraphe suivant sont présentées les définitions de « ENJEU » et « SENSIBILITE ».

Analyse du milieu physique :

Description du climat et évolution probable, avec schémas et courbe d'évolution des températures (p 21)

Qualité de l'air et inventaire des émissions, avec des schémas, p 22 et 23.

Analyse des pollutions dans le Moyen pays et à LEVENS, avec des schémas, p 24.

Conclusion de cette partie, p 24 et 25 :

- Le projet n'a pas d'effet cumulé sur la géologie, le patrimoine et les déchets,
- Il a un effet cumulé négligeable sur le climat, la topographie, les eaux souterraines, les risques naturels, l'occupation des sols et les réseaux,
- Il a un effet cumulé négatif faible sur les milieux naturels, faune, flore et corridors, notamment sur les habitats et l'avifaune,
- Il a un effet cumulé positif faible sur la qualité de l'air, les eaux superficielles, la population, l'ambiance sonore, la santé humaine et le paysage.
- Il a un effet positif fort sur les activités (activités de loisirs au Grand Pré et création d'emplois lors des phases travaux.

Topographie – Géologie, p 25, p 26 et extraits de cartes géologique p 26 et topographique p 27.

Les risques de mouvements de terrain

Les risques sismiques, p 28

Hydrologie et eaux souterraines, p 29.

Hydrologie des eaux de surface, p 30 et carte du réseau hydrographique p 31.

Conclusion de cette partie et captage d'eau potable p 32 :

Sensibilité au projet faible concernant la topographie et la géologie et les eaux souterraines ; sensibilité au projet modérée pour les eaux de surface et sensibilité négligeable pour les captages d'eau potable.

Analyse du patrimoine naturel avec une photo aérienne où est tracée la zone concernée par le projet et l'abattage des platanes p 33.

Les périmètres d'intérêt écologique : périmètres de protection p 33.

3 cartes Naturalia p 34 et 35 avec localisation de la zone d'intervention, avec considérations éco-paysagère et fonctionnelles (analyse de la répartition de l'habitat sur la commune).

1 carte et deux photos aériennes permettant de repérer la zone en 1995 et 2017, p 36.

Habitats naturels et semi-naturels avec un tableau et 6 photos, p 37, présentant la zone urbanisée : zone bâtie, la route bordée de propriétés privées avec des jardins, dans les espaces non construits : une prairie de fauche, quelques bosquets et l'alignement de platanes.

Une photo aérienne en page 38, avec les zones humides et l'étude du peuplement floristique.

Peuplements faunistiques en p 39 à 40, avec photos de grenouille et de petit duc et des arbres qui sont potentiellement des habitats et un tableau récapitulatif des espèces animales et aussi des photos de chauves-souris.

Synthèse des enjeux écologiques et réglementaires, p 44 et une photo aérienne localisant l'avifaune dans l'alignement des platanes, en chaussée Est et Ouest, puisque les platanes se rejoignent au-dessus de la RM19.

A partir de la p 45, analyse approfondie des risques incendies et du milieu humain avec données sociologiques, sociodémographiques, habitat, données économiques et activités, risques industriels et technologique et une conclusion à cette partie, p 49.

Occupation du sol, p 50 et carte d'occupation du sol p 51.

Voirie, transports et déplacements, p 52, conclusion de cette partie p 53 et carte topographique de la voirie en p 54.

Gestion des déchets et réseaux, commodités du voisinage : vibrations, odeurs, émissions lumineuses, en p 55 et p 56 l'ambiance sonore initiale avec une échelle de la sensation auditive.

Le plan de prévention de Bruit dans l'environnement de la Métropole p 57 et p 58 et 59, les effets du bruit sur la santé humaine.

Effets de la qualité de l'air, p 59 à 64, avec conclusion sur cette partie.

Aspect paysager, p 65 : le paysage communal, le paysage dans la zone d'étude, p 67 avec 2 photos de la RM19, 5 photos de la zone concernée p 68 et 69 et deux photos de vue oblique de la zone en p 70 et 71. Conclusion sur le patrimoine en p 72.

Récapitulatif sous forme de tableaux en p 73 à 78.

Commentaires :

L'abattage des platanes, comme dit précédemment, modifiera totalement le paysage, il serait intéressant de simuler, sur une photo aérienne, la RM19 avec des platanes sur un seul côté.

Ce serait un paysage après une tornade..

Quand une tempête défigure un paysage, les gens regrettent le paysage d'avant la tempête et font tout ce qu'ils peuvent pour redonner un caractère au paysage.

L'exemple de la portion de route qui longe le Grand Pré est un exemple parlant, en chaussée Ouest, en bordure du Grand Pré, il n'y a pas d'ombre et les arbres replantés ne donneront pas de l'ombre dès demain.

✓ [EI 4 Description des incidences notables du projet](#), p 79 à 94.

Les incidences Natura 2000, p 81 : le projet n'aura pas d'incidence sur la destruction ou détérioration d'habitats ou d'espèces, en l'absence de tout intérêt d'habitat communautaire.

Aucune incidence du projet n'est à craindre pour une seule espèce mentionnée dans la zone de l'étude : le Grand Rhinolophe, spécimen de chauve-souris.

Cependant l'avifaune souffrira de l'abattage des platanes qui servent d'habitat semi-naturels et de lieu de ponte pour les oiseaux.

Ces effets négatifs seront particulièrement à craindre selon la saison à laquelle seront exécutés les travaux.

La perte des œufs et des nichées pourrait entraîner la disparition de la race. P 81.

Une synthèse de l'évaluation des impacts sur les habitats naturels et la faune est présentée p 82, 83, 84 et 85.

Commentaires :

Malgré les éléments de l'étude d'impact portant sur la faune, le projet ayant pour effet l'abattage des platanes sur la chaussée côté Ouest et la suppression des habitats naturels est maintenu.

La seule mesure de précaution est d'abattre les platanes en dehors des périodes de ponte. Les oiseaux seront privés de leur habitat, mais peu importe...

Autre remarque, l'abattage des platanes en chaussée Ouest aura pour effet de fragiliser ceux plantés du côté Est de la chaussée car ils offriront une plus grande prise au vent...

L'alignement restant n'offrira plus un abri suffisamment caché pour les oiseaux et ils risquent d'abandonner cette zone.

Les impacts sont étudiés, point par point de la page 85 à la page 91.

Les effets cumulés sont étudiés de la page 92 à la page 94.

✓ [EI 5 Les incidences négatives notables](#), p 95.

Rappel : la zone d'étude est située :

- En zone PPRIF/ zone concernée par les incendies de forêt
- En zone bleue R, pour les aléas de ravinement, et E pour les aléas d'effondrement (cavités souterraines)
- En zone 4 de sismicité moyenne.

Les incidences directes sur l'homme :

Selon le type d'événement et la gravité, le nombre de victimes directes peut être plus ou moins important en cas d'incendie, d'inondation exceptionnelle, d'effondrement ou de séisme de magnitude élevée.

Dans tous les cas de sinistres importants, les routes devront être coupées.

Le projet a pris en compte tous ces risques, y compris les risques économiques, de pollution de l'environnement et été conçu de manière à ne pas les aggraver.

- ✓ [EI 6 Description des solutions de substitution raisonnables examinées](#), p 96.

Ce paragraphe reprend les choix de la zone d'intervention et le choix des aménagements :

- L'amélioration de la sécurité des piétons sur une portion actuellement non sécurisée.

Commentaires :

Sur cette portion de la RM19, il existe, face à la chaussée Ouest, des trottoirs en chaussée Est.

En attendant tout type de décision d'aménagement, un panneau, interdisant la circulation piétonne sauf aux riverains, peut prévenir les piétons des risques qu'ils prennent, en n'empruntant pas les trottoirs.

Lors de la visite sur les lieux, effectuée en juillet dernier, le simple fait d'être frôlée par des véhicules roulant à vive allure (plus de 30 km/h) est assez dissuasif de se promener en chaussée Ouest ; le bon sens et le confort de marche incite à emprunter les trottoirs en chaussée Est.

Ce paragraphe reprend les arguments précédemment évoqués pour évincer les autres variantes qui n'étaient pas non plus très adaptées. (Une nouvelle étude peut être mener, en fixant des objectifs incluant la préservation de la nature pour la valeur qu'elle a - platanes séculaires – qui sont un élément remarquable du paysage et du patrimoine local)

L'idée d'en faire du bois de chauffage est assez choquante concernant des arbres sains qui ont toute leur place à LEVENS, village de Masséna, qui a peut-être vu planter ces platanes sur une idée de Napoléon pour donner de l'ombre à ses troupes.

- ✓ [EI 7 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts négatifs du chantier](#), p 97, 98.

Une définition est rappelée des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation. Il est dit que *le maître d'ouvrage doit privilégier les mesures de suppression, puis celles réduction et, en dernier recours, proposer des mesures de compensation.*

Si on veut supprimer l'effet négatif d'abattage des arbres, il faut étudier d'autres solutions et revoir le projet en profondeur.

Des mesures d'évitement sont étudiées pendant le chantier, charte des chantiers verts, à nuisances réduites.

Commentaires :

C'est une très bonne idée, mais le chantier commence par l'abattage des platanes, donc le mal sera fait.

Les pages 102 et 103 présentent de jolis nichoirs, ils pourront être installés dans des zones calmes, loin de la route, vers le Grand Pré, mais les arbres sont encore très petits, alors à un autre endroit de la commune.

- ✓ [EI 8 Description des méthodes utilisées pour la présente étude d'impact](#), p 115.

La description des incidences notables et, de réduction ou de compensation des impacts négatifs du projet.

Les professionnels se sont appuyés sur des études de référence réalisées par Naturalia pour les inventaires faunistiques et floristiques et évaluation des incidences Natura 2000, et par diagnostic phytosanitaire des platanes.

Des difficultés ont été rencontrées pour disposer d'études récentes (les données sont parfois anciennes et complètes ; dans le cadre de l'étude d'impact, un seul projet a pu être rapproché du projet actuel pour l'analyse des effets cumulés : Le Tour des Prés.

✓ [El 9 Auteurs de l'étude](#), p 121

2 tableaux en page 121 précise les noms des six professionnels composant l'équipe d'étude et les 5 professionnels de l'équipe NATURALIA.

3.2.3 Evaluation des incidences Natura 2000 (Document 3)

Le document Natura 2000 reprend la description du projet et son objectif : sécuriser le passage des piétons le long de la RM 19 dans le centre urbain du village de LEVENS.

Les travaux de voirie : réalisation de trottoirs et réaménagement du réseau d'eau pluviale, mise en place d'une signalisation verticale et horizontale, création de murs. Ce projet implique l'abattage de 27 platanes (chiffre ramené à 22 à la suite du comptage effectué lors de la vite du CE sur les lieux).

5 plans successifs illustrent la zone des travaux.

La zone du projet est située à environ 2 km de la Zone de Protection Spéciale FR 9301564 (Gorges de la Vesubie et du Var – Mont Vial - Mont Féron) et de la zone ZSC FR930159 des « Vallons Obscurs de Nice et de Saint Blaise). Plan situant la zone du projet dans les zones Natura 2000.

Puis une fiche indiquant que le chantier est diurne, fait en une seule fois, en automne et en hiver ; à la même époque, un élagage sera fait des arbres en chaussée Est.

Commentaires :

Espérons que les recommandations quant à l'élagage seront respectées, particulièrement la désinfection des outils après intervention sur chaque spécimen.

D'autre part, il serait important de profiter du chantier d'entretien des platanes pour dégager leurs racines du goudron de la route et le remplacer par de la terre et une couverture d'écorces qui empêchent les herbes de pousser autour du pied de l'arbre et lui maintienne une aération du sol.

Le budget pour ce chantier est évalué entre 20 000 à 100 000 €.

Commentaires : la fourchette est large et cette enveloppe pourrait être mieux utiliser en mettant les moyens pour ralentir la circulation et entretenir correctement tous les platanes existants et financer une étude avec urbanistes et pépiniéristes pour proposer d'autres solutions.

La zone d'étude, centrée sur le village de LEVENS, n'est intégrée à aucun périmètre écologique.

Un tableau récapitule les zones ZSC, ZNIEFF terre 1 et terre 2 et la zone humide.

Seul le Grand Pré de LEVENS a une surface de 69.90 ha en zone humide.

La zone du projet ne fait pas partie des zones Natura 2000.

La suite du document indique la méthode employée, déjà présentée dans l'étude d'impact, ainsi que les dates de visite du site pour répertorier la faune et la flore.

Recensement des habitats naturels et de la flore.

Un seul animal le Grand Rhinolophe, spécimen de chauve-souris est repéré dans la zone du projet.

En conclusion, le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur la zone Natura 2000.

Document édité le 23 juin 2020.

3.2.4 : Informations juridiques et administratives (document 4)

Document de 8 pages qui rappelle les coordonnées du responsable de projet, les objectifs de l'enquête, les textes régissant l'enquête et explique la préparation de l'enquête, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale et de NATURA 2000.

Rappel relatif à l'organisation et au déroulement de l'enquête publique, la clôture des registres, ainsi que les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête : la déclaration de projet.

Au-delà de l'enquête publique : études de détail, construction et mise en service.

Les autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet :

- Au titre du Code de l'environnement,
- Protection de l'alignement d'arbres

Aucun commentaire

3.3 Avis obligatoires émis sur le projet et réponse du Maître d'ouvrage, document 5

3.3.1 Pièce 5.1 : Avis de l'autorité environnementale

Avis de la MRAE/Mission Régionale d'Autorité Environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur du 22 décembre 2020

Le dossier présenté à l'Autorité Environnementale comporte :

- Une étude d'impact sur l'environnement
- Une évaluation des incidences Natura 2000
- Une notice de présentation non technique.

Rappel réglementaire du cadre des travaux de la MRAE.

L'avis est le suivant :

Il porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet.

L'avis n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur l'opportunité du projet.

Synthèse de l'avis :

Rappel de la teneur du projet ;

La MRAE demande que le dossier soit complété d'une analyse phytosanitaire des platanes à abattre, justifiant leur mauvais état de santé.

Commentaire :

Il se trouve que l'analyse phytosanitaire des platanes à abattre en chaussée Ouest, les évalue pour 21 spécimens, en bonne santé.

Ce sont ceux de la chaussée Est qui sont en moins bonne santé, mais ce serait plutôt dû à de mauvais soins qu'à une épidémie... (élagage mal effectué et pied des platanes pris dans le goudron)

L'impact paysager du projet nécessite d'être réévalué.

La MRAE recommande la réalisation d'une étude paysagère, avec l'analyse de l'alignement d'arbres (croquis, photomontages...) permettant de proposer une compensation adaptée aux enjeux identifiés, notamment en terme d'alignement.

Commentaire :

La MRAE parle bien de compensation adaptée aux enjeux, or, il est évident que le remplacement de platanes séculaires par de minuscules arbres (2cm de diamètre) n'est pas une compensation adaptée.

L'article 172 de la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a introduit dans le Code de l'Environnement, au titre des paysages, l'article L 350-3.

Il indique que « les allées d'arbres et alignements d'arbres qui bordent les voies de communication constituent un patrimoine culturel et une source d'aménités, en plus de leur rôle pour la préservation de la biodiversité et, à ce titre, font l'objet d'une protection spécifique. Ils sont protégés, appelant ainsi une conservation, à savoir leur maintien et leur renouvellement, et une mise en valeur spécifique.

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres est interdit, sauf lorsqu'il est démontré que l'état sanitaire ou mécanique des arbres représente un danger pour la sécurité des personnes ou des biens ou un danger sanitaire pour les autres arbres ou bien lorsque l'esthétique de la composition ne peut plus être assurée et que la préservation de la biodiversité peut être obtenue par d'autres mesures.

Des dérogations peuvent être accordées par l'autorité administrative compétente pour les besoins de projets de construction.

Le fait d'abattre, de porter atteinte à l'arbre, de compromettre la conservation ou de modifier radicalement l'aspect d'un ou de plusieurs arbres d'une allée ou d'un alignement d'arbres donne lieu, y compris en cas d'autorisation ou de dérogation, à des mesures compensatoires locales, comprenant un volet en nature (plantations) et un volet financier destiné à assurer l'entretien ultérieur.

Commentaire :

Le projet est en contradiction avec l'article 350-3 du Code de l'Environnement et pourtant il a été longuement travaillé, avec l'étude d'impact, alors qu'il implique l'abattage des platanes qui font partie d'un patrimoine culturel et participent à la biodiversité.

Des dérogations peuvent être accordées si les arbres sont malades, cependant l'étude phytosanitaire constate qu'un seul platane sur 21 n'est pas en bon état ; il est à surveiller, mais ne nécessite pas un abattage immédiat, son classement n'en fait pas un sujet à risque condamné à un abattage prochain.

Malgré tous ces éléments, ce projet est présenté à l'enquête publique !

Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale :

- La préservation du paysage suite à la suppression de deux tronçons de l'alignement de platanes
- La préservation de la biodiversité en lien avec l'abattage d'arbres à cavité.

Observations de la MRAE : L'étude d'impact est claire et bien structurée,
Néanmoins :

- Le nombre exact de platanes devant être abattus doit être précisé (plusieurs chiffres sont avancés : 27, 37, 34... et leur mode d'élimination en cas de maladie.
- Il manque au dossier le résumé non technique de l'étude d'impact
- Le plan d'aménagement global n'est pas assez explicite et manque de légende, notamment au niveau de l'abattage des platanes, les précisions devraient venir ultérieurement...
- Le phasage et la durée des travaux.

Commentaire :

Les documents n'ont pas tous été rectifiés car le nombre de 37 platanes apparaît encore. Le document le plus récent faisait état de 27 platanes, c'est le chiffre avancé lors de la réunion d'organisation de l'enquête publique en mairie.

C'est lors de la visite des lieux, le 27 juillet dernier, avant la fin de l'enquête publique, que le comptage a été effectué pour 22 platanes.

Les mesures compensatoires sont toujours floues car, des arbres devraient être replantés « dès que possible », la taille des arbres resterait aussi à discuter, ainsi que les essences...

Est-ce que les nouvelles espèces envisagées vont s'acclimater entre elles ?, qui va choisir les essences selon quels critères ?

Le service des espaces verts de la mairie veut privilégier des arbres nécessitant peu d'arrosage, mais tous les arbres nouvellement plantés ont besoin d'eau et de surveillance, y compris les oliviers qui sont replantés, même s'ils sont à maturité.

Le phasage des travaux est prévu, le plus tôt possible, en automne, mais la durée reste floue.

Les croquis proposés montrent des arbres tout petits, sachant que les trottoirs feront 1.5 m de large, si un arbre se développe, il n'y a pas assez de place pour passer avec une poussette ou un fauteuil d'une personne handicapée.

On pourrait imaginer conserver les platanes et prendre la largeur nécessaire au trottoir sur la largeur de la chaussée, ceci obligerait les véhicules à rouler moins vite et le rétrécissement de la route ferait passer les véhicules qui doivent se croiser chacun leur tour avec un panneau signalant le sens de priorité, comme c'est le cas dans de nombreuses communes qui ont des routes étroites.

La proposition de poser des nichoirs, pour remplacer les arbres à cavité, est illusoire. *L'endroit où ses nichoirs devront être posés (en référence au plan) est une zone où il n'y a pas d'arbre.*

De plus, les oiseaux n'investissent pas forcément les nichoirs.

La MRAE note « la volonté du porteur de projet d'assurer un respect maximal de l'environnement et de la biodiversité » ...

Je pense que la plus forte volonté serait d'imaginer un projet différent travaillé avec des urbanistes et paysagistes pour préserver ce qui existe, à savoir des platanes en bonne santé, excepté un qui devra être surveillé et soigné.

Je suis surprise de la conclusion qui dit que le projet ne semble pas avoir d'impact significatif sur le milieu naturel.

En quoi consiste un projet qui a un impact significatif sur le milieu naturel ? Faut-il abattre les platanes des 2 côtés de la chaussée en même temps ?

Il est à noter que l'étude d'impact indique que, sans le projet, il est prévu un élargissement de la RM19 sur toute sa longueur.

3.3.2 Pièce 5.2 : Réponse à l'avis de l'autorité environnementale

La recommandation 1 de compléter le dossier a été observée.

Commentaire :

Elle a pour conséquence première un défaut de numérotation des pages de l'étude d'impact qui, à la page 6 du document, reprend une numérotation à 0, de même, le sommaire est faux. Ce qui entraîne une perte de temps quand on analyse le dossier.

La recommandation 2 relative à l'étude phytosanitaire propose, pour l'abattage des platanes, de nettoyer les outils de taille après d'éviter la propagation de maladie.

Commentaire :

La recommandation 2 relative à l'étude phytosanitaire propose, pour l'abattage des platanes, de nettoyer les outils de taille après d'éviter la propagation de maladie.

Cette bonne résolution prête à rire, « abattre pour abattre, autant le faire proprement », sauf que ça ne servira pas à grand-chose puisque les 22 arbres seront abattus.

Il faudrait par contre appliquer ces règles d'hygiène pour l'élagage.

La recommandation 3 :

Le document en réponse du maître d'ouvrage donne le chiffre de 23 platanes à l'abattage. Il est prévu de replanter 27 arbres, au lieu des 22 platanes, si les riverains qui se plaignent des feuilles de platanes qui bouchent les évacuations des eaux pluviales sont d'accord.

Il est indiqué que seuls les arbres en chaussée Ouest sont abattus, ceux en chaussée Est sont conservés. L'enjeu paysager que constitue le Grand Pré a été intégralement préservé.

Commentaire

Où est le 23^e platane à abattre ? Est-il sain ou à surveiller ?

Il est prévu de replanter 27 arbres, au lieu des 22 platanes, à quelle distance seront-ils plantés les uns des autres ? Il est recommandé, dans un des documents du projet, de planter les jeunes arbres à 5 m les uns des autres...

Si les riverains ne veulent pas que des arbres soient replantés, que décidera la commune ? car les acacias sont aussi très salissants, ils perdent régulièrement des feuilles...

Il est indiqué que seuls les arbres en chaussée Ouest sont abattus, ceux en chaussée Est sont conservés, pour combien de temps encore puisqu'ils présentent des fragilités et il faudrait en abattre quelques-uns qui sont malades et la RM 19 devra être élargie.

L'enjeu paysager que constitue le Grand Pré a été intégralement préservé.

La zone du projet démarre au Grand Pré, et l'abattage des platanes commence à la hauteur des

vestiaires du club de foot.

Pour ma part, j'estime que la paysage n'a pas été préservé au Grand Pré, puisque la deuxième voie a été construite en chaussée Ouest et les platanes sont maintenant au milieu des deux voies et de tous petits arbres sont en devenir côté Grand Pré.

D'autre part, un alignement de platanes sur les deux sera sacrifié côté chaussée Ouest, on ne peut pas dire que l'enjeu paysager de l'entrée de village a été intégralement préservé.

Des photos sont ensuite présentées avec des simulations de plantations :

Commentaire :

Le photomontage en page 6, photo du bas est légendé « insertion paysagère à long terme, jeunes arbres », le changement de paysage est flagrant et on peut facilement réaliser que la mesure compensatoire n'en est pas une.

Le photomontage en page 7, photo du haut est légendé « insertion paysagère à long terme, arbres matures »

Effectivement, aucun délai n'est annoncé, car il est très difficile de prévoir si tous les plants vont reprendre, surtout avec un arrosage minimal, la hausse prévue des températures...

En page 8, le photo montage du bas est sans intérêt, il ne représente pas les arbres à la même saison. En chaussée Est, c'est une vue en hiver et pas en chaussée Ouest.

Analyse phytosanitaire :

Elle comporte de nombreuses photos et montre les pieds des arbres recouverts par le bitume, des signes de mauvais soins, puis des lésions stabilisées.

Commentaire :

La localisation des arbres :

La numérotation des arbres aurait été plus simple en commençant par 1 et en numérotant en suivant, ou sinon, une explication du choix de la numérotation aurait permis de comprendre pourquoi on commence à 301 et qu'il manque des numéros, on passe de 306 à 309.

La classification est particulièrement intéressante, elle va de 1 : risque nul à 6 dangerosité avérée.

La plupart des platanes sont classés en catégorie 3 : *risque faible*, 4 : *risque flou ou évolutif* et seulement 8 sont en catégorie 5, *risque identifié, présence ou suspicions de lésions pouvant permettre la ruine, ils sont à traiter et à surveiller, pas à abattre.*

La première recommandation concernant ces arbres est de supprimer le bois mort, ce qui aurait dû être fait chaque année.

Les recommandations sont particulièrement intéressantes :

Il faut éviter de blesser les arbres ; lors des opérations de taille, les coupes de gros diamètre sont à proscrire et les angles de coupe doivent être respectés afin de favoriser une cicatrisation rapide.

3.3.3 Pièce 5.3 : Avis de la commune de LEVENS :

Par délibération, en date du 22 septembre 2020, le maire a donné un avis favorable au projet.

Le maître d'ouvrage ne peut qu'être d'accord. Aucun commentaire.

4 Analyse des observations du public et réponses du maître d'ouvrage

4.1 Observations du public

Il y a eu au total 44 observations, regroupées par thème dans un tableau de synthèse joint en annexe du rapport.

Plusieurs observations sont faites au nom d'associations, qui représentent un bon nombre d'adhérents.

Une seule observation est favorable à la création de trottoirs à cet endroit.

Au total : **10 observations écrites sur le registre**, quelques observations orales d'opposition ou de questionnement que les personnes n'ont pas souhaitées noter **et 34 observations envoyées par mail**.

Les observations du public sont arrivées majoritairement à partir de la 3^e permanence, le jeudi 22 juillet 2021.

Cinq associations ont transmis leurs observations, ainsi que les élus écologistes du Conseil Métropolitain à NICE et expriment leur opposition à l'abattage de platanes et interrogent l'absence d'études comparatives.

Il faut donc pondérer les réponses car ces associations représentent un collectif d'adhérents :

- L'association LES PERDIGONES, LEVENS 06, est constituée d'environ 80 adhérents,
- Les élus écologistes, sont 6 au Conseil Métropolitain,
- L'ASPONA, association à ROQUEBRUNE CAP MARTIN et MENTON 06, est la plus importante association, elle comporte plus de 150 adhérents et est agréée par la Préfecture,
- L'association TRESOR VERT DE GRIMA à BEAUSOLEIL 06, est une association récente constituée fin 2020 et déclarée début 2021, qui comporte environ 80 adhérents, qui ont mobilisé environ 200 sympathisants pour leurs premières actions,
- AVENIR 06 est une association de VALLAURIS 06, elle adhère au GADSECA/Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur. (Je ne connais pas le nombre d'adhérents)
- L'association ADEVB, Association de Défense du Ballon de Saint Blaise, à SAINT MARTIN DU VAR, (dont je ne connais pas le nombre d'adhérents)

J'ai cherché des informations sur toutes les associations contributrices.

J'ai contacté M. Laurent LANQUAR-CASTIEL, secrétaire départemental de ECOLOGIE LES VERTS, qui a pu me donner des informations sur les associations qu'il connaît.

Par contre, je n'ai pas trouvé le nombre d'adhérents de l'association ADEVB, que je n'ai pas pu contacter, ni AVENIR 06, pour laquelle j'ai téléphoné à M. Antoine DAMIANO, qui n'a pas répondu. Pour ces deux associations, je n'ai pas d'indication sur leur représentativité.

Le contenu des observations :

Excepté une dame qui estime que la création de trottoirs de ce côté est une bonne idée, les autres sont opposés au projet :

- 2 riverains sont opposés à l'éventuelle cession d'une bande de terrains sur leur propriété.
- Une dame profite de l'occasion pour exprimer son mécontentement quant à d'anciens travaux menés par la commune : un cours d'eau détourné a asséché des terrains et des fissures sont apparus dans les maisons riveraines, une nouvelle végétation de friche a poussé (des ronces), les oiseaux sont partis, les arbres ne sont pas élagués et son jardin est à l'ombre, donc rien ne pousse plus dans son potager et enfin la création d'un trottoir trop haut gêne l'entrée en voiture dans sa propriété (il lui avait été promis de remédier à cette malfaçon et rien n'a été fait), donc cette dame redoute les nouveaux travaux envisagés.

Les 40 observations, à pondérer pour la représentativité des associations, sont toutes en opposition à l'abattage des platanes.

Le maître d'ouvrage considère que seuls les opposants au projet se sont manifestés et que les partisans du projet ne se sont pas déplacés. Ça reste à prouver... *des élections ont été perdues en partant de ce principe...*

L'Association les Perdigones s'est saisie du dossier et a joint plusieurs documents :

- un document de 12 pages, en date du 20 juillet 2021, comportant photos et plans, expliquant leur contre-proposition en aménageant le GR 5,

L'association estime qu'il existe une autre solution, avec le GR 5 existant, qui passe, pour une partie, en parallèle de la route RM19, puis fait un coude, en traversant un quartier, pour arriver sur la RM14 et rejoindre ensuite la RM19.

Le GR5 a une entrée, côté village, au départ du tronçon concerné et qui passe derrière les habitations construites le long de la RM 19.

L'aménagement du GR5 pourrait être réalisé afin de faciliter la circulation des piétons, plutôt qu'aménager des trottoirs, alors qu'il y a déjà des trottoirs en face de la portion concernée par le projet. Cette contre-proposition vise à préserver les 22 platanes visés par l'abattage ;

Ce chemin de randonnée pourrait être élargi, aplani sur ces parties un peu escarpées et être mis à disposition de tous les piétons, y compris les familles avec de jeunes enfants.

Le tracé de ce chemin a l'avantage de passer au calme, dans une zone sécurisée, loin des gaz d'échappements. Ce projet a l'avantage d'éviter de construire des trottoirs et surtout préserver les platanes.

Si des trottoirs doivent être construits sur cette portion de route, il faut proposer d'autres solutions : soit prendre sur la largeur de la route, soit, sur les propriétés riveraines.

A ce sujet, deux riverains éventuellement concernés font part de leur opposition à concéder une bande de leur propriété pour avoir un trottoir au ras de leur maison.

C'est la localisation même du projet qui est remise en question car il serait peu agréable d'emprunter des trottoirs, pas ou peu ombragés, pour circuler tout à côté du passage incessant des véhicules qui roulent vite et émettent des gaz d'échappement.

Les questions posées par les observations des contributeurs ont été regroupées par thèmes et adressées au Maître d'ouvrage pour connaître ses réponses :

- **Sur l'organisation de l'enquête publique :**

✚ Pourquoi avoir choisi ces dates ? (Juillet fait partie des vacances d'été), le projet a été envisagé en 2018, donc, il n'y avait pas d'urgence.

✚ Pourquoi n'y a-t-il pas de registre d'enquête dématérialisé ?

✚ Alors que c'était annoncé dans l'annonce légale

- **Sur le projet :**

✚ Pourquoi ne pas avoir présenté des propositions alternatives ?

✚ Concernant le nombre de platanes,

Plusieurs chiffres figurent dans le dossier entre 27 et 37, selon les documents, quels chiffres retenir ? (La visite a permis de compter 22 platanes et aucune autre essence)

✚ Pourquoi avoir envisagé l'abattage de platanes séculaires ?

Alors que cette proposition va à l'encontre de toutes les préconisations pour lutter contre le réchauffement climatique, quid de toutes les catastrophes climatiques sur toute la planète, quid de l'exemple de la tempête Alex ?

✚ D'où vient la proposition de remplacer les platanes existants par des arbres de 2 cm de diamètre ?

Ne pourrait-on pas faire appel à des paysagistes et spécialistes des aménagements urbains ? Ceux qui ont créé la coulée verte à NICE ?

✚ Pourquoi proposer l'abattage de platanes encore sains, alors que les plus abîmés sont sur l'autre côté de la chaussée, en face de la portion concernée ?

Rien dans l'étude n'envisage l'avenir de ces platanes, s'ils doivent être abattus dans les prochaines années, à quoi serviront des trottoirs sans l'ombre des arbres ?

La proposition de pose de nichoirs aurait mérité un croquis car l'emplacement est contesté (il n'y aurait pas d'arbres à l'endroit cité ?)

✚ Pourquoi ne pas faire ralentir les véhicules qui traversent la commune de LEVENS ?

De nombreux outils sont à disposition (chicanes, feux tricolores, panneaux limitant la vitesse et radars, rétrécissement de la chaussée, contournement de la commune avec des giratoires en entrée de ville qui font passer les camions et voitures ailleurs que sur la route principale, créer un parcours spécifique pour les bus et seulement eux en centre-ville, zones piétonnes...)

✚ Enfin étudier des solutions et leur coût, à comparer au projet actuel

4.2 Réponses du maître d'ouvrage

Mémoire en réponse au Procès-Verbal de clôture de l'enquête publique

EP n° E 21000016/06

Du lundi 28 juin 2021 au vendredi 30 juillet 2021

Le présent mémoire a pour objet d'apporter les réponses requises au Procès-Verbal de clôture d'enquête publique du projet de continuité piétonne sur la RM19 (PR18.600 au PR19.030) sur la commune de LEVENS.

Ce projet est porté par la Métropole NICE COTE D'AZUR, suite aux demandes de riverains depuis plusieurs années auprès de la Mairie de Levens, afin de sécuriser un cheminement très fréquenté par un public vulnérable (écoles, centre de loisirs, centre d'autisme...).

Le projet consiste en l'aménagement de trottoirs, le long de la RM19, entre les secteurs des Grands Prés et des Traverses, jusqu'au croisement avec la RM20, afin de développer et sécuriser les cheminements piétonniers, de favoriser les échanges jusqu'au vieux village et de proposer un mode de déplacement piéton alternatif à la voiture.

Le projet s'étend sur un linéaire d'environ 400 mètres, entre les Grands Prés / stade de foot et le quartier des Traverses (vieux moulin / encorbellement piéton) ; Il nécessite l'abattage de 22 platanes centenaires (dont un sujet malade, hors périmètre projet, qui sera traité dans le même temps).

Les questions soulevées lors de l'enquête publique et résumées par Madame le commissaire enquêteur sont listées ci-après et font l'objet au fur et à mesure des réponses de l'administration :

A - Sur l'organisation de l'enquête publique :

✚ Choix des dates ? (Juillet fait partie des vacances d'été), le projet a été envisagé en 2018, donc, il n'y avait pas d'urgence.

L'enquête publique était initialement prévue au Printemps pour une réalisation des travaux à l'automne financés sur l'exercice budgétaire 2021. Le COVID19 et ses conséquences (confinement, télétravail, réduction d'effectifs due aux cas contact et maladie) a généré un retard de 3 mois sur le planning : l'enquête publique a été décalée au plus juste afin de conserver une réalisation des travaux sur l'exercice budgétaire 2021 afin de ne pas perdre les financements (pas de report de crédit possible sur 2022).

✚ Pas de registre d'enquête dématérialisé ?

Conformément à l'Article L123-10 du Code de l'environnement, l'avis d'enquête publique indique « la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible. »

Le registre d'enquête dématérialisé n'est donc pas une obligation réglementaire mais une possibilité. Dans le cas de notre enquête publique, il a été jugé opportun de proposer une adresse mail pour le recueil des observations dématérialisées.

Il est précisé que chaque mail reçu a fait l'objet d'un accusé réception.

B - Sur le projet :

- ✚ Pourquoi ne pas avoir présenté des propositions alternatives ? Comme l'a dit le représentant de la Métropole NCA, tout est possible, comme la création de la passerelle en surplomb des propriétés.

Il a été présenté dans le dossier d'enquête publique la solution répondant au mieux à l'objectif du projet : la sécurisation des trajets piétons effectifs le long de la RM19 en agglomération, afin de relier un lieu de loisir (le secteur du Grand Pré), au Centre village constitué notamment de quartiers résidentiels, d'écoles & leur centre de loisirs et du centre d'autisme.

En effet, les études de trafic, en annexes 3.1 et 3.2, révèlent un trafic moyen de 5000 véhicules/jour dont 400 véhicules/heure à l'heure de pointe. Les élèves utilisant le ramassage scolaire sont au nombre de 40 à l'arrêt « Pré des cavaliers » et 15 à l'arrêt « La Madone ». Le caractère accidentogène de ce secteur en heure de pointe pour un public vulnérable n'est plus à démontrer ; il est donc urgent d'y apporter une solution d'aménagement garantissant des déplacements piétons sécurisés et de courts délais de réalisation.

Des variantes d'aménagement sont d'ores et déjà exposées en page 6 de la pièce 1 – Note de présentation non technique.

D'autres propositions alternatives existent, moins pertinentes, plus chères, comportant des procédures d'acquisitions foncières :

- ✚ Variante piétonne via le GR 5

Cette proposition a fait l'objet d'une visite de site le 27/07/21 consignée dans un CR par Madame le commissaire enquêteur, dont l'extrait suivant : « Ensuite, nous avons emprunté le GR5 ; le début du chemin est praticable, mais ensuite, il y a deux montées, dont une un peu plus « sportive », en tout cas pas envisageable avec des poussettes ou des aides à la marche telles que celles utilisées par des personnes âgées.

Nous avons constaté que le GR5 s'éloigne de la route RM 19, il est emprunté pour des promenades, mais peu attractif pour les usagers qui descendent du bus et prennent probablement le chemin le plus court (on peut penser que les écoliers agissent ainsi). »

L'annexe1_variante GR5 constitue le visuel de situation et permet de se rendre compte que le trajet est rallongé, s'éloigne des points de desserte bus, comporte une section sur voirie (chemin du Vignal et route de saint Blaise) sans trottoir.

A noter que dans le cadre de cette variante, la section de la RM19 entre le Grand Pré et la RM14 sera toujours impactée par l'abattage de 9 platanes.

En plus du surcoût financier, de la problématique foncière et de difficulté d'aménagement liée à son implantation partielle en zone Nb, cette proposition ne répond pas aux objectifs du projet

- ✚ Variante déviation de circulation via le chemin René Pouchol, dans le cadre d'un contournement centre village

Il a été demandé dans le cadre de l'enquête d'examiner la possibilité d'un contournement du centre village : l'unique voie existante permettant cette option est le chemin René Pouchol. Il s'agit d'une voie étroite où le croisement de deux véhicules légers est difficile, voire impossible sur de nombreuses sections de largeur inférieure à 4m (Cf. annexe2_variantePouchol), qui rallonge le parcours (3km au lieu de 1km). Dévier la circulation VL de manière pérenne sur cet axe longé d'habitations pavillonnaires, sans trottoir, revient à déplacer la problématique d'insécurité et de nuisances, en dégradant l'offre de transit routier aux usagers de la route : le bilan est négatif.

✚ Variante d'alternat sur la RM19

Il a été demandé dans le cadre de l'enquête d'examiner la possibilité d'instaurer un alternat sur la RM19 afin de dégager la largeur de trottoir nécessaire (1,50m) sans abattage de platanes.

Les données trafic figurant en annexe3.1 et annexe3.2 font état d'un trafic essentiellement pendulaire, sens Levens-Nice le matin à l'heure de pointe, sens Nice-Levens à l'heure de pointe du soir.

Un alternat par feux équipés de radar de file permettrait de donner la priorité au trafic le plus important au détriment des trajets intra-communaux qui auront beaucoup d'attente. La conséquence immédiate sera l'utilisation du chemin René Pouchol insuffisamment dimensionné, avec report d'insécurité (croisement avec voitures, piétons, chevaux, vélos).

Dans tous les cas de figure, la longueur de l'alternat par feux dépasse la longueur admissible et conduirait systématiquement à une congestion du trafic (1 véhicule toutes les 8 secondes en heure de pointe).

✚ Variante expropriation de foncier en remplacement de la bande de foncier où sont plantés les platanes

Cette option, coûteuse en foncier et en travaux, implique une procédure DUP/étude d'impact d'au moins 3 ans.

L'idée, évoquée lors de l'enquête publique, a déjà recueilli le désaccord de riverains.

Envisager cette solution implique le risque de non-faisabilité financière et/ou report dans le temps en pérennisant l'insécurité piétonne.

✚ Variante « trottoir Est »

L'annexe 4_Esquisse A propose un trottoir situé à l'Est de la voie, dans la section carrefour RM14/RM19 jusqu'au Stade de foot. Le projet implique donc l'abattage de 24 platanes, au lieu des 22 platanes prévus dans l'étude présentée à l'enquête publique.

Les inconvénients de la variante « trottoir Est » sont :

- la création de deux traversées piétonnes (discontinuité dans le parcours, insécurité pour les piétons les plus vulnérables, enfants et personnes âgées) ;
- le surcoût lié aux travaux de génie civil et hydrauliques (buser le canal à ciel ouvert, création de regards-avaloirs, maçonneries...) ;
- une parcelle privative à acquérir (propriétaires opposés à la vente donc procédure DUP (d'une durée de 3 ans environ) : perte du budget annuel 2021 affecté au projet, report dans le temps de la sécurisation piétonne).

✚ Concernant le nombre de platanes, plusieurs chiffres figurent dans le dossier entre 27 et 37, selon les documents, quels chiffres retenir ? (La visite a permis de compter 22 platanes et aucune autre essence)

Visiblement, une coquille concernant le nombre d'arbres s'est glissée dans le rapport : la visite de site permet de conclure sur un nombre de 22 platanes à abattre, dont un sujet malade hors limite du périmètre projet.

✚ Pourquoi avoir envisagé l'abattage de platanes séculaires ? alors que cette proposition va à l'encontre de toutes les préconisations pour lutter contre le réchauffement climatique, quid de l'exemple de la tempête Alex ?

Le platane est une espèce importée, victime de nombreuses maladies. L'abattage et la compensation par des espèces locales et variées permettra une pérennisation sur le long terme du couvert végétal, et une diversification de la biodiversité en respect avec les préconisations pour lutter contre le changement climatique (Cf. avis du service Environnement de la Métropole NCA ci-après).

- ✚ D'où vient la proposition de remplacer les platanes existants par des arbres de 2 cm de diamètre ? Ne pourrait-on pas faire appel à des paysagistes et spécialistes des aménagements urbains ? ceux qui ont créé la coulée verte à NICE ?

Le service de l'environnement MNCA a été consulté et apporte les informations suivantes :

- Précisions sur les résultats de l'évaluation environnementale (étude d'impact) :

o L'évaluation environnementale indique que pour le « Petit-duc scops Otus scops [...] trois mâles chanteurs de cette espèce ont été entendus sur site lors d'une prospection nocturne. Cette espèce cavernicole niche très probablement au sein des cavités présentes dans certains platanes. ». Cette espèce est protégée sur l'ensemble du territoire français.

Une prospection prochaine des cavités des platanes par un écologue va permettre de vérifier si certaines d'entre elles sont exploitées ou non par le Petit-duc Scops et de prendre les mesures afférentes.

o Concernant les chauves-souris, l'évaluation environnementale indique que « Dans l'état actuel des inventaires, aucune espèce à enjeux n'a été relevée au sein de l'aire d'étude.

Néanmoins, la disponibilité en gîtes cavicoles existe, pouvant héberger diverses espèces patrimoniales comme par exemple les Noctules (de leisler/commune) voire le Murin à Moustaches ».

Lors des futures prospections qui vont être menées par l'écologue, la recherche d'espèces protégées, en particulier en ce qui concerne les chiroptères, sera poussée sur l'ensemble des platanes concernés. En l'absence d'habitat propice identifié et de chiroptère au niveau des cavités, une action préventive de fermeture de ces dernières pourrait être menée pour éviter toute destruction d'espèces au moment de l'abattage envisagé en Automne (des espèces pourrait venir nicher en Automne pour passer l'hiver).

- Respect des mesures proposées au sein de l'évaluation environnementale :

✚ Il sera procédé dans tous les cas à un abattage doux de l'ensemble des sujets (accompagnement de la chute des arbres ; puis, si possible, laissés sur place quelques jours pour laisser à la faune – patrimoniale ou non – éventuellement présente le temps de s'échapper) aux périodes les moins impactantes pour les espèces (privilégier l'automne).

✚ Il sera installé des nichoirs spécifiques au Petit-duc scops et au chiroptères (Cf. PJ des exemples de nichoirs). Un ornithologue et un chiroptérologue seront sollicités afin de préciser le nombre et l'emplacement des nichoirs à installer.

Une démarche pédagogique sera organisée afin d'associer à cette mise en œuvre les écoles et centres aérés qui empruntent fréquemment ce cheminement.

✚ Ce projet de création de trottoir sera l'opportunité de modifier le système d'éclairage public afin qu'il devienne compatible avec la fréquentation du lieu par les chauves-souris (éclairage ambré basse fréquence) dans le cadre avec la continuité écologique initiée lors du doublement de voie aux Grands Prés.

- Remplacement de l'alignement d'arbres supprimé :

✚ Il sera privilégié des espèces locales (labellisées Végétal local par exemple) et variées (même procédure que pour les 75 plantations d'arbres réalisées lors du réaménagement des Grands Prés avec la double voie).

En effet, les essences locales sont plus intéressantes pour la faune (notamment en raison de leur caractère mellifère (Plan Abeilles Métropolitain) et de leur capacité à produire des fleurs, des fruits ou des graines susceptibles de s'intégrer dans les chaînes alimentaires, ou de servir de support de pontes) et sont adaptées au climat local (ne nécessite généralement que peu d'eau et d'entretien). De plus, diversifier les essences permet d'accroître l'attractivité pour la faune (donc de diversifier également les espèces animales) et offre une meilleure résistance de l'alignement aux ravageurs (tels que le Chancre) et autres problématiques liées aux plantations monospécifiques (la plupart des maladies n'attaquent qu'une seule espèce, c'est pourquoi la concentration d'arbres d'une même espèce sur un même lieu favorise la propagation des épidémies).

Pour rappel, les Platanes, bien qu'ils se soient acclimatés, sont originaires – selon les espèces – d'Europe du Sud, d'Amérique du Nord ou d'Asie occidentale et ont été introduits et plantés en France.

✚ Vous trouverez ci-dessous des arbres urbains feuillus qui ont déjà fait leurs preuves à travers le temps pour leur ombrage, leur résistance, leur caractère ornemental, leurs fleurs et leurs fruits pour certains et pour leur facilité d'entretien préconisés par un de nos experts botanistes :

- le Platane hybride, *Platanus x hispanica* Mill. ex Münchh., 1770 (soit conservé, soit replanté) ;
- le Tilleul à grandes feuilles, *Tilia platyphyllos* Scop., 1771, espèce indigène à choisir en label Végétal Local ;
- le Micocoulier de Provence, *Celtis australis* L., 1753 ;
- le Marronnier d'Inde, Marronnier commun, *Aesculus hippocastanum* L., 1753 ;
- le Chêne vert, *Quercus ilex* L., 1753 en Végétal Local (à savoir que cette espèce conserve ses feuilles en hiver) ;
- le Cormier *Sorbus domestica* L., 1753 en Végétal Local.

RMQ. 1 : Notre botaniste nous a également indiqué que dans le secteur, le Charme houblon *Ostrya carpinifolia* Scop., 1772 et le Frêne à fleurs, *Fraxinus ornus* L., 1753 pourraient être utilisés (en Végétal Local), mais qu'il n'a jamais observé de vieux sujets urbains remarquables et ne connaît pas ces essences sur la durée.

RMQ. 2 : Il sera difficile de trouver de grands sujets de la marque Végétal local, ainsi il est recommandé de planter un mélange d'individus jeunes et sourcés et d'individus plus âgés, dont la provenance n'est pas garantie, mais qui assureront les besoins en ombrage, etc. que ce soit pour le Tilleul, le Chêne vert ou le Cormier.

✚ Vous trouverez également une liste d'espèces ainsi que des préconisations liées à la plantation et à l'entretien d'alignements d'arbres dans la fiche 1 du « Guide d'accompagnement écologique pour le choix et l'implantation des végétaux d'ornement et d'aménagements sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur ». Je vous mets ce guide en PJ.

✚ Par ailleurs, le Grand pré de Levens fait l'objet d'un plan de gestion incluant une action sur le choix des espèces d'arbres à planter lors des aménagements paysagers en bordure de la zone qui préconise « l'utilisation d'espèces typiques, locales ou d'usage historique sera privilégiée : Sorbier domestique (= Cormier), Erable de Montpellier, Chêne blanc, Micocoulier, Noyer commun, Pin sylvestre... ainsi que l'approvisionnement en souches locales. ».

- ✚ La plantation d'espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) est, quant à elle, à proscrire (par exemple, le Favier d'Amérique, *Gleditsia triacanthos* L., 1753).
- ✚ Il est envisagé de planter des sujets suffisamment âgés (au moins pour partie, > 10 ans) offrant une plus grande attractivité pour les espèces et ayant une taille permettant de conserver une certaine ombre et fraîcheur.

RMQ : Par rapport à la remarque (contribution des élus écologistes) sur la meilleure captation du CO2 par les vieux arbres, le débat n'est pas tranché de façon définitive, puisque beaucoup de facteurs entrent en ligne de compte : certaines espèces grandissent plus vite que d'autres (donc absorbent plus vite le CO2) ; les espèces n'ont pas toutes la même capacité à absorber le CO2 ; le maximum d'absorption se fait lorsque l'arbre est en pleine croissance ; plus l'arbre est gros, plus il absorbe de CO2 (mais le lien entre taille et âge des arbres n'est pas absolu – on en revient aux différences de vitesse de croissance des espèces)... Le mieux est donc d'avoir un mélange hétérogène.

- ✚ Afin d'augmenter l'attractivité, la diversité ainsi que les bénéfices environnementaux (îlots de fraîcheur), le nouvel alignement d'arbres pourrait être planté dans une bande enherbée, en pleine terre, plutôt que chaque individu soit planté dans une fosse individuelle.
- ✚ Pourquoi proposer l'abattage de platanes encore sains, alors que les plus abîmés sont sur l'autre côté de la chaussée, en face de la portion concernée ?

Cf. paragraphe 5. Variante « trottoir Est »

- ✚ Rien dans l'étude n'envisage l'avenir de ces platanes, s'ils doivent être abattus dans les prochaines années, à quoi serviront des trottoirs sans l'ombre des arbres ?

Cf. proposition de trame boisée locale et variée préservant le couvert végétal des trottoirs.

- ✚ La proposition de pose de nichoirs aurait mérité un croquis car l'emplacement est contesté (il n'y aurait pas d'arbres à l'endroit cité ?)

La proposition de pose de nichoirs sera précisée par un croquis d'emplacements, au même titre que la trame boisée compensatoire.

- ✚ Pourquoi ne pas faire ralentir les véhicules qui traversent la commune de LEVENS ? De nombreux outils sont à disposition (chicanes, feux tricolores, panneaux limitant la vitesse et radars, rétrécissement de la chaussée, contournement de la commune avec des giratoires en entrée de ville qui font passer les camions et voitures ailleurs que sur la route principale, créer un parcours spécifique pour les bus et seulement eux en centre-ville, zones piétonnes...)



Les variantes d'alternat et de déviation ont été précédemment abordées.

La configuration géométrique du site (voie en courbe et pente >4%), son trafic journalier à tendance pendulaire, sa fréquentation par une ligne régulière de bus et services de secours constituent des éléments qui ne permettent pas, en respect avec la réglementation en vigueur, l'implantation de ralentisseurs.

- ✚ Enfin étudier des solutions et leur coût, à comparer au projet actuel

Cf. paragraphes 1 à 5 pour les variantes, précédemment détaillées.

L'avis motivé et la conclusion sont en pièces jointes.