



**DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES**

DIRECTION DES ROUTES ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

**RD 2562 / 609**  
**RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION**  
**LA HALTE**  
**COMMUNE DE GRASSE**



**VOLUME 1**  
**DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA**  
**DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

# TABLE DES MATIÈRES

Préambule.....	3
----------------	---

## PIÈCE 1

<b><u>Partie 1 : Notice explicative.....</u></b>	<b>5</b>
--	----------

1) Situation actuelle.....	5
1.1 Présentation du réseau routier concerné : RD2562 / RD 609.....	7
1.2 Schéma actuel des voies.....	9
1.3 Transports en commun.....	10
1.4 Stationnement.....	10
1.5 Cheminements piétons.....	10
1.6 Trafic routier.....	11
2) Projets routiers du Département.....	17
2.1 Contexte.....	17
2.2 Enjeux et objectifs de l'opération.....	19
2.3 Organisation de la circulation à La Halte.....	19
3) Objet de l'enquête.....	24
4) Contexte réglementaire du projet.....	24
4.1 Milieux naturel et humain.....	24
4.2 Documents d'urbanisme.....	26
4.3 Insertion du projet dans l'environnement.....	31
5) Justification de l'utilité publique de l'opération.....	35
5.1 Un projet d'intérêt général.....	35
5.2 Bilan de l'utilité publique de l'opération.....	36

<b><u>Partie 2 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants.....</u></b>	<b>37</b>
---	-----------

1) Principes généraux d'aménagement.....	37
2) Caractéristiques géométriques.....	39
3) Profil type du projet.....	39
4) Raisons du choix.....	39

<b><u>Partie 3 : Appréciation sommaire des dépenses.....</u></b>	<b>41</b>
--	-----------

<b><u>Partie 4 : Informations juridiques et administratives.....</u></b>	<b>42</b>
--	-----------

1) Textes régissant les enquêtes publiques conjointes.....	42
2) Notice générale de présentation des enquêtes conjointes.....	42
3) L'enquête préalable à la DUP.....	42
4) L'enquête parcellaire.....	42
5) Place de l'enquête dans la procédure.....	42

<b>PIECE 2 - PLAN DE SITUATION DU PROJET.....</b>	<b>44</b>
---	-----------

<b>PIECE 3 – PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....</b>	<b>46</b>
--	-----------

# PREAMBULE

Le présent dossier est réalisé en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la réorganisation de la circulation au niveau des RD 2562 – RD 609 à La Halte sur la commune de Grasse.

Ce dossier est établi conformément à la procédure prévue par les articles L.110-1 al.1, L.121-1 et suivants et les articles R.112-1 et suivants du code de l'expropriation.

L'enquête publique est nécessaire à la demande de déclaration d'utilité publique permettant l'expropriation des parcelles indispensables à la réalisation de l'opération, car la maîtrise foncière n'est pas assurée par le Département des Alpes-Maritimes, maître d'ouvrage.

Le présent dossier comprend les pièces suivantes :

- Pièce 1 :
  - Partie 1 : Notice explicative
  - Partie 2 : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
  - Partie 3 : Appréciation sommaire des dépenses
  - Partie 4 : Informations juridiques et administratives
- Pièce 2 : Plan de situation
- Pièce 3 : Plan général des travaux

Le projet de réorganisation de la circulation au niveau des RD2562-609 à la Halte à Grasse :

- N'est pas soumis à évaluation environnementale au titre de R.122-2 du code de l'environnement car les travaux de réorganisation de la circulation prévus ne relèvent pas des seuils mentionnés ;
- Ne nécessite pas de procédure d'autorisation ou de déclaration au titre de la police de l'eau issus des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement car les travaux prévus ne relèvent pas des seuils mentionnés à l'art. R.214-1 ;
- N'est concerné par aucun site naturel protégé et n'est donc pas soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'art. L.414-4 du code de l'environnement ;
- Est hors périmètre de protection d'un monument historique.

Pour une meilleure information du public, les contraintes et enjeux environnementaux liés au projet sont présentés dans la notice explicative (partie 1).

Par ailleurs, cette opération nécessite une enquête parcellaire afin de recenser les propriétaires et titulaires de droits réels sur les parcelles à acquérir, en vue de leur indemnisation en application du code de l'expropriation.

Dans la mesure où les parcelles à exproprier et leurs propriétaires ont déjà été identifiés, le Département a choisi de mener conjointement l'enquête parcellaire et l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, comme le prévoit l'art. L.131-14 du code de l'expropriation. Ces 2 enquêtes font chacune l'objet d'un dossier spécifique :

- Volume 1 : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- Volume 2 : dossier d'enquête parcellaire.

# PIÈCE 1

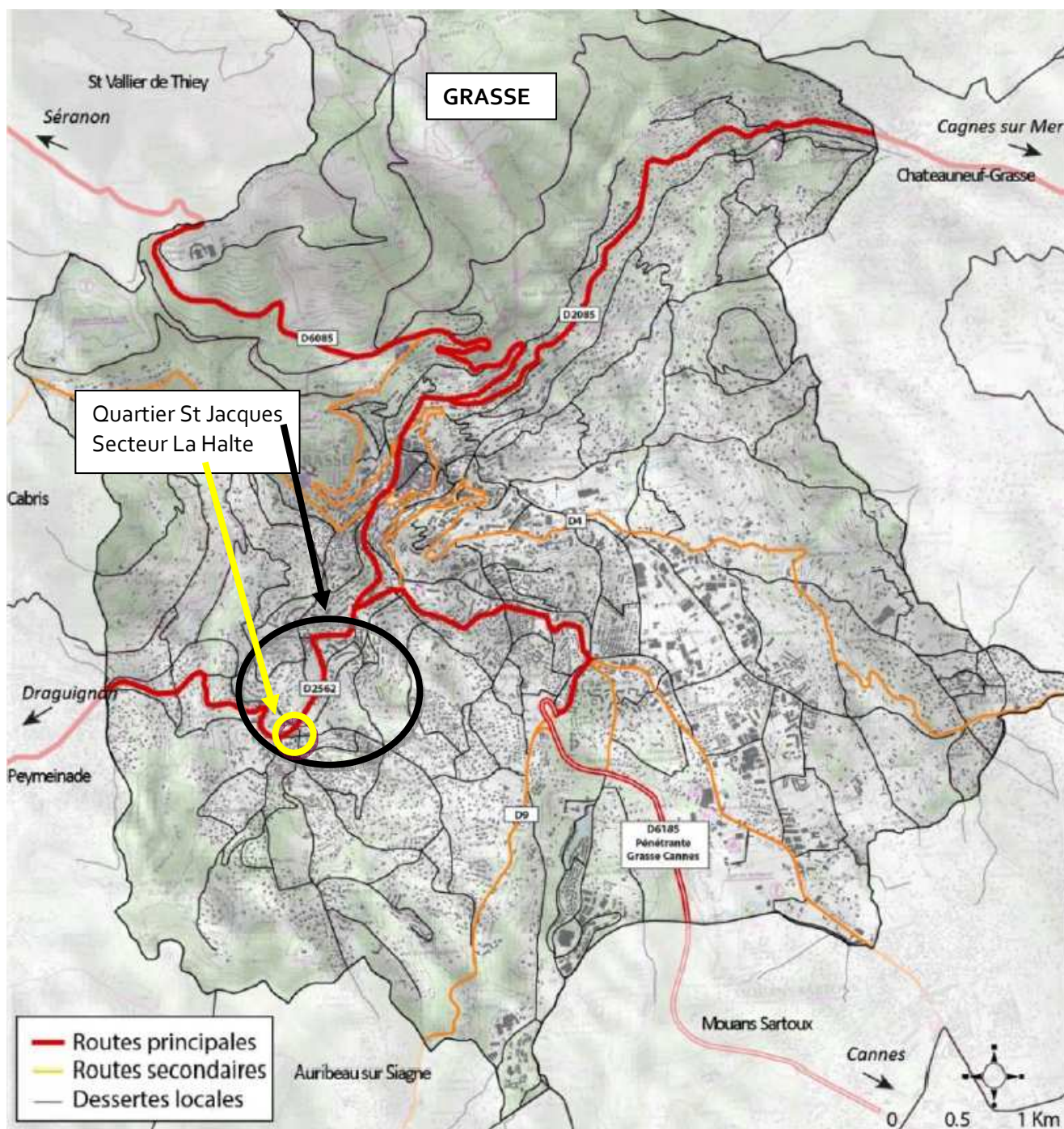


# PARTIE 1 - NOTICE EXPLICATIVE

## 1) SITUATION ACTUELLE

Le quartier de St Jacques, situé au sud-ouest de Grasse, s'est développé autour de 2 axes principaux : la Route Départementale 2562 reliant Peymeinade au centre-ville et la RD 609 en provenance d'Auribeau-sur-Siagne et traversant l'ensemble des villages de la vallée de la Siagne.

Ce quartier est, après le centre-ville de Grasse, le plus peuplé (6.500 habitants) et est également le hameau le plus vaste : l'urbanisation sous forme d'habitat individuel a contribué à son expansion. A ce titre, il constitue une polarité urbaine au sein de la commune avec ses propres équipements publics et commerciaux de proximité.



A l'échelle de l'Ouest du territoire grassois, le quartier St Jacques constitue un nœud routier. Le giratoire de La Halte intercepte ainsi plusieurs axes majeurs :

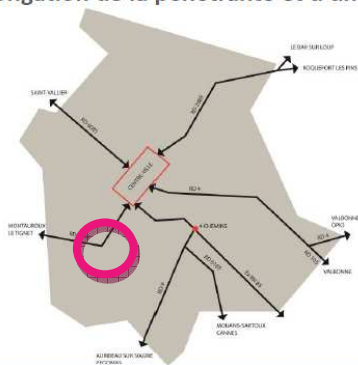
- La RD2562 qui est classée Route à Grande Circulation et Itinéraire de Transports Exceptionnels de catégorie 2 ;
- La RD609 qui est classée Itinéraire de Transports Exceptionnels de catégorie 4, sauf sur le linéaire concerné par les travaux (limitation de tonnage liée à la configuration de la voie en pente à 3.5 t dans le sens montant et à 19 t dans le sens descendant) ;
- Le chemin des chênes (voie communale) permettant de rejoindre la RD6185 - pénétrante Cannes – Grasse.

Eu égard au développement urbain du quartier (étalement urbain sous forme d'habitat individuel) et à l'évolution des comportements (augmentation des distances domicile – travail), la situation du réseau routier est un enjeu prioritaire pour le quartier. Il subit, en effet, un trafic de transit important reliant l'Est Var - canton de Fayence, Peymeinade vers les centralités de Grasse, Cannes et la technopole de Sophia Antipolis. Ce phénomène aboutit à des saturations élevées en périodes de pointe, conduisant à qualifier de point noir routier le secteur.

## 2 // L'accessibilité « régionale » de Grasse

### > L'accessibilité par la route

- un territoire **relié** aux autres agglomérations et au littoral
- des déplacements facilités par de **grands axes** mais fortement **contraint par le trafic routier**
- des **points conflictuels** au sud, sur le centre-ville et en connexion avec le Haut-Pays
- des **projets de prolongation de la pénétrante et d'un échangeur**



LE PLAN LOCAL D'URBANISME

### Secteurs à enjeux

#### 4 // Les hameaux, des polarités secondaires à conforter

##### Maganosc

- > Des centralités historiques
- > Une déprise commerciale
- > Des points de vues et covisibilités
- > Un axe majeur à apaiser pour redynamiser le commerce de proximité

##### Plascassier

- > Un patrimoine à valoriser
- > Des espaces agrestes et jardins à préserver
- > Une dynamique commerciale à maintenir

##### Le Plan

- > Une centralité historique à valeur patrimoniale
- > Une place importante dédiée à la voiture
- > Des espaces publics à se réapproprier
- > Un cloisonnement de certaines zones d'habitat

##### Saint Jacques

- > Un appareil commercial de qualité
- > Une coulée verte piétonne à maintenir
- > Des axes routiers congestionnés
- > Des équipements publics conséquents
- > Une place principale à repenser

Extraits présentation réunion publique pour révision du Plan Local d'Urbanisme de Grasse – 07/2015



› Le réaménagement du carrefour de Saint-Jacques

Deux giratoires très proches permettent les échanges dans le quartier de Saint-Jacques. Leur configuration, ainsi que la présence de commerces, d'une école et d'un collège à proximité immédiate engendrent de nombreux mouvements venant perturber la fluidité de la circulation.

Ce nœud routier doit écouler une forte demande (> 3000 véh./h en HPM) dans une configuration non optimisée et un environnement peu propice à un écoulement fluide des flux. Il devient localement une source de congestion. L'extension de ce carrefour apparaît donc comme un enjeu important pour fluidifier la circulation de l'ouest grassois.



Fig. 2 // Le carrefour Saint-Jacques

*Extraits Diagnostic PLU – octobre 2017*

### 1.1. Présentation du réseau routier concerné : RD 2562 / RD 609

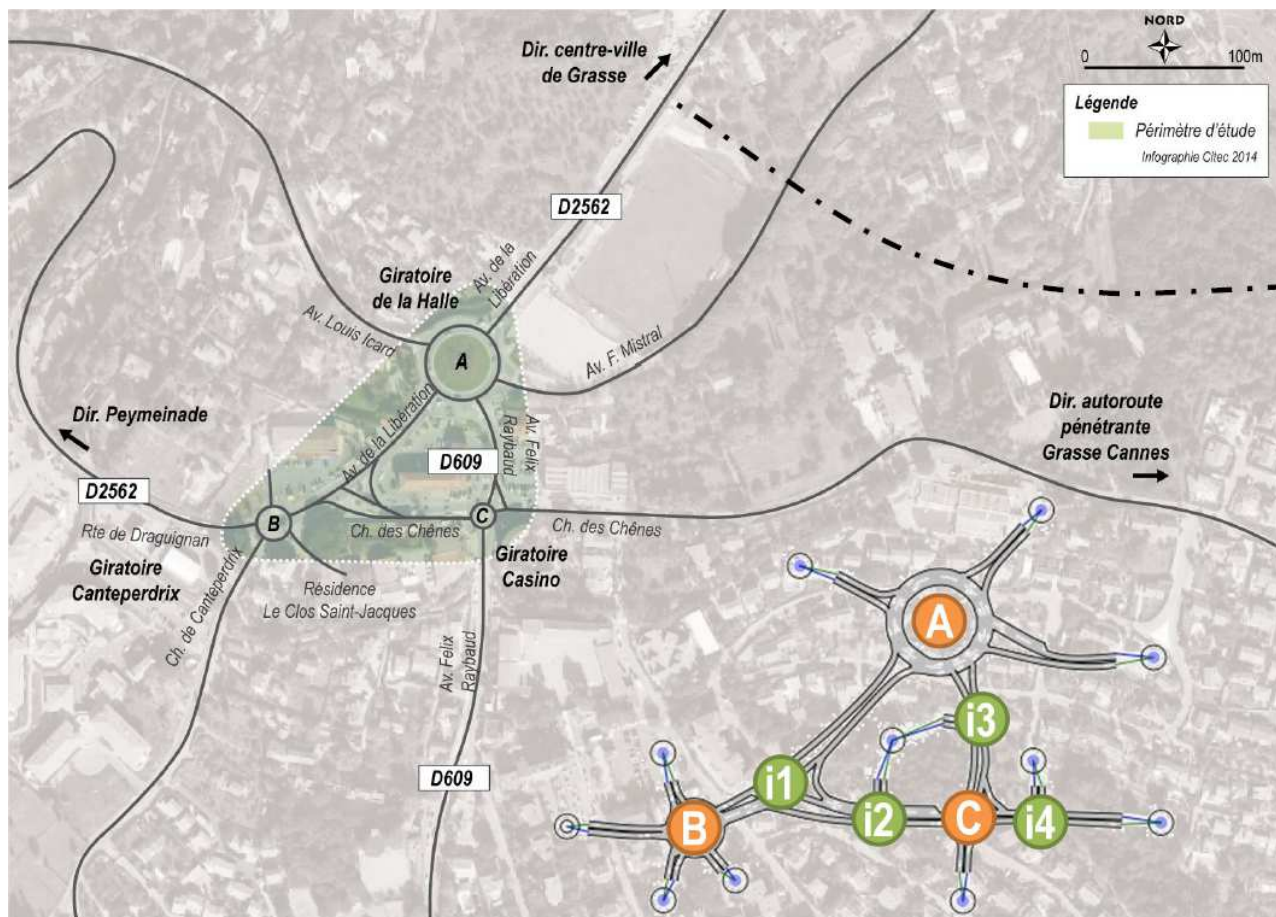
La RD 2562 – route de Draguignan est un axe routier structurant à l'Ouest des Alpes-Maritimes, assurant à la fois la desserte locale de l'agglomération de Grasse et la liaison entre le Var et les Alpes-Maritimes.



Le Département des Alpes-Maritimes souhaite optimiser, à moyen terme, son fonctionnement. En effet, en périodes de pointe, l'accumulation des trafics de desserte et de transit est source de dysfonctionnements circulatoires importants.

Le quartier de St Jacques est particulièrement concerné, au niveau du nœud d'échanges constitué par les 3 giratoires agencés en triangle :

- Giratoire Jean Girard / La Halte au nord (*noté A sur le plan*)
- Giratoire Canteperdrix au sud-ouest (*noté B sur le plan*)
- Giratoire à proximité du Casino au sud (*noté C sur le plan*).



Au sein du périmètre triangulaire de ces 3 giratoires, s'ajoutent 4 autres intersections :

- une intersection gérée par cédez-le-passage entre le chemin des chênes et la route de Draguignan – RD2562 (*noté I1 sur le plan*)
- l'accès depuis le sud aux commerces du centre du triangle (*noté I2 sur le plan*)
- l'accès depuis l'est à ces mêmes commerces (*noté I3 sur le plan*)
- l'accès au parking du Casino à l'est du giratoire (*noté I4 sur le plan*).

Une des particularités du site tient des contraintes topographiques et de la différence d'altitude entre les giratoires. Ainsi, le giratoire de La Halte est 8 m plus haut que le giratoire du Casino, entraînant une forte pente sur la liaison entre ces 2 giratoires (13 %). Le giratoire de Canteperdrix est à une altitude proche de celle du giratoire Casino mais la liaison entre ces derniers monte à l'intersection avant de redescendre.

Secteur situé en agglomération, la vitesse y est limitée à 50 km/h.

➤ La RD2562 est une voie de 1<sup>ère</sup> catégorie, classée route à grande circulation et itinéraire de transports exceptionnels de catégorie 2. Son trafic évolue de 11.399 véhicules / jour côté centre-ville de Grasse à 21.529 véh. / j. côté Peymeinade (comptages réalisés en 2014). Depuis plusieurs années, sous la constante pression démographique de l'Ouest grassois, les conditions de circulation sur cet axe ne cessent de se dégrader, jusqu'à devenir un point noir routier.



L'accidentologie est présente mais la gravité des accidents est faible (blessés légers et sinistres matériels). La plupart des accidents se concentre dans la partie nord-ouest de l'anneau du giratoire de la Halte et au débouché de l'avenue des chênes sur la RD2562.

➤ La RD609 est une voie de 2<sup>e</sup> catégorie, qui irrigue Auribeau et Pégomas. Son trafic est de 10.303 véh./j. (données 2014). Elle est identifiée comme itinéraire de transports exceptionnels de catégorie 4, hormis sur le linéaire concerné par les travaux ; en effet, en raison de la pente, le tonnage est limité à 3.5 t dans le sens montant et à 19 t dans le sens descendant. Les poids lourds empruntent alors le chemin des chênes et la RD2562.

➤ Le chemin des chênes, voie communale, reçoit 9.834 veh./j. en provenance majoritairement de la pénétrante Cannes – Grasse (RD6185). Cet axe sert en effet de jonction avec la route de Peymeinade (RD2562) sans passer par le centre-ville de Grasse, ce qui peut poser des problèmes de sécurité des riverains, s'agissant d'une voie desservant des quartiers résidentiels.

## 1.2. Schéma actuel des voies :

Les routes du secteur sont à une voie dans chaque sens, à l'exception de 3 tronçons à 2 voies :

- barreau sud du triangle dans le sens est / ouest
- voie d'insertion sur le giratoire A en provenance de l'avenue F. Mistral
- anneau du giratoire A de la Halte.

Des limitations de tonnage pour les poids lourds sont présentes :

- en raison de la pente, le côté est du triangle (RD609) est limité à 3.5 t dans le sens montant et à 19 t dans le sens descendant,
- en raison du rétrécissement de voirie lié à un mur de soutènement, le chemin des chênes à l'est du giratoire C est limité à 12 t.



### **1.3. Transports en commun :**

4 arrêts de bus sont présents autour du giratoire de la Halte :

- 2 dans l'anneau
- 1 sur l'entrée depuis l'avenue F. Mistral au niveau du stade
- 1 en sortie sur la RD2562 en direction du nord au niveau du stade.

Les arrêts en encoche à l'intérieur du giratoire ne permettent pas un accostage idéal des bus à quai. La réinsertion dans la circulation est souvent difficile selon l'intensité du trafic.

### **1.4. Stationnement :**

La présence de nombreux commerces dans le triangle est génératrice de déplacements et consommatrice de stationnements. L'offre est de 157 places de stationnement :

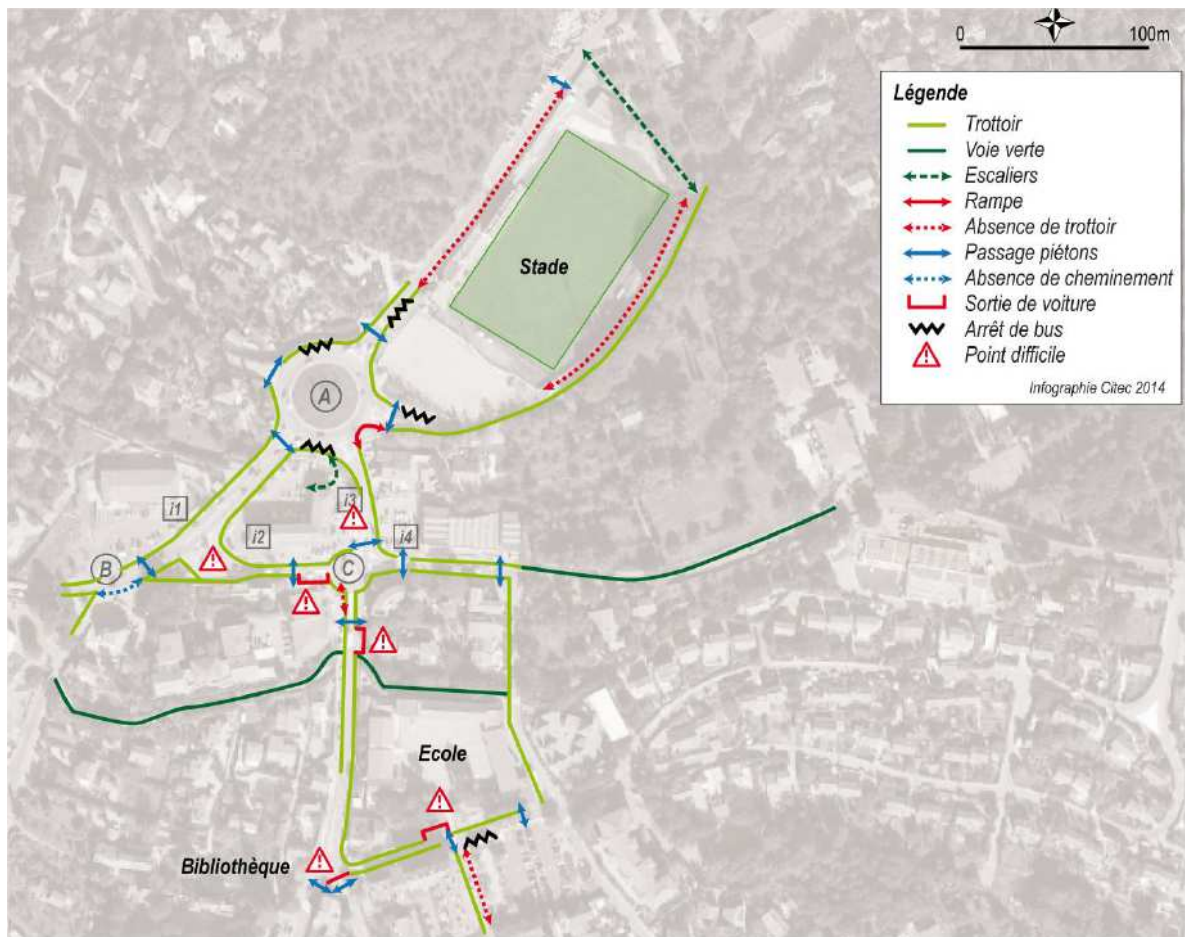
- au centre du triangle : pharmacie, banque, fleuriste, agence immobilière = 60 places réservées à la clientèle et 4 places privées,
- supermarché Casino = 31 places
- commerces au nord : restaurant, laverie = 8 places sur trottoir
- commerces au sud : banque = 3 places, boulangerie = 4 places sur trottoir, traiteur + pressing = 6 places sur trottoir + 9 places longitudinales
- chemin des chênes = 8 places longitudinales
- au nord : au niveau du stade = 15 places, à proximité du giratoire A et de l'arrêt de bus = 9 places.

Des stationnements illicites sont fréquents aux heures de pointe devant la boulangerie, la banque et la pharmacie et sont très perturbateurs pour la fluidité de la circulation entre les 3 giratoires.

### **1.5. Cheminements piétons :**

Malgré quelques aménagements récents, le secteur reste délicat pour les cheminements piétons :

- discontinuité des itinéraires
- mauvaise position des traversées
- non accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite.



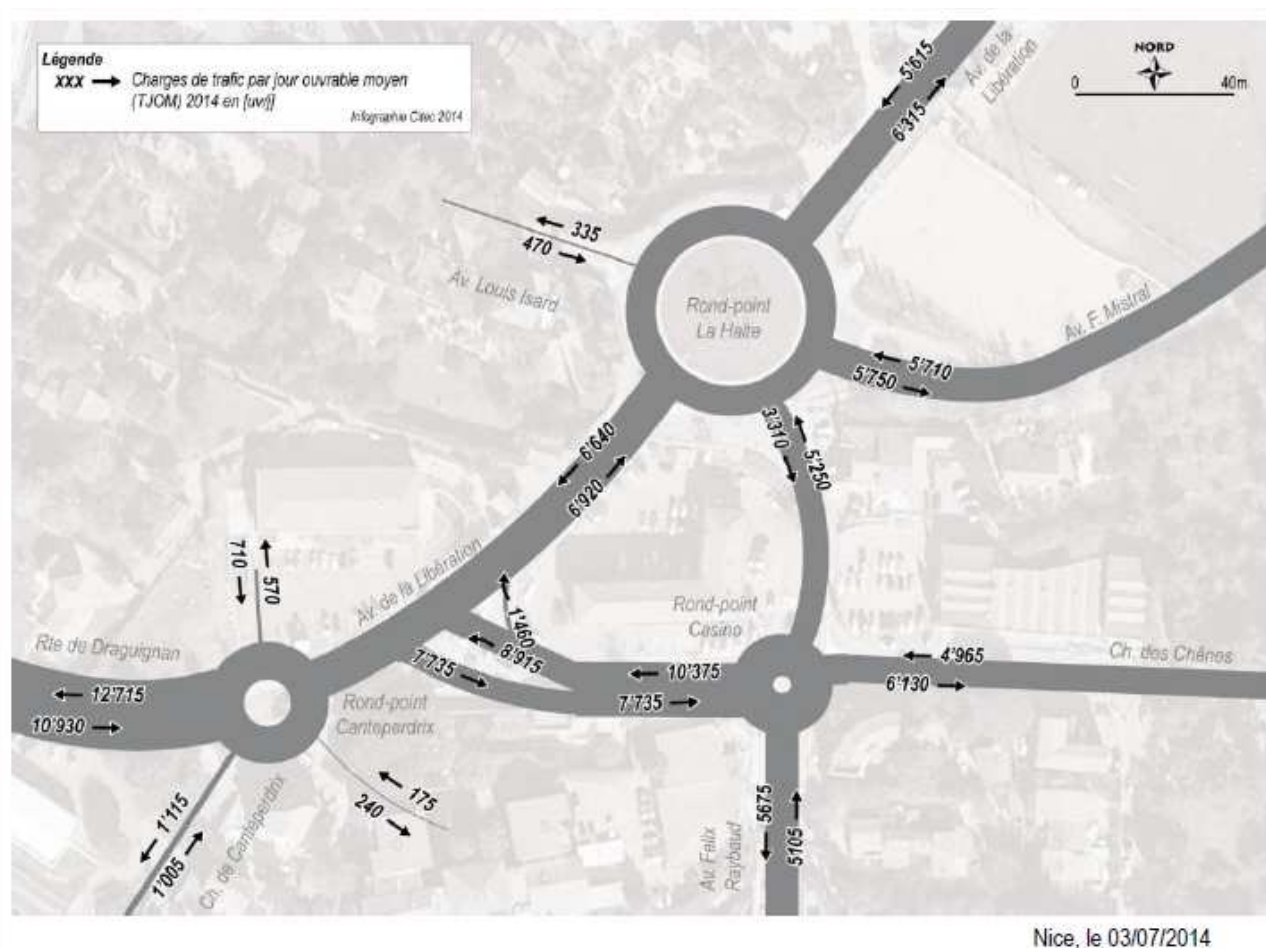
## 1.6. Trafic routier :

Le trafic routier sur le secteur est très dense<sup>1</sup> (données 2 sens confondus) :

- RD2562 – route de Draguignan : 23.000 véhicules / jour
- RD609 – avenue Félix Raybaud : 10.700 véh/j
- Chemin des chênes : 11.100 véh/j
- Avenue F. Mistral : 11.500 véh/j
- RD609 – avenue de la libération : 11.900 véh/j.

<sup>1</sup> Comptages routiers réalisés en décembre 2012 et avril 2014





Les 3 côtés du triangle ne sont pas empruntés de façon homogène :

- Le barreau sud entre giratoires B et C est emprunté par 18.000 véh/j
- Le barreau RD2562 entre giratoires B et A est emprunté par 13.600 véh/j
- Le barreau RD609 entre giratoires A et C est emprunté par 8.500 véh/j.

2 périodes de pointe se distinguent :

- le matin de 7h à 9h, avec une hyper pointe de 7h30 à 8h30
- le soir de 16h à 18h, avec une hyper pointe de 16h30 à 17h30.

Durant ces 2 périodes, le secteur est en limite de saturation et des blocages ponctuels ont lieu. La proximité des 3 giratoires rend le système très sensible à toutes perturbations.

En périodes d'hyper pointe, le trafic écoulé est de 2.900 véhicules / heure le matin et 3.200 le soir.

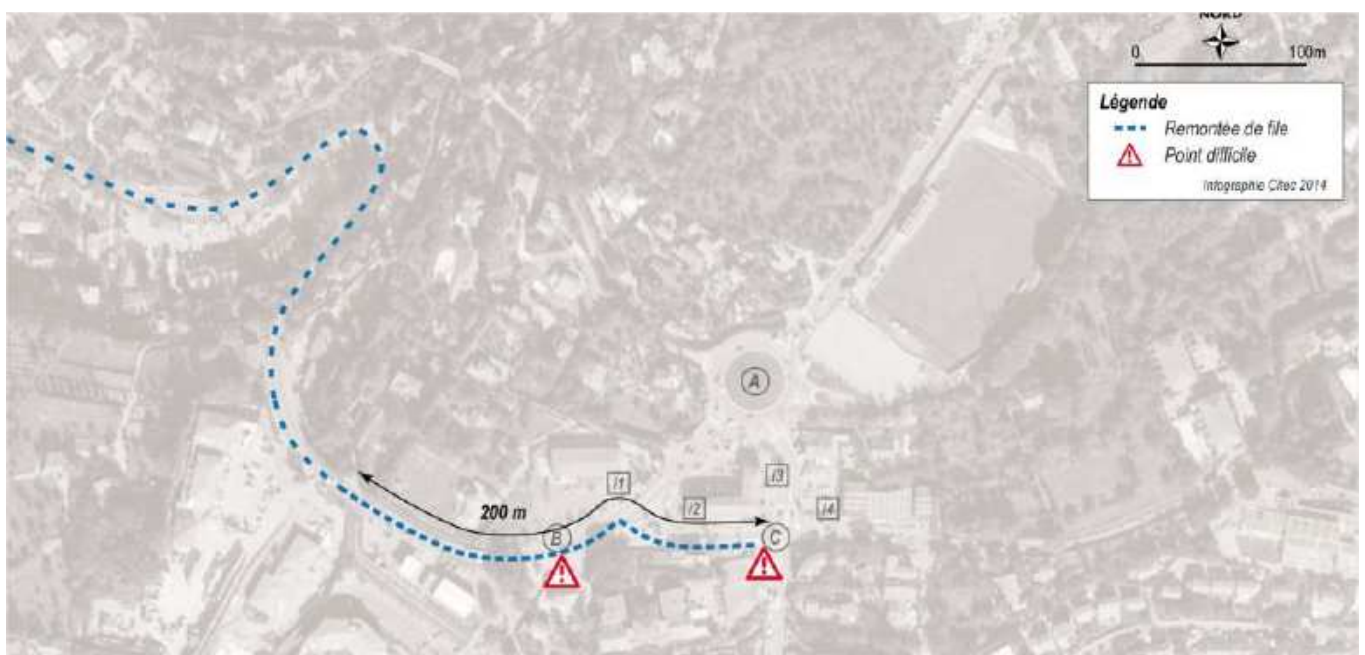
A proximité du périmètre se trouve une école (avenue P. Dévoluy), dont les heures d'affluence (8h20 et 16h20) perturbent le fonctionnement du giratoire C, surtout le matin.





➤ A l'heure de point du matin, la majorité des flux est en provenance de la RD2562 - route de Draguignan, pour rejoindre la pénétrante par l'avenue F. Mistral et le chemin des chênes. Un flux important part également vers le sud (RD609). Dans une moindre mesure, les véhiculent s'orientent vers Grasse centre.

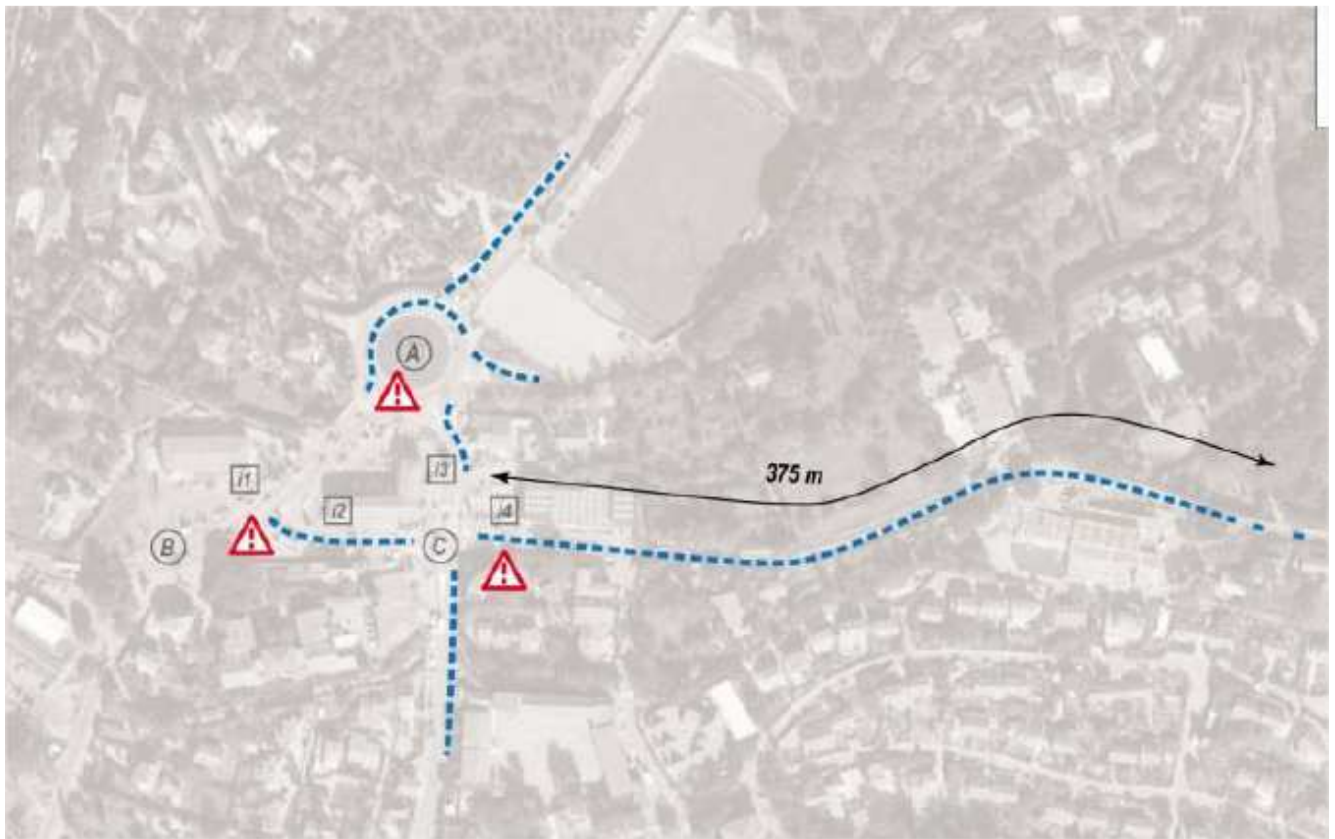
Le trafic est dense, en accordéon sur 1 km. Les remontées de file à l'arrêt entre giratoires B et C vont jusqu'à la station service (20 véhicules).



➤ A l'heure de pointe du soir, les véhicules proviennent des 4 axes : RD609, chemin des chênes, avenue Libération (RD2562), avenue F. Mistral. Les flux se rejoignent dans les 3 giratoires où les conditions de circulation sont très difficiles, aggravées par les accès aux commerces et les stationnements illicites.

Des remontées de file importantes sont constatées sur le chemin des chênes en provenance de l'est (sur 400 m). Les remontées sont ponctuelles sur la RD609 et l'avenue de la Libération en provenance de Grasse. La saturation de l'intersection I1 provoque des remontées sur le giratoire C qui viennent bloquer ce dernier.

La convergence des flux venant de Grasse par l'avenue de la Libération et l'avenue F. Mistral pour rejoindre la RD2562 congestionne en sortie de giratoire A, le passage de 2 à 1 voie se faisant sur une distance trop courte et à l'intérieur de l'anneau du giratoire.









*Vue du chemin des chênes sens descendant entre giratoires Canteperdrix / Casino*



## 2) PROJETS ROUTIERS DU DEPARTEMENT

### 2.1. Contexte :

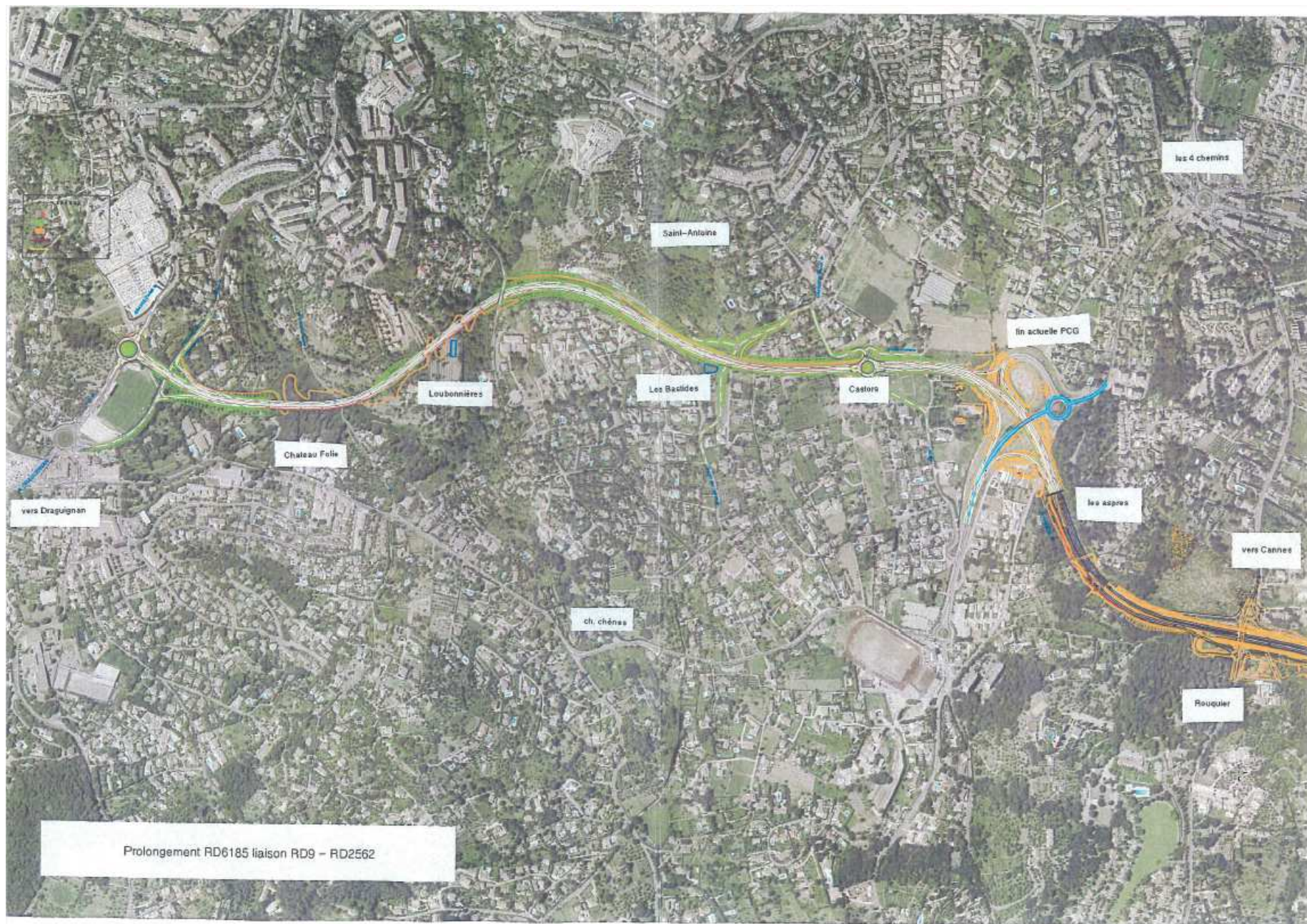
Afin d'améliorer l'accessibilité du sud et de l'ouest grassois, le Département a repris, depuis 2006, le projet de prolongement de la RD 6185 initié par l'Etat dans les années 1970. Le projet, reconnu d'utilité publique par arrêté préfectoral du 07/07/2014, vise à créer un boulevard urbain entre la RD 9 et la RD 2562 en vue de désengorger le secteur des 4 chemins et les quartiers de Saint-Antoine, Saint-Jacques, Loubonnières et Villote. En effet, ces quartiers supportent un important trafic à destination des axes structurants de la ville (RD 6185, RD9 et RD 2562) empruntant des voies dont le profil n'est pas adapté à une telle circulation.

Ainsi le prolongement de la pénétrante Cannes-Grasse a comme objectifs :

- de capter le trafic en provenance du Tignet, Peymeinade et des quartiers ouest de Grasse à destination de l'est et du sud de Grasse,
- d'améliorer le transit entre l'extérieur de la ville et le centre de Grasse en libérant de la capacité sur le secteur des 4 chemins et ses voies attenantes aujourd'hui saturées,
- d'améliorer la sécurité sur le secteur en délestant les voies transversales fortement empruntées telles que le chemin des Chênes,
- de faciliter les échanges inter quartiers et renforcer la desserte locale et ainsi promouvoir les secteurs empruntés et leur développement urbain,
- de respecter l'environnement naturel traversé en le valorisant,
- d'adapter l'équipement de cette nouvelle desserte aux besoins des quartiers et des habitants.

En attendant cette réalisation, le Département a entrepris quelques aménagements routiers pour améliorer le trafic au sud-ouest de Grasse :

- 2010 : réorganisation des sens de circulation sur les axes parallèles à la RD2562 entre Grasse St Jacques et Peymeinade, en lien avec la commune ;
- septembre 2013 : raccordement du chemin des Castors à la pénétrante via l'aménagement de la bretelle des Castors : en dirigeant directement les véhicules en direction de la pénétrante dans le sens Grasse - Cannes, le giratoire de Perdigon est libéré à l'heure de pointe du matin et les remontées de queue sur le chemin des Chênes se sont considérablement réduites.



## **2.2. Enjeux et objectifs de l'opération :**

La réorganisation de la circulation au niveau des RD 2562 - 609 à la Halte s'inscrit dans les axes stratégiques de la politique routière du Département :

- amélioration de la sécurité routière
- résorption des points noirs routiers
- développement de la multimodalité
- prise en compte de l'environnement et du cadre de vie.

Ainsi, cette opération vise à améliorer les conditions de circulation, de confort et de sécurité routière des usagers en fluidifiant le trafic du secteur grassois de La Halte. Elle permettra aussi de réduire les nuisances liées au bruit et à la pollution générées par l'engorgement du trafic.

Cette opération est compatible avec le projet de prolongement de la pénétrante Cannes – Grasse et contribuera ainsi, avant la réalisation de ce dernier, à une amélioration des conditions de trafic du secteur.

## **2.3. Réorganisation de la circulation à La Halte :**

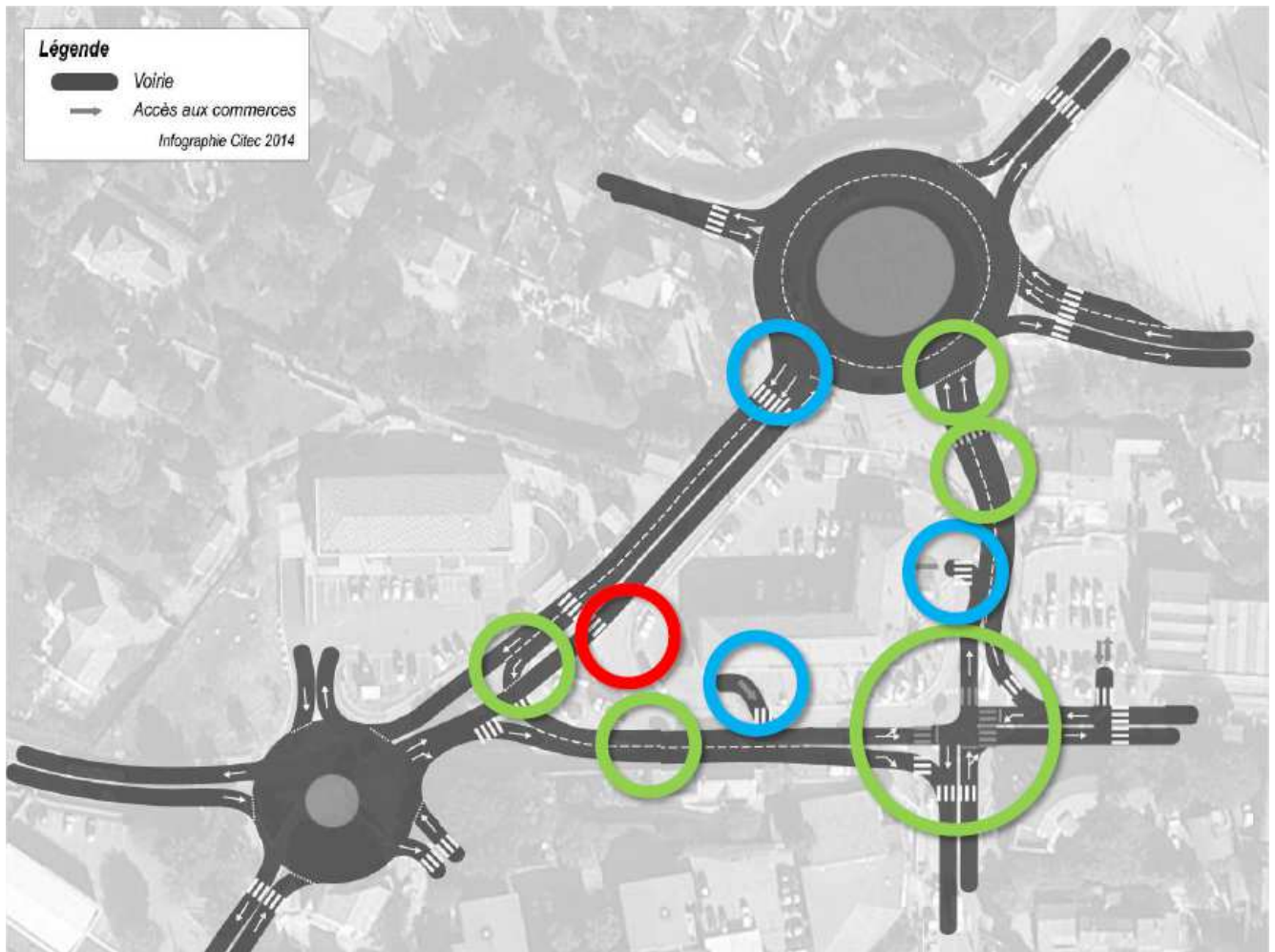
Le Département a missionné le bureau d'études CITEC en août 2014 pour mener une étude de circulation du secteur St Jacques. Les résultats de cette étude montrent qu'une meilleure organisation des flux est possible à partir d'une augmentation des capacités des voies et giratoires du triangle RD609 / RD2562 / chemin des chênes.

Trois scénarii d'aménagements routiers ont été modélisés et analysés :



➤ Scénario 1 : carrefour C régulé et suppression des mouvements est/ouest et nord/sud

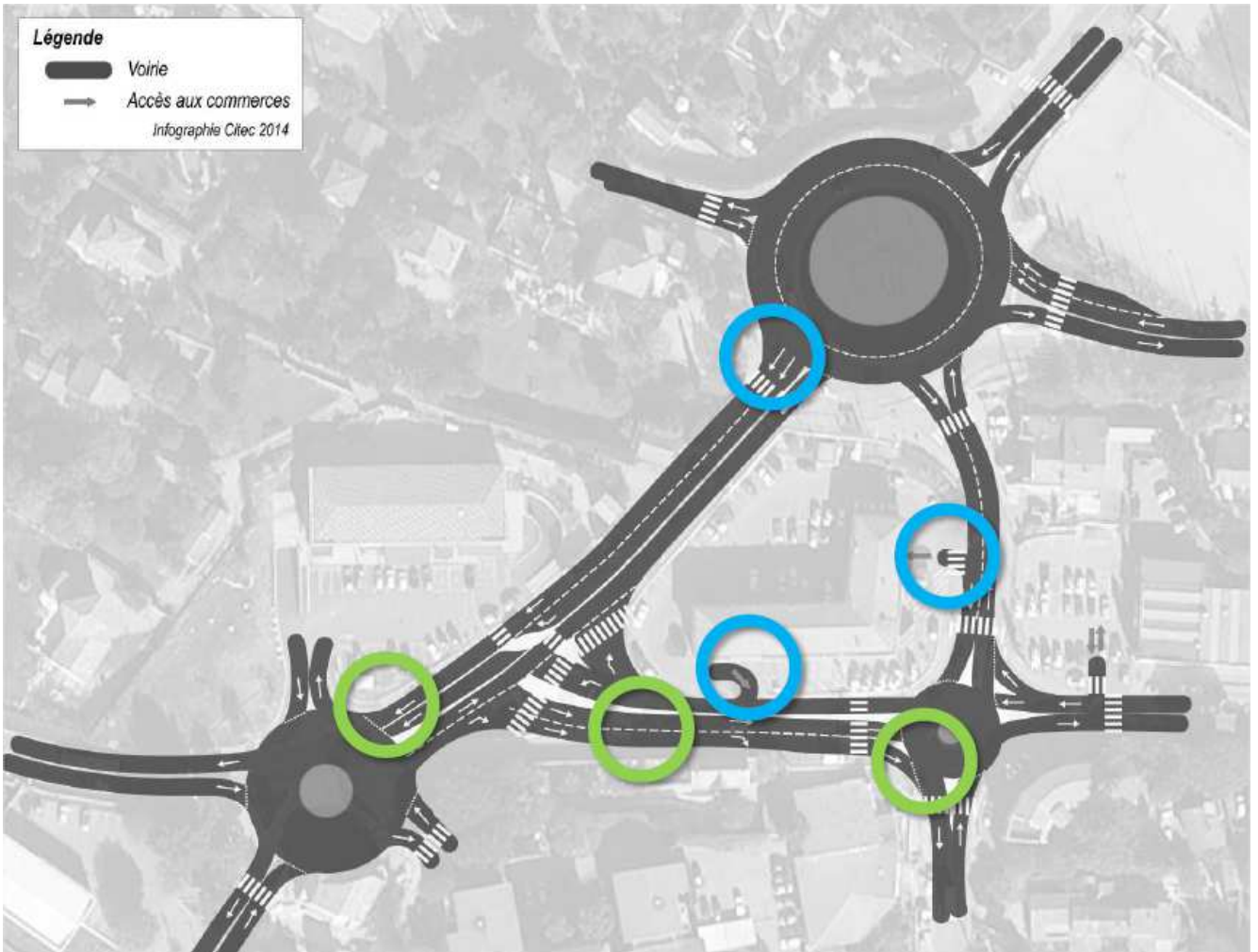
- création d'une boucle de circulation et mise en sens unique des barreaux entre giratoires C et A et entre giratoires B et C
- réaménagement du giratoire A : réduction du rayon intérieur au niveau de l'entrée RD609 permettant la création d'un plateau pour les 2 voies d'entrée facilitant l'insertion des véhicules (pente actuelle à 13 %)
- aménagement du giratoire C en carrefour à feux
- séparation des entrées / sorties des commerces au centre avec l'entrée depuis la RD609 et la sortie sur le chemin des chênes.





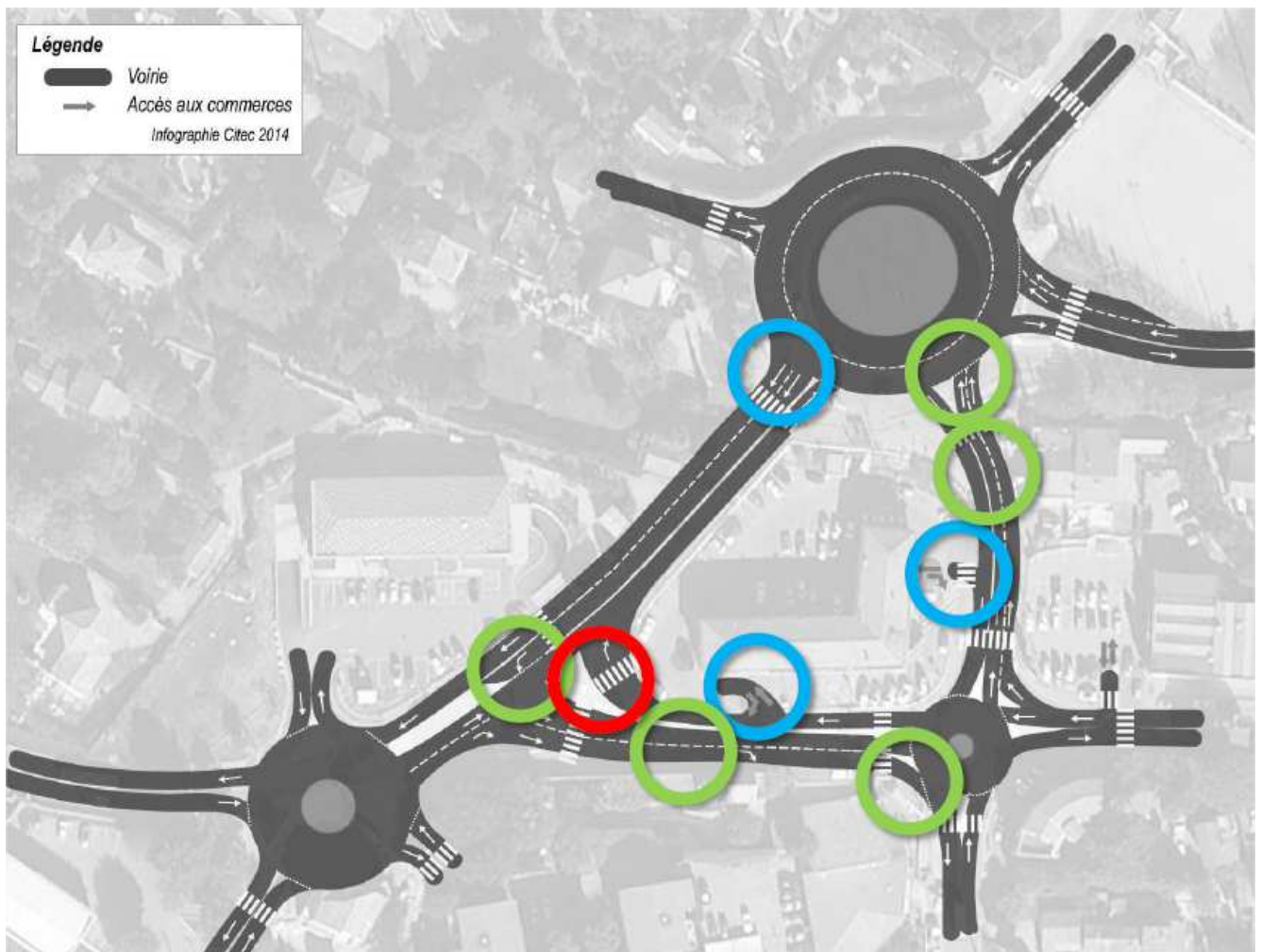
➤ Scénario 2 : 2 voies en entrée du giratoire B + 2 voies ouest/est

- réaménagement des voies sur le chemin des chênes entre giratoires B et C : passage de 1 à 2 voies dans les sens ouest/est avec création d'un shunt en tourne-à-droite en entrée du giratoire C
- réaménagement du giratoire A : réduction du rayon intérieur au niveau de l'entrée RD609 permettant la création d'un plateau pour les 2 voies d'entrée facilitant l'insertion des véhicules (pente actuelle à 13 %)
- aménagement de 2 voies d'entrée dans le giratoire B
- séparation des entrées / sorties des commerces au centre avec l'entrée depuis la RD609 et la sortie sur le chemin des chênes.



➤ Scénario 3 : suppression du tourne-à-gauche + 2 voies ouest/est et nord/sud

- réaménagement des voies sur le chemin des chênes entre giratoires B et C : passage de 1 à 2 voies dans les sens ouest/est avec création d'un shunt en tourne-à-droite en entrée du giratoire C
- réaménagement du giratoire A : réduction du rayon intérieur au niveau de l'entrée RD609 permettant la création d'un plateau pour les 2 voies d'entrée facilitant l'insertion des véhicules (pente actuelle à 13 %)
- suppression du mouvement de tourne-à-gauche depuis le giratoire C vers le B
- ajout d'un tourne-à-gauche pour les poids lourds depuis la RD2562 en direction du chemin des chênes.



➤ Scénario retenu : scénario 3 moyennant la suppression du mouvement de tourne-à-gauche depuis l'avenue de la libération vers le giratoire C et le prolongement des 2 voies en entrée du giratoire C.



En complément, les arrêts de bus seront repositionnés en dehors du giratoire A, sur l'avenue F. Mistral et l'avenue de la Libération pour être plus lisibles des usagers et rendus accessibles dans la continuité des trottoirs aménagés.

### 3) OBJET DE L'ENQUÊTE

La réalisation des travaux de réorganisation de la circulation à La Halte implique la maîtrise foncière d'emprises privatives. En effet, la reconfiguration des voies de la RD 609 pour sa section entre le giratoire de la Halte et celui du Casino (A et C) nécessite d'élargir la plateforme routière pour créer une 2<sup>e</sup> voie montante au giratoire de La Halte, via la construction d'un soutènement qui empiète d'environ 57 m<sup>2</sup> sur la parcelle BR108 appartenant à la copropriété « Halte St Jacques ».

Une seule parcelle est concernée. Elle correspond à un espace extérieur de la copropriété « Halte St Jacques » : talus avec muret en pierre supportant un garde-corps.

Les caractéristiques du projet ont été optimisées pour avoir une incidence minimale sur les propriétés privées. Aucun bâti ne sera affecté. Un mur de soutènement sera construit en remplacement du talus. Afin de permettre sa réalisation, le Département a besoin d'accéder à la parcelle BR108 pour disposer d'une emprise de travaux de 168 m<sup>2</sup>. La présente procédure porte également sur l'acquisition de cette surface, qui sera susceptible d'être rétrocédée à la copropriété à l'issue des travaux, avec servitude de passage au profit du Département pour entretenir le soutènement.

Depuis 2014, le Département a associé la Ville de Grasse, la CAPG et les représentants de la copropriété « Halte St Jacques » à l'élaboration du projet. 6 réunions de présentation des propositions d'aménagements ont été menées avec élus, techniciens, copropriétaires et syndic, ainsi que plusieurs rencontres sur site.

A ce jour, aucun accord amiable n'a pas été obtenu avec la copropriété pour l'acquisition d'environ 57 m<sup>2</sup> sur la parcelle BR108. C'est pourquoi, le Département a décidé d'engager la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Sur la même parcelle BR108, une surface de 128 m<sup>2</sup> (124 m<sup>2</sup> le long de la RD2562 + 4 m<sup>2</sup> le long de la RD609) appartenant à la copropriété La Halte est actuellement affectée à usage de trottoir et de chaussée. La régularisation de cette surface en tant qu'accessoire du domaine public routier est nécessaire et menée dans le cadre de la présente procédure.

La présente enquête poursuit plusieurs objectifs :

- Informer le public et recueillir son avis sur le projet
- Obtenir la déclaration d'utilité publique du projet pour permettre au maître d'ouvrage d'acquérir les emprises nécessaires à la réalisation des travaux.

Menée conjointement avec l'enquête parcellaire, elle vise également à recenser les propriétaires et titulaires de droits réels sur les biens à acquérir, en vue de leur indemnisation en application du code de l'expropriation.

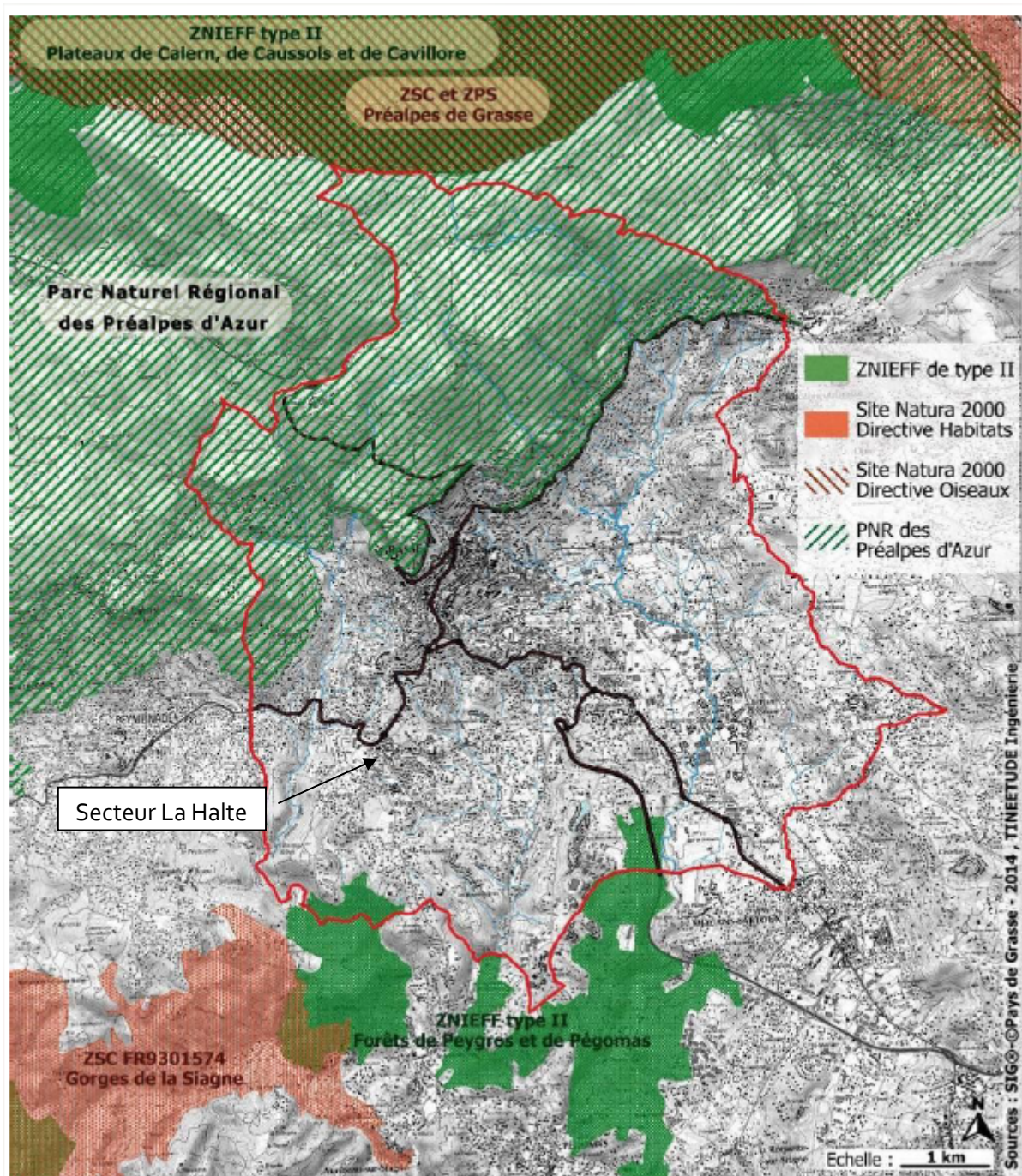
### 4) CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DU PROJET

#### **4.1. Milieux naturel et humain :**

Le projet s'inscrit dans un secteur largement urbanisé et artificialisé, au sud-ouest de Grasse.

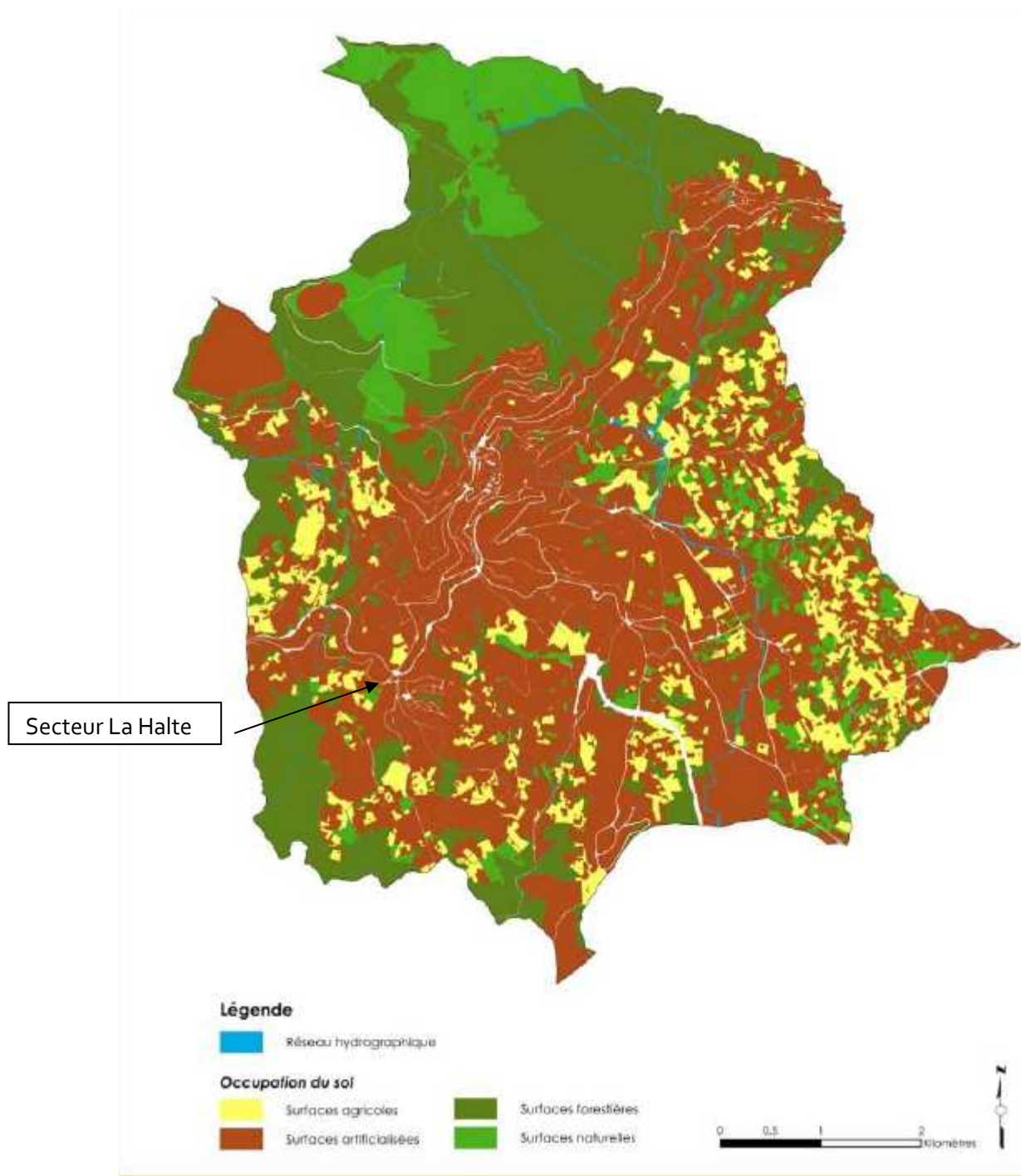
Il est en dehors de tout périmètre de protection au titre de l'environnement et du patrimoine.





Cartographie des espaces naturels protégés et inventaires patrimoniaux (DREAL PACA)



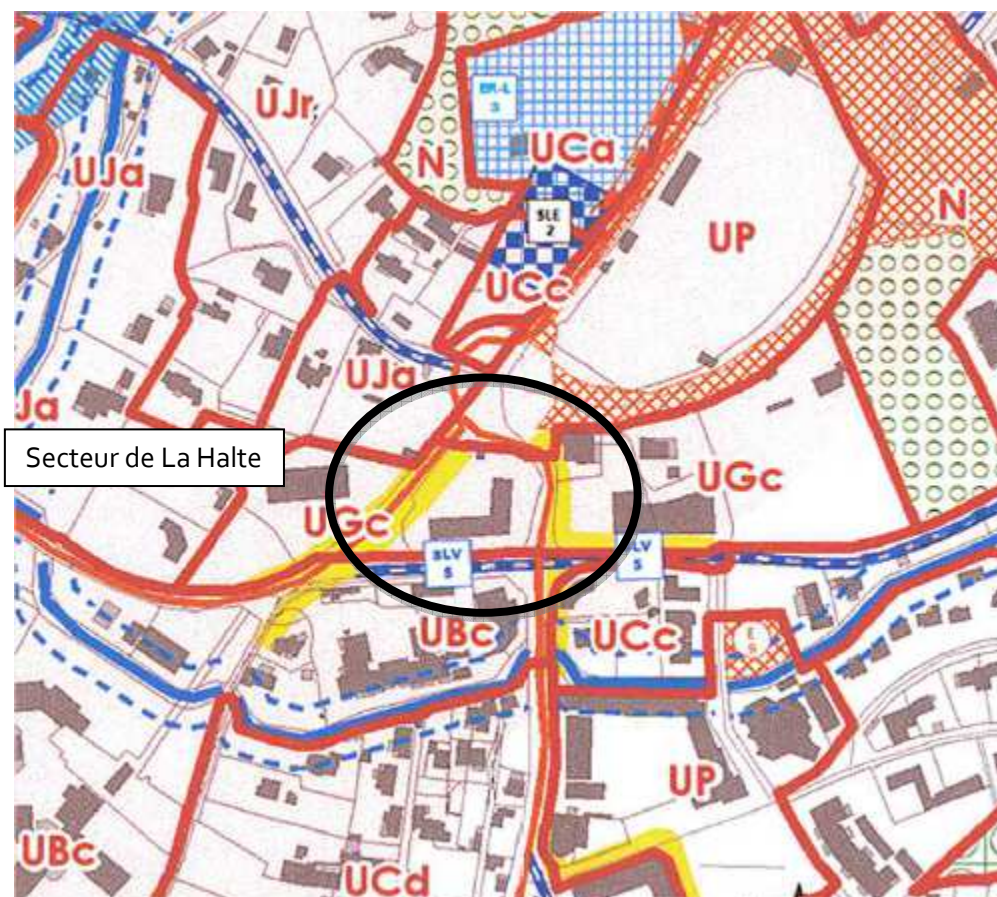


Extrait diagnostic PLU – octobre 2017 : « occupation des sols en 2013 »

#### 4.2. Documents d'urbanisme et servitudes :

- Plan Local d'Urbanisme de Grasse :

Dans le PLU, issu de la révision générale n°2 approuvée le 06/11/2018, la zone du projet est classée en zone UG : « zone urbaine à vocation d'activités économiques » et en sous-zonage « UGc » = secteur réservé aux fonctions commerciales, artisanales du quotidien et tertiaires.



Le projet s'inscrit dans une zone caractérisée par la présence de quelques habitats individuels, petits collectifs de logements et commerces de proximité. Le giratoire de La Halte concerne principalement des plates-formes routières et des délaissés au droit du carrefour actuel.

Cependant, du fait des contraintes techniques de réalisation, une petite partie du projet est située sur une parcelle privative avoisinante. En effet, la topographie nécessite la construction d'un mur de soutènement pour élargir la plateforme routière de la RD609 entre les 2 giratoires A et C, afin d'aménager une 2<sup>e</sup> voie montante. Une seule parcelle est impactée, qui correspond à un espace extérieur de la copropriété « Halte St Jacques » (talus avec muret en pierre supportant un garde-corps).

Les caractéristiques du projet ont été optimisées pour avoir une incidence minimale sur les propriétés privées. Aucun bâti ne sera affecté. Un mur de soutènement sera construit en remplacement du talus permettant à la copropriété de gagner plus d'espace.





*Talus de la parcelle BR108 appartenant à la copropriété « Halte St Jacques »*

Le règlement issu de la révision générale n°2 du PLU approuvée en date du 07/11/2018 et applicable à la zone UG ne prévoit pas de prescriptions particulières pour la réalisation du projet.

Par ailleurs, des Emplacements Réservés inscrits au bénéfice du Département (ref. VL D6 et D7) prévoient l'élargissement des 2 RD concernées, notamment au droit de l'opération.

#### **I.4 – Voiries et aménagements routiers au bénéfice du Conseil Départemental** **Aménagements dits linéaires renvoyant à la largeur d'emprise du projet**

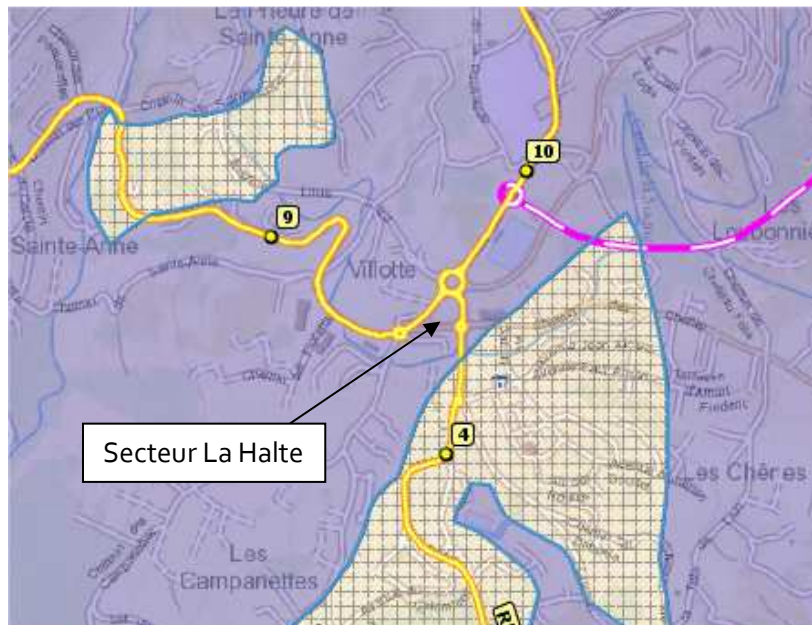
n°	Désignation
VL D6	Elargissement de la RD 2562 à 15 mètres de plateforme
VL D7	Elargissement de la RD 609 à 12 mètres de plateforme

Le projet est donc compatible avec le plan de zonage du PLU et le règlement correspondant. Il est de plus conforme aux ER inscrits.

- Plans de Prévention des Risques :

La zone du projet est concernée par plusieurs Plans de Prévention des Risques :

- PPR mouvements de terrain approuvé le 01/06/2004 : classée en « zone bleue » soumise à mesures de prévention et en risque « glissement de terrain ». Le projet de réorganisation de la circulation est compatible avec ce PPR. Les travaux d'aménagement des voiries étant de faible ampleur, ils ne sont pas susceptibles de déstabiliser le sol.



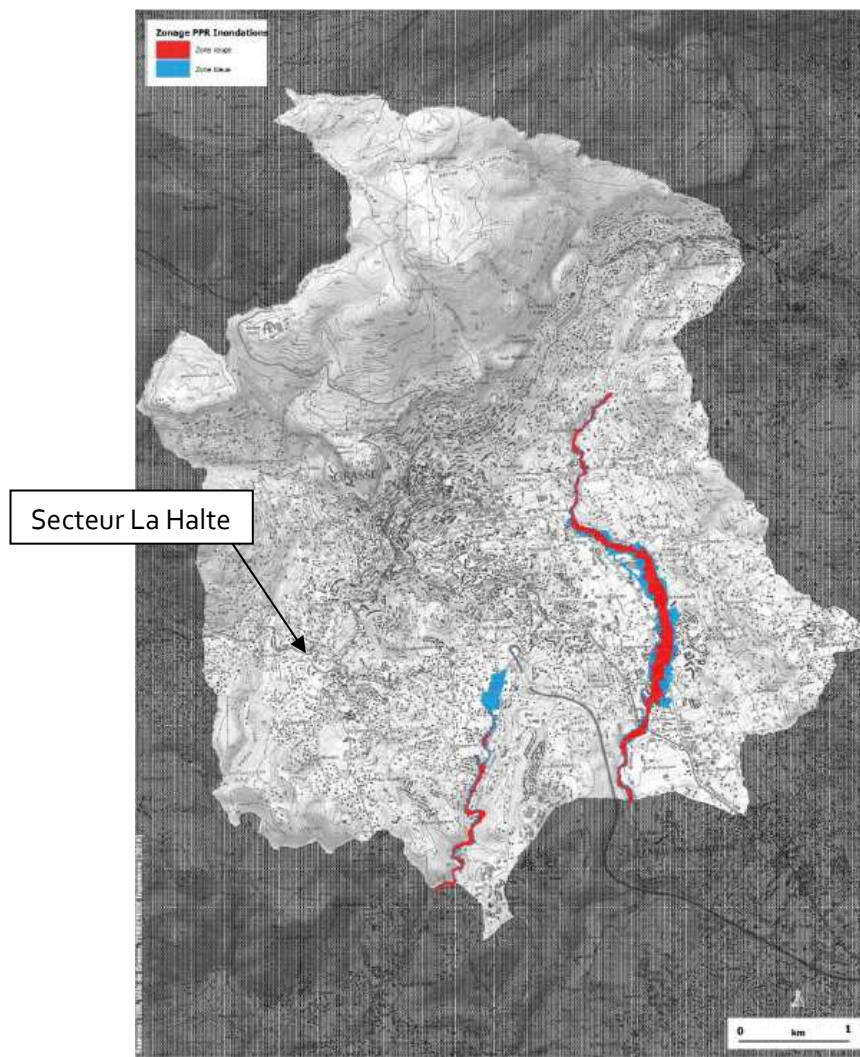
- PPR Incendie de forêt approuvé le 13/07/2009 : seule l'extrémité du giratoire B est concernée par la zone B2 « zone de danger faible ». Le projet de réorganisation de la circulation est compatible avec ce PPR.



- Risque sismique : L'ensemble du territoire de Grasse est classé en zone 3 au titre du risque sismique, par le décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010. Il s'agit d'une zone de « sismicité modérée ». Il n'y a pas de règle de construction parasismique pour les projets de type construction de voie au sol.



- PPR inondation (*procédure d'élaboration relancée en 2016*) : le projet est en dehors des périmètres d'aléas inondation et ruissellement soumis à prescriptions. Projet compatible.



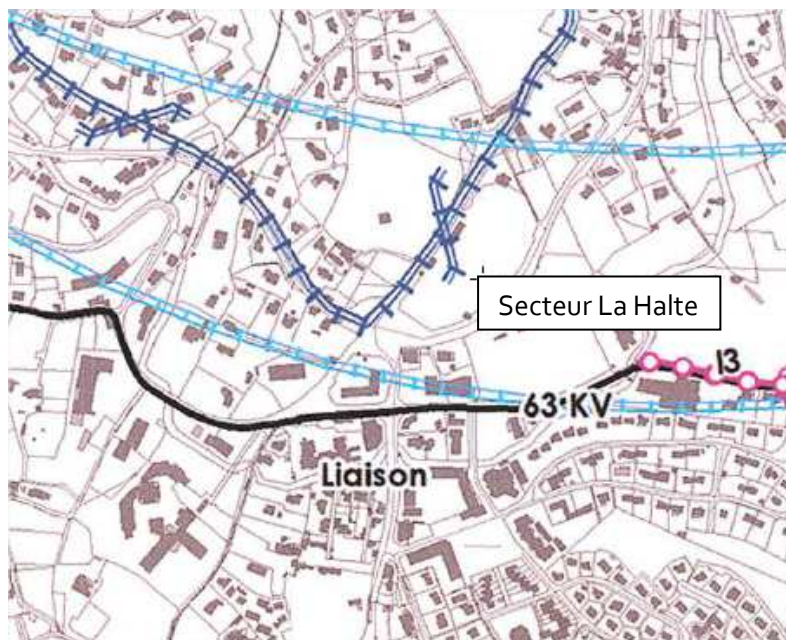
- Servitudes d'Utilité Publique :

La zone de projet est concernée par les SUP suivantes, avec lesquelles elle n'interfère pas :

- Servitudes radio-électriques : protection contre les perturbations électromagnétiques
- Servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz
- Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques
- Servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques.



Aucun dévoiement de réseaux.



Servitudes d'utilité publique	
	A1 Servitudes de protection des bois et forêts soumis à régime forestier
	AC1 Servitudes de protection des monuments historiques
	- Inscrits - Classés
	AC2 Servitudes de protection des sites et monuments naturels (plateaux de Calen et Causols)
	AR6 Servitudes aux abords des champs de tir
	I3 Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz
	I4 Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques
	PT1 Servitudes radio-électriques Protection contre les perturbations électromagnétiques
	PT2 Servitudes radio-électriques Protection contre les obstacles
	PT3 Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques
	T1 Servitudes relatives aux chemins de fer

#### 4.3. Insertion du projet dans l'environnement :

- Hors évaluation environnementale et hors site Natura 2000 :

Les travaux visent à une réorganisation de la circulation à La Halte par élargissement la plateforme routière de la RD609 entre 2 giratoires et reconfiguration des emprises routières existantes (changement de sens, redistribution des voies, création trottoirs). En ce sens, ils ne relèvent pas des seuils prévus à l'art. R.122-2 du code de l'environnement qui imposent une évaluation environnementale.

Le projet se situe en dehors de tout périmètre des zones Natura 2000 : il est à 2,5 km de la zone Natura 2000 des Gorges de la Siagne (FR9301574) et à 6,3 km de la zone Natura 2000 des Pré-Alpes de Grasse (FR9312002).

- Emprises foncières très limitées :

Les emprises foncières à acquérir pour réaliser le projet sont réduites et se limitent à environ 57 m<sup>2</sup>.

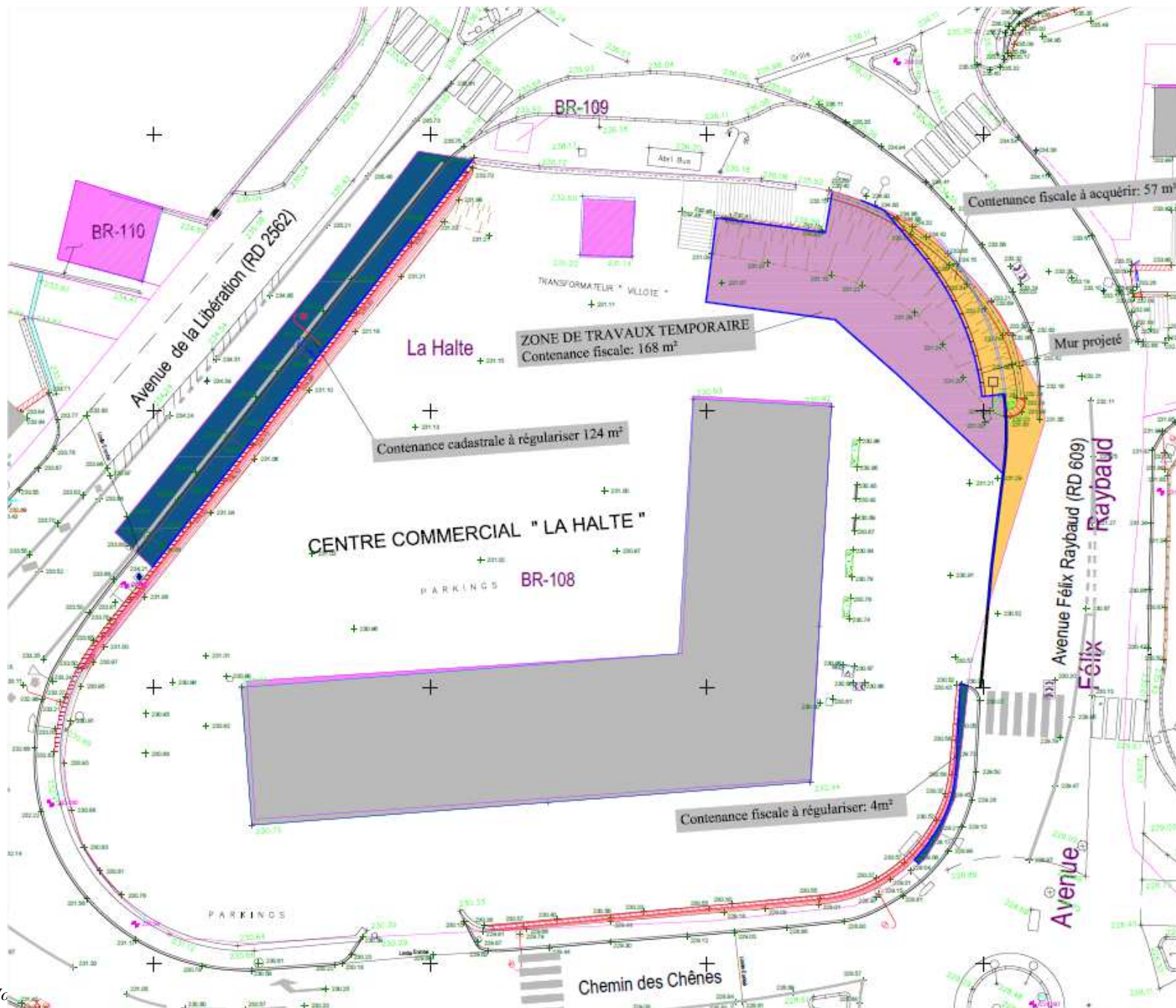
En effet, une petite partie du projet est située sur une parcelle avoisinante du fait des contraintes techniques de réalisation : topographie nécessitant la construction d'un mur de soutènement pour élargir la plateforme routière de la RD609 afin d'aménager une 2<sup>e</sup> voie montante entre les giratoires A et C.

Une seule parcelle est concernée. Elle correspond à un espace extérieur de la copropriété « Halte St Jacques » (talus avec muret en pierre supportant un garde-corps).

Les caractéristiques du projet ont été optimisées pour avoir une incidence minimale sur les propriétés privées. Aucun bâti ne sera affecté. Un soutènement sera construit en remplacement du talus. Afin de permettre sa réalisation, le Département a besoin d'accéder à la parcelle BR108 et disposer d'une emprise de travaux de 168 m<sup>2</sup>. La présente procédure porte également sur l'acquisition de cette surface et sera susceptible d'être rétrocédée à la copropriété à l'issue des travaux, avec servitude de passage au profit du Département pour entretenir le soutènement.

De plus, sur la même parcelle BR108, une surface de 128 m<sup>2</sup> (124 m<sup>2</sup> le long de la RD2562 + 4 m<sup>2</sup> le long de la RD609) appartenant à la copropriété La Halte est actuellement affectée à usage de trottoir et de chaussée. La régularisation de cette surface en tant qu'accessoire du domaine public routier est nécessaire et menée dans le cadre de la présente procédure.

L'enquête parcellaire, dont le dossier est présenté dans le volume 2, permet de localiser l'emprise et d'identifier ses propriétaires et ayants droit. Les emprises seront acquises sur la base de l'estimation du pôle d'évaluation domaniale de la direction départementale des finances publiques des Alpes-Maritimes par voie d'expropriation en l'absence d'accord amiable.





- Amélioration de la sécurité :

L'objectif même du projet est d'améliorer les conditions de sécurité de tous les usagers sur le secteur ; ainsi :

- des trottoirs et traversées piétonnes seront aménagés sur chaque barreau du triangle afin d'assurer une continuité sécurisée ;
- les arrêts de bus, relocalisés en dehors du giratoire, seront rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- la suppression du tourne-à-gauche chemin des chênes vers la RD 2562 limitera les risques de collision
- le marquage d'une ligne continue sur la RD 609 entre les giratoires A et C dans le sens montant interdira le tourne-à-gauche vers les commerces situés au milieu du triangle, afin de neutraliser les interférences avec le sens descendant, source de collision potentielle et de perturbation du trafic. Les accès à ces commerces sont ainsi canalisés sur les 2 entrées / sorties existantes plus sécuritaires : tourne-à-droite depuis la RD 609 sens descendant + tourne-à-droite depuis le chemin des chênes sur une voie apaisée.

L'amélioration de ces conditions de circulation permettra de réduire les risques de collision.

- Réseaux :

Le projet concerne plusieurs réseaux : assainissement eaux pluviales, électricité. Tous les concessionnaires concernés seront avertis préalablement aux travaux.

L'impact du projet sur les réseaux sera toutefois négligeable, ceux-ci étant rétablis après les travaux.

- Hydraulique :

Le projet est en dehors de tout périmètre du PPR inondations. Il n'aura pas d'impact sur les eaux de ruissellement, les surfaces supplémentaires imperméabilisées étant compensées par les surfaces désimperméabilisées (démolition de structure de chaussées sur 262 m<sup>2</sup> comblés en terre végétale pour être aménageables en espaces verts).

- Paysage :

Il n'y a aucun impact sur le paysage, les travaux ne prévoyant qu'une réorganisation des voies existantes. Pour les riverains et les usagers des voies, les perceptions des carrefours ne seront guère modifiées. Les aménagements des espaces verts ne sont pas inclus dans le projet du Département (uniquement démolition de structure de chaussées sur 262 m<sup>2</sup> comblés en terre végétale pour être aménageables en espaces verts).

- Acoustique :

Le projet vise à fluidifier le trafic du secteur, ce qui diminuera les nuisances sonores liées à la congestion. De plus les enrobés des voies seront refaits, contribuant à limiter le bruit de roulement.

- Bilan des impacts sur l'environnement :

Milieu physique		
Topographie - géologie	0	
Hydrologie	0	
Risques	0	
Milieu naturel		
Faune	0	
Flore	0	
Milieu humain		
Voirie trafic sécurité	+ +	Amélioration des conditions
Foncier	-	Acquisition de parcelles privatives ± 225 m <sup>2</sup> + régularisation 128 m <sup>2</sup> de trottoirs
Paysage	0	
Santé humaine (air, bruit)	+	Amélioration des conditions
Economie locale – Vie de quartier	+	Canalisation des accès

Le projet n'impacte pas le paysage et l'environnement du site. Il améliore la sécurité routière et la fluidité du trafic, ainsi que l'accessibilité du quartier pour les usagers et riverains.

## 5) JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION

### 5.1. Un projet d'intérêt général :

A l'échelle de l'Ouest du territoire grassois, le quartier St Jacques constitue un nœud routier. Le giratoire de La Halte intercepte ainsi plusieurs axes majeurs :

- La RD 2562
- La RD 609
- Le chemin des chênes permettant de rejoindre la RD 6185 - pénétrante Cannes – Grasse.

Eu égard au développement urbain du quartier (étalement urbain sous forme d'habitat individuel) et à l'évolution des comportements (augmentation des distances domicile – travail), la situation du réseau routier est un enjeu prioritaire pour le quartier. Il subit, en effet, un trafic de transit important reliant l'Est Var - canton de Fayence, Peymeinade vers les centralités de Grasse, Cannes et la technopole de Sophia Antipolis. Ce phénomène aboutit à des saturations élevées en périodes de pointe, conduisant à qualifier le secteur de point noir routier.

La réorganisation de la circulation au niveau des RD 2562 - RD 609 à La Halte à Grasse est indispensable à l'accessibilité du quartier (équipements publics, école, commerces) et plus largement du sud-ouest grassois.

En effet, durant les périodes de pointe du matin et du soir, le secteur est en limite de saturation et des blocages ponctuels ont lieu. La proximité des 3 giratoires rend le système très sensible à toutes perturbations. En périodes d'hyper pointe, le trafic écoulé est de 2.900 véhicules / heure le matin et 3.200 le soir. La configuration actuelle du réseau viaire n'est pas adaptée à ces volumes et est très pénalisante pour la vie du quartier.

L'opération vise donc à améliorer les conditions de circulation, de confort, d'accessibilité et de sécurité routière de tous les usagers (automobilistes, piétons, usagers des transports collectifs), en fluidifiant le trafic du secteur de La Halte. Elle permettra aussi de réduire les nuisances liées au bruit et à la pollution générées par l'engorgement du trafic.

Elle s'intègre dans les axes stratégiques de la politique routière du Département :

- amélioration de la sécurité routière
- résorption des points noirs routiers
- développement de la multimodalité
- prise en compte de l'environnement et du cadre de vie.

Cette opération est compatible avec le projet de prolongement de la RD 6185 « pénétrante Cannes – Grasse », reconnu d'utilité publique par arrêté préfectoral du 07/07/2014 et contribuera ainsi, avant la réalisation de ce dernier, à une amélioration des conditions de trafic du secteur.

La Ville de Grasse est associée au suivi de cette opération depuis l'origine. Elle a participé au choix de la solution retenue et les principes d'aménagement correspondent à ses attentes sur le plan technique et paysager.

Par ailleurs, l'avis du Préfet a été sollicité pour valider les aménagements routiers eu égard au classement de la RD 2562 en route à grande circulation et itinéraire exceptionnel de catégorie 2, ainsi que de la RD 609 en itinéraire exceptionnel de catégorie 4 hormis sur le linéaire concerné par les travaux (en raison de la pente, le tonnage est limité à 3.5 t dans le sens montant et à 19 t dans le sens descendant). Le projet a reçu un avis favorable en date du 28/03/2018 (joint en annexe), assorti de quelques recommandations qui ont été prises en compte.

## **5.2. Bilan de l'utilité publique de l'opération :**

Un bilan coût / avantages des améliorations apportées par le projet de réorganisation de la circulation des RD 2562 - 609 à La Halte doit être apprécié au regard de son coût, non seulement financier mais aussi en termes d'environnement et cadre de vie, d'atteinte à la propriété privée ou de tout autre intérêt d'ordre public.

L'opération ne présente pas d'atteintes à l'environnement, les aménagements prévus portant sur des infrastructures existantes en secteur urbanisé. Elle permettra au contraire de limiter, à l'échelle du quartier, les nuisances liées au bruit et à la pollution générées par la congestion routière.

Les caractéristiques du projet ont été optimisées pour avoir une incidence minimale sur les propriétés privées. Ainsi l'impact sur le foncier privatif est très limité et ne concerne qu'une emprise d'environ 57 m<sup>2</sup>. Une seule parcelle est concernée. Elle correspond à un espace extérieur de la copropriété « Halte St Jacques » (talus avec muret en pierre supportant un garde-corps).

Aucun bâti ne sera affecté. Un soutènement sera construit en remplacement du talus. Afin de permettre sa réalisation, le Département a besoin d'accéder à la parcelle BR108 et disposer d'une emprise de travaux de 168 m<sup>2</sup>. La présente procédure porte également sur l'acquisition de cette surface et sera susceptible d'être rétrocédée à la copropriété à l'issue des travaux, avec servitude de passage au profit du Département pour entretenir le soutènement.

De plus, sur la même parcelle BR108, une surface de 128 m<sup>2</sup> (124 m<sup>2</sup> le long de la RD2562 + 4 m<sup>2</sup> le long de la RD609) appartenant à la copropriété La Halte est actuellement affectée à usage de trottoir et de chaussée. La régularisation de cette surface en tant qu'accessoire du domaine public routier est nécessaire et menée dans le cadre de la présente procédure.

**Au regard de l'intérêt du projet pour les usagers et les riverains, les avantages de l'opération surpassent largement les inconvénients.**



## **PARTIE 2 - CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS**

### **1) PRINCIPES GÉNÉRAUX D'AMÉNAGEMENT :**

Dans un objectif de fluidification du trafic routier et de sécurisation des usagers, le Département a pour projet de réorganiser la circulation au niveau des RD 2562 – RD 609 à La Halte.

#### **➤ Giratoire de la Halte :**

Afin d'améliorer l'insertion dans l'anneau du giratoire depuis la RD 609 (Av Félix Raybaud), le rayon du giratoire sera réduit. Il passera de 28 m à 23 m. Cela permettra aux véhicules de démarrer sur une surface horizontale, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

La largeur circulaire dans l'anneau est conservée à 9 mètres. Les ilots ont été modifiés pour s'adapter à la nouvelle géométrie de l'anneau.

Les épures de girations de semi-remorques sur le nouveau giratoire ne montrent pas de problème dans les deux sens (cf. plan de giration joint).

Concernant les convois exceptionnels, le franchissement des giratoires de diamètres inférieurs situés à la fois à l'amont et à l'aval du carrefour de la Halte se fait actuellement sans grande difficulté, ce qui laisse supposer que le nouveau dimensionnement du giratoire de la Halte n'en posera pas davantage, d'autant plus que la largeur de l'anneau a été maintenue à 9 m.

L'anneau et les bretelles seront repris en enrobé noir pour la chaussée et en rouge pour les trottoirs.

Tous les raccordements des voies du giratoire seront repris en bordures T2. L'anneau central du giratoire sera en bordures I2 et P1. Les ilots seront en bordures I2.

L'anneau central du giratoire sera traité en terre végétale. Des jardinières en terre végétale seront créées en périphérie de giratoire.

La signalisation verticale sera modifiée afin d'être en adéquation avec le schéma directeur départemental.

La signalisation horizontale sera modifiée pour respecter la réglementation en vigueur.

L'éclairage public sera adapté à la modification du giratoire et de ses bretelles.

En accord avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, les arrêts de bus seront repositionnés en dehors du giratoire et rendus accessibles.

#### **➤ RD 2562 Avenue de la Libération :**

- Entre le giratoire de la Halte en direction de Grasse :
  - Reprise des raccordements des bretelles d'entrées et de sorties du giratoire par la pose de bordure T2 et de l'îlot en bordures A2 ;
  - Reprise de la signalisation horizontale et verticale ;
  - Reprise d'une partie de l'éclairage public ;
  - Pose d'un nouvel enrobé noir sur la chaussée et rouge sur les trottoirs.

- Entre le giratoire de la Halte (A) et le giratoire de Cante-Perdrix (B) :

Le projet consiste à créer deux voies en direction du Var afin de réaliser du stockage. Dans l'autre sens, depuis le giratoire B en direction de Grasse, création de deux voies sur 25 m dont une en tourne à droite vers le chemin des chênes afin de fluidifier ce mouvement et une autre en direction du centre-ville de Grasse.

La géométrie du giratoire de Cante-Perdrix reste inchangée par rapport à l'existant.

Cependant, la mise à deux voies de la sortie du giratoire destinée à créer une voie directe en tourne à droite vers le chemin des Chênes va faciliter la giration des convois exceptionnels en sortie du giratoire dans le sens Var vers Grasse.

- Reprise des raccordements des bretelles d'entrées et sorties par la pose de bordure T2 et de l'îlot en bordures I2 ;
- Reprise de la signalisation horizontale et verticale ;
- Pose d'un nouvel enrobé noir sur la chaussée et en rouge pour les trottoirs ;
- En accord avec la CAPG, modification des arrêts de bus.

➤ **Voie communale Avenue Frédéric Mistral :**

- Reprise des raccordements des bretelles d'entrées et sorties du giratoire par la pose de bordure T2 et de l'îlot en bordures I2 ;
- Reprise de la signalisation horizontale et verticale ;
- Pose d'un nouvel enrobé noir sur la chaussée et en rouge pour les trottoirs ;
- En accord avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, modification des arrêts de bus.

➤ **Voie communale Boulevard Louis Icard :**

- Reprise des raccordements des bretelles d'entrées et sorties du giratoire par la pose de bordure T2 et de l'îlot en bordures I2 ;
- Reprise de la signalisation horizontale et verticale ;
- Pose d'un nouvel enrobé noir sur la chaussée et en rouge pour les trottoirs.

➤ **RD 609 Avenue Félix Raybaud entre le giratoire de la Halte (A) et le giratoire C (Casino - chemin des chênes) :**

Le projet consiste à créer deux voies dans le sens montant en direction du giratoire de la Halte afin de créer du stockage et une voie dans l'autre sens. Afin de pouvoir créer trois voies sur cet axe, il faut construire un soutènement, nécessitant l'acquisition d'environ 225 m<sup>2</sup> sur la parcelle BR108.

- Reprise des raccordements des bretelles d'entrées et sorties des giratoires par la pose de bordure T2 et de l'îlot en bordures I2 ;
- Constitution d'une structure de chaussée lourde dans la zone d'élargissement ;
- Reprise de la signalisation horizontale et verticale (notamment ligne continue pour supprimer le mouvement de tourne-à-gauche entre les giratoires A et C sens montant afin d'éviter les interférences avec le sens descendant) ;
- Pose d'un nouvel enrobé noir sur la chaussée et en rouge pour les trottoirs ;
- Construction d'un soutènement dans un talus (parcelle privative), hauteur variable entre 1 m et 3 m.

➤ **Voie communale Chemin des Chênes :**

Entre le giratoire B et C, le carrefour avec la RD 2562 sera modifié pour supprimer le mouvement vers le Var depuis le chemin des chênes et ne conserver que le mouvement vers le giratoire de la Halte (A).

Dans l'autre sens, entre la RD 2562 et le giratoire B, création de deux voies sur le chemin des chênes de façon à constituer du stockage mais également par un mouvement à droite vers la RD 609 en direction d'Auribeau sur Siagne. Cette zone est actuellement congestionnée dans ce sens à cause de la proximité du collège de Cante-Perdrix.

Enfin depuis le chemin des chênes en arrivant du stade Perdigon, le mouvement en tourne à droite sera amélioré par la création d'une deuxième voies sur la RD 609 dans le sens montant vers le giratoire de la Halte.

- Reprise des raccordements des bretelles d'entrées et sorties des giratoires par la pose de bordure T2 et de l'îlot en bordures I2 ;
- Constitution d'une structure de chaussée lourde dans la zone de l'îlot au croisement entre le chemin des chênes et la RD 2562 ;
- Reprise de la signalisation horizontale et verticale ;
- Pose d'un nouvel enrobé noir sur la chaussée et en rouge pour les trottoirs ;
- Reprise d'une partie de l'éclairage public.

## 2) CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES :

### ➤ Giratoire de la Halte :

- rayon extérieur : 23 m
- rayon intérieur : 14 m
- anneau : 9 m

### ➤ Voies d'accès :

Largeur 3m=< entrée=<3.5m et 3.60m=< sortie=<4.5m

### ➤ Ilots : 8 îlots sont créés dans le cadre de ce projet de réaménagement

### ➤ Trottoirs : La largeur des trottoirs sera au minimum de 1.5 m.

### ➤ Ouvrages hydrauliques : raccordement aux ouvrages existants

## 3) PROFIL TYPE DU PROJET :

Cf plan

## 4) RAISONS DU CHOIX :

Compte tenu des éléments qui précèdent,

- la variante 0 qui consiste à laisser perdurer la situation actuelle a été écartée ;
- 3 scénarios de réaménagement des carrefours ont été étudiés et présentés dans le paragraphe 2.3.

Il en ressort que la solution pertinente en termes d'efficacité, de sécurité et de confort pour les usagers consiste à réorganiser la circulation au niveau des RD2562 – RD609 à La Halte avec :

- Réduction du rayon du giratoire de La Halte
- Création de 2 voies entre les giratoires A et B sens descendant pour disposer de plus de stockage
- Création de 2 voies sur 25 m avec tourne-à-droite entre les giratoires A et B sens montant pour fluidifier le mouvement
- Création de 2 voies entre les giratoires A et C sens montant pour disposer de plus de stockage
- Suppression du mouvement de tourne-à-gauche entre les giratoires A et C sens montant pour éviter les interférences avec le sens descendant
- Suppression du mouvement de tourne-à-gauche depuis le chemin des chênes vers la RD 2562 entre le giratoire B et C
- Création de 2 voies entre les giratoires B et C en direction de la RD 609 pour disposer de plus de stockage.

Cependant, une petite partie du projet est située sur une parcelle avoisinante du fait des contraintes techniques de réalisation : topographie nécessitant la construction d'un soutènement pour élargir la plateforme routière de la RD609 afin d'aménager une 2<sup>e</sup> voie montante entre les giratoires A et C.

La parcelle impactée est un espace extérieur de la copropriété « Halte St Jacques » (57 m<sup>2</sup> de talus avec muret en pierre supportant un garde-corps).



Aucun bâti ne sera affecté. Un soutènement sera construit en remplacement du talus. Afin de permettre sa réalisation, le Département a besoin d'accéder à la parcelle BR108 et disposer d'une emprise de travaux de 168 m<sup>2</sup>. La présente procédure porte également sur l'acquisition de cette surface et sera susceptible d'être rétrocédée à la copropriété à l'issue des travaux, avec servitude de passage au profit du Département pour entretenir le soutènement.

De plus, sur la même parcelle BR108, une surface de 128 m<sup>2</sup> (124 m<sup>2</sup> le long de la RD2562 + 4 m<sup>2</sup> le long de la RD609) appartenant à la copropriété La Halte est actuellement affectée à usage de trottoir et de chaussée. La régularisation de cette surface en tant qu'accessoire du domaine public routier est nécessaire et menée dans le cadre de la présente procédure.

## PARTIE 3 - APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant de la dépense globale s'élève à 682.401 TTC, se décomposant comme suit :

**Coût total des travaux** (*estimations issues des études préliminaires - à affiner au niveau Projet*) : 650.000 € TTC

- Travaux de voiries : 460.000 €
- Enrobés : 150.000 €
- Signalisation : 40.000 €

**Acquisitions foncières** (*sur la base de l'avis du pôle d'évaluation domaniale de la direction départementale des finances publiques des Alpes-Maritimes en date du 26/07/2018*) :

- 225 m2 27.000 €
- régularisation de 128 m2 à usage de trottoir 1 €

**Indemnités accessoires :** 2.700 €

**Aléas divers :** 2.700 €

---

**MONTANT TOTAL TTC :** 682.401 €

L'opération est entièrement financée par le Département des Alpes-Maritimes.

## **PARTIE 4 - INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES**

### **1) TEXTES RÉGISSANT LES ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES :**

Les présentes enquêtes conjointes sont régies par le code de l'expropriation, art. L.110 alinéa 1 et en particulier :

- ses articles L.121-1 et suivants et R.112-1 et suivants pour la procédure d'enquête préalable à la DUP
- ses articles L.131-1 et suivants et R.131-1 et suivants pour la procédure d'enquête parcellaire.

### **2) NOTICE GÉNÉRALE DE PRÉSENTATION DES ENQUÊTES CONJOINTES**

Le dossier est composé de 2 volumes distincts ayant pour objet de soumettre à enquête publique le projet de réorganisation de la circulation au niveau des RD 2562 et 609 à La Halte sur la commune de Grasse, en menant conjointement l'enquête publique DUP et l'enquête parcellaire, conformément à l'art. L.131-14.

Le préfet des Alpes Maritimes sera la seule autorité organisatrice de ces enquêtes conjointes. Ce regroupement se traduit par l'organisation matérielle d'une seule enquête et permet à la collectivité une économie de procédure et un gain de temps, tout en garantissant la meilleure information du public.

### **3) L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP :**

Le projet, n'étant pas soumis à évaluation environnementale en vertu de l'art. R.122-2 du code de l'environnement, il relève de la procédure d'enquête DUP de droit commun, régie par le code de l'expropriation.

Cette enquête fait l'objet du présent volume n°1.

### **4) L'ENQUÊTE PARCELLAIRE :**

En application de l'art. L.131-1 du code de l'expropriation, ce projet est soumis à enquête parcellaire afin d'identifier les propriétaires et titulaires de droits réels, ainsi que vérifier les origines de propriété des terrains et leurs limites, en vue de l'acquisition des emprises.

Cette enquête fait l'objet du volume n°2.

### **5) PLACE DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE :**

#### **- Le projet avant l'enquête :**

Le dossier Avant Projet a été réalisé par le Département des Alpes-Maritimes, maître d'ouvrage de l'opération. Le présent dossier a été réalisé sur les bases de cet AVP.

Par délibérations en date du 08/12/2017 et du 12/10/2018, le Président du Conseil départemental a été autorisé à lancer la procédure et solliciter le Préfet des Alpes Maritimes pour l'organisation et l'ouverture des enquêtes conjointes.

Ce projet ne relève pas de la procédure de concertation obligatoire.

#### **- L'enquête préalable à la DUP :**

Ce projet est soumis à enquêtes publiques conjointes sur l'utilité publique du projet et sur le parcellaire.

Elle est organisée par arrêté du préfet des Alpes-Maritimes, en application de l'art. R.112-1, avec désignation du commissaire-enquêteur par le tribunal administratif de Nice.



L'arrêté préfectoral d'ouverture fait l'objet d'une publicité collective 8 jours au moins avant son ouverture et pendant toute sa durée (insertion dans 2 journaux locaux, affichage en mairie et à proximité du site, consultable sur le site internet du Département).

Le commissaire-enquêteur conduit l'enquête, afin de permettre au public de prendre connaissance du projet et de présenter ses observations, propositions et contre-propositions, sur un registre unique d'enquête.

A l'expiration du délai d'enquête qui ne peut être inférieur à 15 jours, le registre est clos et signé par le maire de Grasse, puis transmis avec le dossier au commissaire enquêteur, dans un délai de 24h.

Le commissaire-enquêteur examine alors les observations consignées ou annexées au registre. Il établit un rapport sur le déroulement de l'enquête et rédige ses conclusions motivées pour chacune des 2 enquêtes, en précisant si elles sont favorables / défavorables / avec ou sans réserves à la DUP.

Dans le délai d'un mois maximum à compter de la clôture de l'enquête, le commissaire-enquêteur transmet le dossier avec son avis au préfet. Dès réception, le préfet adresse une copie au président du tribunal administratif et à l'expropriant, ainsi qu'au maire de Grasse pour y être laissé à la disposition du public pendant 1 an (à compter de la clôture de l'enquête).

Les personnes intéressées peuvent obtenir une copie à leur frais.

Au terme de cette procédure et au vu du dossier, le préfet pourra prononcer l'utilité publique du projet dans le délai d'un an (à compter de la clôture de l'enquête).

- L'enquête parcellaire :

Une enquête parcellaire est lancée conjointement par arrêté conjoint du préfet des Alpes-Maritimes, en vue de définir exactement les parcelles à acquérir et les propriétaires concernés.

Au cours de l'enquête, les propriétaires ou ayants droit sont appelés à faire valoir leurs droits.

- Au-delà des enquêtes conjointes : la procédure judiciaire d'expropriation

A l'issue de l'arrêté préfectoral conjoint de déclaration d'utilité publique et de cessibilité, l'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation par le juge de l'expropriation, qui déterminera le montant des indemnités dues à chaque propriétaire concerné.

A cette occasion, les propriétaires et ayants droit pourront exercer leurs droits de recours.

## **PIÈCE 2**

### **PLAN DE SITUATION**





# **PIÈCE 3**

## **PLAN GENERAL DES TRAVAUX**