

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE NICE**

**N° 2403963**

---

**COLLECTIF ASSOCIATIF 06 POUR DES  
REALISATIONS ECOLOGIQUES**

**ASSOCIATION DE DEFENSE DE  
L'ENVIRONNEMENT DU VALLON DE SAINT-  
BLAISE**

---

**Mme Asnard  
Rapporteure**

---

**Mme Monnier-Besombes  
Rapporteure publique**

---

**Audience du 17 mars 2026  
Décision du 7 avril 2026**

---

**C**

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le tribunal administratif de Nice

(5ème Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire, enregistrés le 17 juillet 2024 et le 6 octobre 2025, l'association du collectif associatif 06 pour des réalisations écologiques et l'association de défense de l'environnement du vallon de Saint-Blaise, représentées par Me Victoria, demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler les arrêtés du 16 mai 2024 et du 5 août 2024 du préfet des Alpes-Maritimes déclarant d'utilité publique au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur le projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix-de-fer – route du Col de l'Olivier sur le territoire de la commune de Saint-Blaise ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat et de la métropole Nice Côte d'Azur la somme de 3 000 euros sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- leur requête n'a pas perdu son objet ; il y a toujours lieu d'y statuer ;
- leur requête n'est pas tardive ;

- elles justifient d'un intérêt à agir ;
- l'arrêté attaqué est entaché d'incompétence ;
- l'étude d'impact est insuffisante au regard des exigences de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ;
- il n'est pas démontré que la métropole Nice Côte d'Azur n'était pas en mesure de réaliser le projet en litige dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation ;
- les inconvénients du projet l'emportent sur ses avantages.

Par deux mémoires en défense, enregistré le 10 mars 2025 et le 20 octobre 2025, le préfet des Alpes-Maritimes conclut :

- 1°) au non-lieu à statuer sur la requête présentée par les associations requérantes ;
- 2°) à défaut, au rejet de leur requête.

Il fait valoir que :

- la requête a perdu son objet dès lors que l'arrêté du 16 mai 2024 a été définitivement retiré et remplacé par un arrêté du 5 août 2024 ;
- les moyens soulevés dans la requête ne sont pas fondés.

Par deux mémoires en défense, enregistrés le 23 mai 2025 et le 22 octobre 2025, la métropole Nice Côte d'Azur, représentée par la SELARL Itinéraires Avocats Cadoz-Lacroix-Vey-Verne, conclut :

1°) à titre principal, au non-lieu à statuer sur la requête présentée par les associations requérantes ;

2°) à titre subsidiaire, au rejet de leur requête ;

3°) à titre infiniment subsidiaire, à ce qu'il soit sursis à statuer afin que soit prise une mesure de régularisation de l'étude d'impact ;

4°) en tout état de cause, à ce qu'il soit mis à la charge solidaire des associations requérantes une somme de 5 000 euros au titre des frais exposés et non compris dans les dépens.

Elle soutient que :

- la requête a perdu son objet dès lors que l'arrêté du 16 mai 2024 a été définitivement retiré et remplacé par un arrêté du 5 août 2024 ;
- les associations requérantes ne justifient de leur qualité pour agir ;
- elles ne justifient pas de leur intérêt à agir ;
- les moyens soulevés dans la requête ne sont pas fondés.

Un mémoire, enregistré le 11 mars 2026, présenté par l'association du collectif associatif 06 pour des réalisations écologiques et l'association de défense de l'environnement du vallon de Saint-Blaise, n'a pas été communiqué.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Asnard, conseillère,
- les conclusions de Mme Monnier-Besombes, rapporteure publique,
- les observations de Me Bronzani, représentant les associations requérantes ;
- les observations de Mme Laachi, représentant la préfecture ;
- et les observations de Me Ollier, représentant la métropole Nice Côte d'Azur.

Considérant ce qui suit :

1. Par arrêté du 16 mai 2024, le préfet des Alpes-Maritimes a déclaré d'utilité publique, au profit de la métropole Nice Côte d'Azur, le projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix-de-fer – route du Col de l'Olivier sur le territoire de la commune de Saint-Blaise. Par arrêté du 5 août 2024, le préfet des Alpes-Maritimes a retiré et remplacé l'arrêté du 16 mai 2024. L'association du collectif associatif 06 pour des réalisations écologiques et l'association de défense de l'environnement du vallon de Saint-Blaise demandent au tribunal, dans le dernier état de leurs écritures, d'annuler ces deux arrêtés.

Sur l'exception de non-lieu opposée par le préfet des Alpes-Maritimes et la métropole Nice Côte d'Azur :

2. Lorsqu'une décision administrative faisant l'objet d'un recours contentieux est retirée en cours d'instance pour être remplacée par une décision ayant la même portée, le recours doit être regardé comme tendant également à l'annulation de la nouvelle décision. Lorsque que le retrait a acquis un caractère définitif, il n'y a plus lieu de statuer sur les conclusions dirigées contre la décision initiale, qui ont perdu leur objet. Le juge doit, en revanche, statuer sur les conclusions dirigées contre la nouvelle décision.

3. Il ressort des pièces du dossier que postérieurement à l'introduction de la requête, le préfet des Alpes-Maritimes a, par un arrêté du 5 août 2024, retiré et remplacé l'arrêté du 16 mai 2024. L'arrêté du 5 août 2024 a la même portée que l'acte retiré. Dans ces conditions, le préfet des Alpes-Maritimes et la métropole Nice Côte d'Azur sont fondés à soutenir qu'il n'y a plus lieu de statuer sur les conclusions dirigées contre l'arrêté du 16 mai 2024, dont le retrait est, au jour du présent jugement, devenu définitif.

Sur les conclusions à fin d'annulation de l'arrêté du 5 août 2024 déclarant d'utilité publique le projet de création d'une voie nouvelle :

En ce qui concerne le moyen tiré de l'incompétence de l'auteur de l'acte :

4. Il ressort des pièces du dossier que l'arrêté attaqué du 5 août 2024 a été signé par M. Philippe Loos, secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes. Par un arrêté n° 2023.788 du 10 octobre 2023, publié dans le recueil des actes administratifs spéciaux n° 241.2023 de la préfecture des Alpes-Maritimes du 10 octobre 2023, M. Loos a reçu délégation à l'effet de signer tous arrêtés, actes, circulaires et décisions.

En ce qui concerne le moyen tiré du caractère insuffisant de l'étude d'impact :

5. Le projet soumis à enquête publique, consistant en une création de route sur une longueur d'un kilomètre et cinq-cents mètres, fait partie des travaux, ouvrages ou aménagements devant être soumis à une étude d'impact après un examen au cas par cas, en application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement et du 6° de l'annexe à cet article. L'autorité environnementale ayant soumis le projet à la réalisation d'une étude d'impact, cette dernière doit se conformer aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Cette étude doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

6. Aux termes du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) / 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) / c) De l'émission de polluants ; d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ; (...)* ». Aux termes du III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa rédaction alors en vigueur : « *III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : / une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; / – une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; / – une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; / – une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; / – une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. / Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52. ».*

S'agissant de l'absence d'évaluation de l'accroissement du trafic routier induit par le projet :

7. Les associations requérantes soutiennent que l'absence de prise en compte des incidences du projet sur l'augmentation du trafic routier révèle une insuffisance de l'étude d'impact ayant eu pour effet de nuire à l'information complète de la population. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact comporte un chapitre IV.4.4 intitulé « voirie, transports, trafics ». Ainsi, sur le trafic routier, ce chapitre présente des données relatives à la route métropolitaine 14 et à la route du col de l'Olivier. Un tableau récapitule les trafics moyens journaliers qui ont été constatés pendant 7 jours en décembre 2014 dans le cadre de l'étude d'impact préalable à la mise en œuvre de la ZAC de la Saoga. Il est également indiqué dans cette étude d'impact que la réalisation de la voie nouvelle de la route du Col de l'Olivier conduira à augmenter localement le trafic des véhicules de types individuels des habitants de la partie haute de la commune de Saint-Blaise, ainsi que de ceux en provenance des communes avoisinantes et que le trafic prévu sur la voie nouvelle est de l'ordre de 500 véhicules par jour. La métropole Nice Côte d'Azur indique dans son mémoire en réponse à l'avis émis le 16 janvier 2023 par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe), que les études actuelles permettraient d'établir que, d'ici 20 ans, le trafic global augmenterait d'environ 10 %. D'une part, si les associations requérantes soutiennent que les données sur l'état du trafic existant sont anciennes, dès lors qu'elles issues d'un comptage réalisé en 2014, et qu'aucune étude de trafic n'est produite, il ressort toutefois des pièces du dossier, et notamment du rapport d'enquête publique, qu'un second comptage a été réalisé en novembre 2023 permettant d'établir que le trafic moyen journalier a très peu évolué et que la prévision de 500 à 550 véhicules par jour sur la voie nouvelle se confirme, de sorte que, si une insuffisance de l'étude d'impact peut exister, celle-ci, compte tenu du faible écart entre les données de 2014 et les données de 2023, n'a pas pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population. D'autre part, il ne résulte pas des dispositions du code de l'environnement citées au point précédent que l'étude d'impact doive obligatoirement comprendre une description des hypothèses de trafic à l'horizon d'une vingtaine d'années. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée.

S'agissant de l'absence d'évaluation des risques d'accidentologie induit par le projet :

8. Il ne ressort pas du III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement que l'étude d'impact doit comprendre une analyse des risques d'accidentologie. Dès lors, les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que cette étude est entachée d'insuffisance pour ce motif.

S'agissant de l'absence d'analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation :

9. Les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact est entachée d'une insuffisance quant aux conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation. Cependant, l'étude d'impact comporte un chapitre V.3.3.4.3 intitulé « conséquences prévisibles du projet de voirie sur le développement éventuel de l'urbanisation » qui indique qu'en dehors des secteurs situés aux extrémités du linéaire, le PLUm ne prévoit pas d'urbanisation à court ou long terme autour de la voie nouvelle. Ainsi, l'association requérante n'est pas fondée à soutenir que l'étude d'impact serait, sur ce point, insuffisante. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée.

S'agissant de l'absence d'analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet :

10. Si les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact est entachée d'une insuffisance en l'absence d'analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, il ressort toutefois de cette étude qu'un chapitre V.3.3.4.2 est consacré à cet item, dans lequel est étudié l'impact du projet sur les espaces agricoles, boisés et naturels. Par suite, cette branche du moyen ne peut qu'être écarté.

S'agissant de l'absence d'analyse des émissions de gaz à effet de serre induites par le projet :

11. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact comporte une partie traitant spécifiquement des effets du projet sur la qualité de l'air et les émissions de polluants. Il est indiqué que le projet engendrera un impact positif significatif sur la qualité de l'air à l'échelle de la zone d'étude, avec une diminution en moyenne de 81 % à 82 % des émissions, par rapport au trajet actuellement utilisé via la route métropolitaine n° 14. Cette étude compare les émissions de gaz à effet de serre en cas de réalisation du projet et en l'absence de réalisation du projet. Il est précisé que cette évaluation des quantités de polluants émises a été réalisée à l'aide du logiciel Impact Ademe (version 2). Par ailleurs, cette étude d'impact comporte également une partie dédiée à l'analyse des effets du projet sur l'environnement en phase chantier. Il en résulte que les requérantes ne sont pas fondées à prétendre que l'étude d'impact n'a pas suffisamment examiné les incidences du projet sur le climat, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant de l'insuffisante analyse du risque incendie et du risque inondation :

12. Les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact ne fait pas suffisamment mention de l'aggravation par le projet du risque incendie. Toutefois, il ressort de cette étude, qui comporte une partie dédiée aux impacts du projet sur l'environnement, que l'impact du projet sur le risque incendie est qualifié de négligeable en phase exploitation dès lors que la zone du projet sera débroussaillée de 7 mètres de part et d'autre de la voie et que deux points d'eau incendies seront mis en place. En se bornant à soutenir que la circulation de véhicules à moteur thermique aggravera nécessairement le risque incendie, les sociétés requérantes ne démontrent pas en quoi l'étude d'impact est insuffisante sur ce point. En outre, si les associations requérantes soutiennent que le risque d'inondations n'est pas suffisamment pris en compte par l'étude d'impact, elles ne peuvent utilement invoquer les dispositions de l'article R. 214-1 du code de l'environnement qui ne sont pas applicables à l'opération en cause dès lors, ainsi que le mentionne cette étude, le projet n'implique aucun rejet ou prélèvement dans les eaux souterraines susceptibles de modifier l'aspect quantitatif des masses d'eau. Par suite, l'étude d'impact n'est pas entachée d'insuffisances en ce qui concerne l'analyse des impacts du projet sur les risques incendies et inondations.

En ce qui concerne l'utilité publique du projet :

13. Il appartient au juge administratif, lorsqu'il doit se prononcer sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients

d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Il lui appartient également, s'il est saisi d'un moyen en ce sens, de s'assurer, au titre du contrôle sur la nécessité de l'expropriation, que l'inclusion d'une parcelle déterminée dans le périmètre d'expropriation n'est pas sans rapport avec l'opération déclarée d'utilité publique.

14. Tout d'abord, l'opération litigieuse, qui consiste en la création d'une nouvelle voie sur un kilomètre et cinq-cents mètres afin de relier le lotissement de la ZAC de la Saoga au hameau de la Croix-de-fer sur la commune de Saint-Blaise, a pour objet d'améliorer la desserte de la commune et d'accompagner le développement urbain du territoire concerné. Il ressort des pièces du dossier que le système viaire souffre de plusieurs carences structurelles qui ne favorisent pas la bonne intégration de l'ensemble de la commune à l'agglomération niçoise et la bonne installation des habitants de la ZAC de la Saoga. La création de la voie nouvelle aura pour effet de fluidifier le trafic sur la commune, d'améliorer l'accès aux voies structurantes de la plaine du Var, de sécuriser les déplacements notamment pour les transports, de réduire les distances et les temps de trajet entre les collines et la plaine du Var et d'augmenter le nombre de stationnements disponibles pour les riverains à l'extrémité nord du projet. Le projet présente dès lors un intérêt public.

15. Ensuite, à supposer que les associations requérantes entendent soutenir que le choix de ne pas réaménager les infrastructures routières existantes n'est pas justifié, il apparaît toutefois, et ainsi que le fait valoir le préfet en défense, que l'unique solution alternative consistant à réhabiliter les voies existantes aurait impliqué un impact supérieur sur le parcellaire privé notamment par l'acquisition d'emprises attenantes à des habitations. En outre, la circonstance que le coût du projet en litige soit quasiment identique au coût du projet alternatif consistant à réaménager l'existant est sans incidence. Par suite, elles ne sont pas fondées à soutenir que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation.

16. Enfin, et d'une part, les associations requérantes soutiennent que les inconvénients du projet dépasseront ses avantages, notamment en termes d'atteintes à l'environnement et d'augmentation du risque d'accidents, dès lors que l'augmentation du trafic routier aura nécessairement pour conséquence d'engendrer de la pollution sonore et atmosphérique par l'émission de gaz à effet de serre supplémentaire et que l'accidentologie dans les hameaux traversés sera augmentée compte tenu de la vitesse de circulation qui sera fixée à cinquante kilomètres par heure, de la déclivité de la route et des virages en épingle qui existent au sein de ces hameaux. Toutefois, eu égard à la faible envergure du projet, qui prévoit une artificialisation d'un kilomètre et cinq-cents mètres et compte tenu de ce qui a été dit précédemment à propos des effets du projet sur la qualité de l'air et de l'accroissement du trafic routier induit par le projet, les inconvénients du projet invoqués par les associations ne sont pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique eu égard à l'intérêt qui s'attache à sa réalisation dont les avantages ont été exposés au point 14. Il en va de même de la circonstance que le projet se situe « à proximité », et non dans le périmètre ainsi que le fait valoir le préfet des Alpes-Maritimes en défense, de la zone de protection de biotope « des vallons obscurs en rive gauche de la basse vallée du Var », de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 « le Var » et « vallons de Récastron, Darboussan et de l'Ubac », de la ZNIEFF de type 1 « vallons du Porcio et de Gorguette » et du site Natura 2000 « basse vallée du Var ». D'ailleurs, il ressort des pièces du dossier, et notamment du rapport d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, que le choix du projet a pris en compte les principaux enjeux du site en s'appuyant sur une piste DFCI existante, en prévoyant la mise

en place d'une écluse simple en partie haute, une circulation sur une seule voie, et la limitation de la vitesse à trente kilomètres par heure dans les zones habitées.

17. D'autre part, en se bornant à invoquer un défaut de maîtrise du coût du projet, alors que celui-ci a été estimé 4 064 880 d'euros toutes taxes comprises par le porteur de projet, dans le volet correspondant à l'appréciation sommaire des dépenses figurant au dossier soumis à enquête publique, les associations requérantes n'établissent pas qu'il représenterait un inconvénient excessif au regard de l'intérêt de l'opération.

18. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées en défense, que les associations requérantes ne sont pas fondées à demander l'annulation de l'arrêté du 5 août 2024 par lequel le préfet des Alpes-Maritimes a déclaré d'utilité publique au bénéfice de la métropole Nice Côte d'Azur le projet de création d'une voie nouvelle entre la ZAC de la Saoga et le hameau de la Croix-de-fer sur le territoire de la commune de Saint-Blaise.

Sur les frais liés au litige :

19. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat et de la métropole Nice Côte d'Azur, qui ne sont pas dans la présente instance les parties perdantes, la somme demandée par l'association du collectif associatif 06 pour des réalisations écologiques et par l'association de défense de l'environnement du vallon de Saint-Blaise au titre des frais exposés par elles et non compris dans les dépens. Il y a lieu, en revanche, de faire application de ces dispositions et de mettre à la charge solidaire des associations requérantes une somme de 1 500 euros au titre des frais exposés par la métropole Nice Côte d'Azur et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : Il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions de la requête des associations requérantes tendant à l'annulation de l'arrêté du 16 mai 2024.

Article 2 : Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

Article 3 : Les associations requérantes verseront solidairement à la métropole Nice Côte d'Azur une somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à l'association du collectif associatif 06 pour des réalisations écologiques et à l'association de défense de l'environnement du vallon de Saint-Blaise, au préfet des Alpes-Maritimes et à la métropole Nice-Côte d'Azur.

Délibéré après l'audience du 17 mars 2026, à laquelle siégeaient :

M. d'Izarn de Villefort, président,  
Mme Moutry, première conseillère,  
Mme Asnard, conseillère,  
assistés de M. de Thillot, greffier.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 7 avril 2026.

La rapporteure,

signé

M. ASNARD

Le président,

signé

P. D'IZARN DE VILLEFORT

Le greffier,

signé

J-Y DE THILLOT

La République mande et ordonne au préfet des Alpes-Maritimes en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,  
Pour le greffier en chef  
Ou par délégation, le greffier