



Mission régionale d'autorité environnementale  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité  
environnementale de région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur  
le plan de déplacements urbains de la communauté  
d'agglomération Sophia-Antipolis (06)**

n° saisine 2020 - 2544

n° MRAe 2020APACA18

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Conformément au règlement intérieur du CGEDD et aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 21 janvier 2020), cet avis a été adopté le 29 avril 2020 en « collégialité électronique » par Marc Challéat, Jean-François Desbouis et Christian Dubost membres de la MRAe.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la communauté d'agglomération Sophia Antipolis pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 28 janvier 2020.

---

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-21 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale et à l'article L. 122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Toutefois, en application de la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 et de ses textes subséquents, le point de départ de ce délai est reporté jusqu'à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de cessation de l'état d'urgence sanitaire, soit le 24 juin 2020.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 07/02/2020 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 10 mars 2020 et par courriel du 07/02/2020 le préfet territorialement concerné au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement (DDTM 06), qui a transmis une contribution en date du 29 avril 2020.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#) et sur le [site de la DREAL](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

## Sommaire de l'avis

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis.....	2
Synthèse de l'avis.....	4
Avis.....	6
1.Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité du rapport sur les incidences environnementales et de la démarche d'élaboration du PDU.....	6
1.1.Contexte et objectifs du plan.....	6
1.2.Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	8
1.3.Qualité de la démarche environnementale et de l'information du public.....	9
1.3.1.Contenu du PDU et de son évaluation environnementale.....	9
1.3.2.Justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....	9
2.Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	10
2.1.Qualité de l'air, cadre de vie et santé humaine.....	10
2.1.1.Qualité de l'air et les risques sanitaires associés.....	10
2.1.2.Nuisances sonores.....	12
2.1.3.Energie et émissions de gaz à effet de serre (GES).....	13
2.2.Cohérence urbanisme-transports.....	13
2.3.Organisation du stationnement.....	14
2.4.Espaces naturels, biodiversité et paysages.....	15
2.4.1.Espaces naturels et biodiversité (dont sites Natura 2000).....	15
2.4.2.Continuités écologiques.....	18
2.4.3.Paysage.....	18
2.5.Besoins fonciers et la gestion économe de l'espace.....	20

## Synthèse de l'avis

La communauté d'agglomération Sophia-Antipolis (CASA), située dans le département des Alpes-Maritimes (06), est un territoire présentant de forts contrastes. Entre la Méditerranée et le massif alpin, le territoire communautaire présente successivement une façade littorale densément peuplée et urbanisée, un moyen-pays collinaire à vocation résidentielle et tertiaire structuré par la technopole Sophia-Antipolis, et un haut-pays montagneux difficile d'accès à dominante naturelle.

Le PDU de la CASA pour la période 2020-2030 peine à traduire son ambition de forte réduction de la part modale de la voiture (51 % en 2030 contre 66 % en 2009) en actions opérationnelles. Le PDU est en effet composé essentiellement d'actions « immatérielles » portant sur l'information, la sensibilisation et la mobilisation du public et des acteurs de l'éco-mobilité. Les seules dispositions opérationnelles du plan concernent :

- le renforcement des infrastructures de transports collectifs, terrestres ou maritimes, dont le bus-tram Antibes-Technopole Sophia Antipolis,
- le développement des voies piétonnes et des pistes cyclables,
- la réalisation et le maillage de parcs-relais multimodaux.

Ce caractère très général du PDU sans ancrage territorial fort ne traduit pas, au regard des principaux dysfonctionnements identifiés dans le diagnostic et dans l'analyse de l'état initial de l'environnement (difficultés de circulation, pollution de l'air et effets sanitaires associés, ambiance sonore dégradée...), une réponse concrète et adaptée, pour la protection de l'environnement, l'amélioration du cadre de vie des habitants, et plus généralement pour la promotion du déplacement durable sur la CASA.

L'évaluation environnementale du PDU est insuffisamment approfondie sur le volet de la qualité de l'air, des émissions de gaz à effet de serre (GES), de l'ambiance sonore, de la consommation d'énergie fossile, ou encore de l'articulation entre l'urbanisme et les transports. La consolidation du dossier sur ces points est nécessaire, d'une part pour la bonne prise en compte d'enjeux essentiels liés à la forte urbanisation d'une large partie du territoire située en bordure d'infrastructures routières lourdes à fort trafic (A8, RDN7...), et d'autre part pour garantir la bonne articulation du PDU avec les documents-cadres et avec les stratégies nationales et régionales en matière de qualité de l'air.

Par ailleurs, le caractère peu détaillé des actions du PDU, et leur faible niveau de spatialisation, y compris pour les plus concrètes d'entre elles ne permet pas une analyse pertinente des effets potentiellement négatifs du plan sur tous les enjeux environnementaux (biodiversité, continuités écologiques, paysage) du territoire.

En particulier, le secteur de la technopole Sophia Antipolis, porteur d'enjeux environnementaux importants (biodiversité, continuités écologiques et paysage), et concerné par une grande part des aménagements du PDU, est peu analysé. Le réseau de fonctionnalités écologiques de la CASA n'est pas précisé.

L'évaluation environnementale de la stratégie et du programme d'actions ne permet pas d'évaluer l'adéquation du PDU avec les ambitions annoncées en matière d'amélioration du cadre de vie et de la santé humaine des populations, et de préservation de l'environnement sur le territoire communautaire.

## **Recommandations principales**

- **Reprendre le programme d'actions afin de rendre le PDU plus opérationnel ; identifier les secteurs affectés par le PDU au regard des principaux enjeux représentatifs de l'état initial de l'environnement, et fournir une carte synthétique de leur localisation sur le territoire communautaire.**
- **Compléter l'évaluation environnementale du PDU sur la qualité de l'air et les risques sanitaires associés ; fixer un objectif du PDU cohérent d'une part avec les seuils de qualité de l'air et d'autre part avec les cibles régionales du SRADDET ; proposer des actions détaillées permettant de mesurer le niveau d'atteinte de cet objectif.**
- **Préciser le contenu du PDU sur l'amélioration de l'ambiance sonore, et la cohérence du plan avec les objectifs des documents-cadres du territoire.**
- **Fournir une évaluation des incidences Natura 2000 conforme aux exigences réglementaires et correctement ciblée sur les habitats et espèces indicatrices, et sur les objectifs de conservation des sites concernés.**
- **Analyser précisément dès le stade de l'élaboration du PDU les incidences sur le réseau de continuités écologiques du territoire, notamment dans le secteur sensible de la technopole de Sophia Antipolis.**
- **Reprendre l'analyse paysagère du PDU afin d'évaluer de façon précise et exhaustive, dès le stade d'élaboration du plan, la cohérence des choix opérés et des actions prévues avec les documents-cadres du territoire.**

## Avis

Cet avis est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

- le dossier de plan de déplacements urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Sophia-Antipolis (CASA),
- une annexe relative au bilan de la concertation,
- l'annexe accessibilité,
- la « charte d'aménagement des points d'arrêts et d'accessibilité au bus »,
- le rapport d'évaluation environnementale du PDU, comportant une évaluation des incidences sur Natura 2000.

### 1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité du rapport sur les incidences environnementales et de la démarche d'élaboration du PDU

#### 1.1. Contexte et objectifs du plan

La communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) créée le 01 janvier 2002 regroupe (depuis 2012) 24 communes<sup>1</sup> du département des Alpes-Maritimes (06), totalisant 176 000 habitants (donnée 2016) sur un territoire d'environ 48 300 hectares. Le territoire de la CASA est couvert par le SCoT (22) de la CASA approuvé le 05 mai 2008 et en cours de révision depuis juillet 2011. La CASA est concernée par la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes (5.).

La révision du plan de déplacements urbains (PDU) de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis a été arrêtée le 16 décembre 2019 en remplacement du PDU approuvé le 05 mai 2008. Elle a pour objectif pour la période 2020-2030, selon le dossier de PDU, la prise en compte sur le périmètre communautaire élargi (vers le haut pays) de 2012, des « *nouvelles attentes en matière d'organisation de la mobilité, face aux évolutions technologiques et aux problématiques de précarité sociale* ». Le contenu réglementaire du PDU s'articule autour des 11 objectifs précisés à l'[article L.1214-2 du code des transports](#).

---

<sup>1</sup> Les 24 communes membres de la CASA sont : Antibes, Le Bar-sur-Loup, Bézaudun-les-Alpes, Biot, Bouyon, Causols, Châteauneuf-Grasse, Cipières, La Colle-sur-Loup, Conségudes, Courmes, Coursegoules, Les Ferres, Gourdon, Gréolières, Opio, Roquefort-les-Pins, La Roque-en-Provence, Le Rouret, Saint-Paul-de-Vence, Tourrettes-sur-Loup, Valbonne, Vallauris, Villeneuve-Loubet.

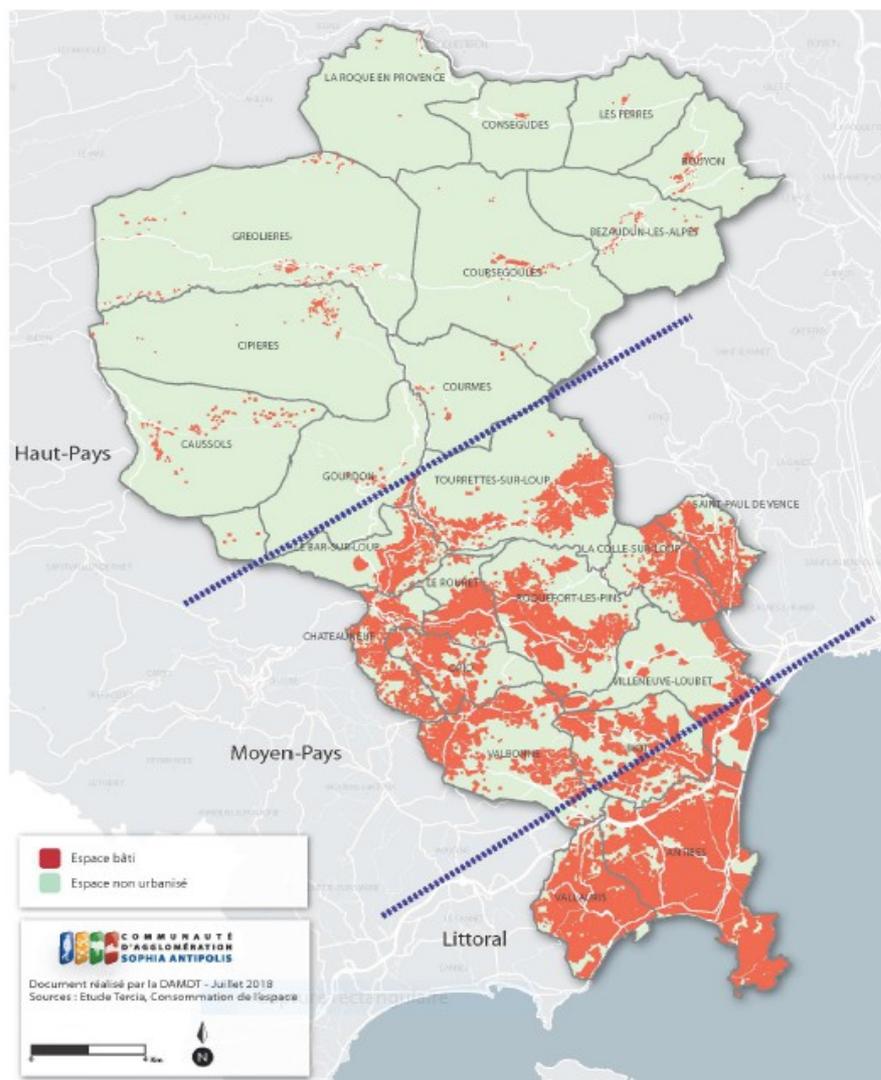


Figure 1 – carte des 24 communes et des 3 secteurs de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis – source rapport de présentation.

Le PDU de la CASA comporte sept axes stratégiques déclinés en 33 actions :

- **l'axe 1** (7 actions) « *Faire connaître et adopter l'offre de mobilité existante* » comporte des actions en faveur de la sensibilisation du public à l'éco-mobilité (transports en commun, plan d'entreprises, recherche et développement...),
- **l'axe 2** (9 actions) « *Développer l'usage des transports en commun* » prévoit le renforcement et l'optimisation des infrastructures de transport collectifs (bus-tram Antibes-Technopole Sophia Antipolis, transport à la demande, transport scolaire, navette autonome, navettes maritimes...),
- **l'axe 3** (4 actions) « *Développer la pratique des modes actifs* » porte sur le développement et la sécurisation des voies piétonnes et des pistes cyclables,
- **l'axe 4** (2 actions) « *Articuler les modes de déplacements entre eux* » concerne la réalisation et le maillage de parcs-relais multimodaux,

- l'axe 5 (4 actions) « *Réinterroger la nécessité de chaque déplacement* » a pour but la limitation du déplacement physique dans les relations professionnelles ou personnelles,
- l'axe 6 (5 actions) « *Repenser la place de la voiture* » porte sur les dispositifs de limitation de l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements (co-voiturage, aménagements de voirie...),
- l'axe 7 (2 actions) « *Organiser le transport des marchandises* » vise à rationaliser les flux routiers de marchandises en milieu urbain et inter-urbain.

Sur les 33 actions que compte le PDU, environ un quart d'entre elles (réparties sur les axes 2, 3, 4 et 6) se traduisent par un aménagement opérationnel d'ampleur significative. Les autres actions du PDU peuvent être considérées comme « *immatérielles* », c'est-à-dire sans incidence directe sur le milieu physique (communication et sensibilisation, évolutions comportementales, promotion de l'éco-mobilité, plans d'entreprises pour les déplacements ...).

L'objectif affiché est celui d'une réduction très importante de la part de la voiture individuelle de 66 % en 2009 à 51 % en 2030 ; la part modale du vélo atteindrait 9 % (1 % en 2009) et celle des transports collectifs 10 %. Comme on le verra dans la suite de l'avis, les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif ne semblent pas à la hauteur des ambitions.

Concernant les choix financiers, les coûts de fonctionnement et d'investissement sont donnés pour chacun des sept axes stratégiques du PDU « *à titre indicatif* » sur une période de 10 ans, pour une enveloppe totale de 378 millions d'euros. Les deux postes les plus dotés financièrement sont l'axe 2 « *Développer l'usage des transports en commun* » (172 millions d'euros) soit environ 46 %) et l'axe 3 « *Développer la pratique des modes actifs* » (19,7 millions d'euros ; environ 5%), qui rassemblent les actions les plus concrètes du PDU en faveur du développement des transports collectifs et des modes de déplacement actifs. En revanche, le montant relatif à l'axe 4 « *Articuler les modes de déplacements entre eux* » (1,6 M€ environ) semble faible au regard de l'importance du développement multimodal et de l'aménagement de parcs relais dans l'organisation durable du territoire.

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire communautaire et des effets potentiels du PDU, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la qualité de l'ambiance sonore et la limitation de la pollution de l'air, du fait de l'utilisation actuellement prédominante de la voiture individuelle ;
- la limitation de la consommation d'énergie fossile engendrée par le transport routier de personnes et de marchandises, et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) (21) ;
- la gestion économe de l'espace naturel et agricole du territoire communautaire, et la préservation des espaces naturels remarquables, de la biodiversité floristique et faunistique, des continuités écologiques, et des paysages.

La MRAe considère également très importante la question de l'articulation entre urbanisme et transport.

### 1.3. Qualité de la démarche environnementale et de l'information du public

#### 1.3.1. Contenu du PDU et de son évaluation environnementale

Le PDU de la CASA est composé d'actions majoritairement « immatérielles » axées sur le numérique, les nouvelles technologies, la communication et la sensibilisation du public, la mise en réseau des acteurs, qualitatives et globalement peu détaillées sur le plan opérationnel, en prise d'appui très limitée sur le réseau de mobilité (route et fer) du territoire.

Le PDU se caractérise par un manque de précisions relatif à son volet opérationnel. L'un des exemples les plus caractéristiques est « l'absence de connaissance du nombre, de la taille et de l'emplacement potentiel des futurs parcs-relais », révélatrice d'une réflexion insuffisamment aboutie du PDU en termes d'aménagement du territoire.

Le faible niveau d'actions concrètes et le manque de spatialisation de celles-ci ne permet pas une bonne évaluation du PDU de la CASA pour la pertinence et la cohérence des réponses apportées avec le diagnostic territorial, pour la mesure de la capacité du plan à remplir les objectifs qu'il s'est assigné, et pour l'analyse de ses incidences potentiellement négatives sur l'environnement et sur le cadre de vie. Cette faiblesse du PDU ne permet pas non plus d'impulser et d'encadrer efficacement des opérations concrètes de mobilité durable dans les documents d'urbanisme locaux (PLU notamment) qui doivent prendre en compte ses dispositions.

Il n'est pas présenté de cartographie d'ensemble (axes routiers, lignes de transports en commun, gares SNCF, parcs-relais, modes actifs...) de l'organisation des déplacements prévue par le PDU à l'échelle de la CASA.

Le manque de dispositions du PDU concernant le Haut-Pays ne s'inscrit pas dans une vision globale de l'aménagement du territoire.

Les zones impactées de manière notable par la mise en œuvre du PDU, prévues par le contenu réglementaire d'une évaluation environnementale (article R.122-20 du code de l'environnement), ne sont pas présentées.

**Recommandation 1 : Reprendre le programme d'actions afin de rendre le PDU plus opérationnel ; identifier les secteurs affectés par le PDU au regard des principaux enjeux représentatifs de l'état initial de l'environnement, et fournir une carte synthétique de leur localisation sur le territoire communautaire.**

#### 1.3.2. Justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées

L'article R.122.20 du code de l'environnement prévoit que « l'évaluation environnementale du plan, schéma, programme et autre document de planification, comporte : [...] 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ». Cette justification des choix environnementaux présidant à l'élaboration du PDU n'est pas réellement présentée : le chapitre 1 du rapport d'évaluation environnementale du PDU de la CASA, axé essentiellement sur les aspects sanitaires, sociaux, et économiques, est très sommaire et général pour la justification.

L'évaluation environnementale du PDU de la CASA ne présente pas d'examen de « solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou docu-

ment de planification dans son champ d'application territorial », tel que demandé à l'article R.122-20 du code de l'environnement.

Le calendrier du PDU est présenté, de façon sommaire et sans commentaire, sur une période de 10 ans entre 2020 et 2030 selon trois niveaux de priorité : court terme (2020-2023), moyen terme (2024-2026) et long terme (2027-2030). La programmation à court terme d'actions telles que la mise en service partielle du bus-tram Antibes Sophia Antipolis (action 2.1) et l'aménagement d'itinéraires cyclables (action 3.2), s'inscrit dans l'objectif de renforcement des transports collectifs et des modes actifs de déplacement.

En revanche, l'ouverture des cinq parcs-relais (action 4.2) et des dix aires de co-voiturage (action 6.1), est prévue seulement à moyen terme à partir de 2024. Le caractère tardif de la réalisation de ces deux actions, pourtant essentielles au réseau de déplacement durable de la CASA, n'est pas justifié dans le dossier ; leur faible niveau de complexité en permet pourtant une réalisation rapide.

Enfin, le dossier expose de manière très peu détaillée les évolutions à venir du bus tram. Eu égard à ce faible avancement, aucune évolution significative ne devrait intervenir au cours de la période couverte par le PDU, au-delà de la mise en service du projet en cours de finalisation.

La compatibilité du PDU avec le SCoT est peu explicitée pour l'articulation urbanisme-transport et pour l'organisation du stationnement. Il en est de même avec la charte du parc naturel régional (PNR) des Préalpes d'Azur pour la préservation des paysages.

**Recommandation 2 : Justifier les choix opérés par le PDU au regard de solutions de substitution raisonnables ; préciser la compatibilité du PDU avec le SCoT de la CASA et avec la charte du PNR sur les points précités.**

## **2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan**

Le PDU a par nature une vocation environnementale puisqu'il vise notamment à limiter la part modale des déplacements routiers générateurs de nuisances en matière de pollution de l'air, de bruit, d'émission de gaz à effet de serre, de consommation d'énergies fossiles, voire d'artificialisation des sols. Son évaluation environnementale a pour but d'apprécier son niveau d'ambition et sa capacité à remplir ces objectifs tout en assurant un bon niveau de préservation de l'environnement (espaces naturels, biodiversité ...), ainsi que la pertinence et la cohérence des dispositions envisagées en termes de localisation sur le territoire et de programmation dans le temps.

### **2.1. Qualité de l'air, cadre de vie et santé humaine**

#### **2.1.1. Qualité de l'air et les risques sanitaires associés**

La recherche d'un équilibre durable entre mobilité et protection de la santé humaine constitue un objectif majeur de l'élaboration d'un PDU. Le développement résidentiel et économique de la CASA entraîne, malgré la stagnation de la population observée depuis une dizaine d'années, une forte progression de l'étalement urbain sur le Moyen et le Haut-Pays. Cette périurbanisation grandissante jointe à la faiblesse de la desserte en transports en commun (6% du total des déplacements) engendre un flux massif de voitures individuelles drainé vers les axes structurants du territoire (A8, RD35, RD103, RD4, RD6007).

Les conséquences néfastes de ce fort trafic routier peuvent s'avérer significatives. Le trafic routier connaît en outre un regain d'intensité en période touristique estivale dans la zone littorale.

L'analyse de la situation initiale se limite à la présentation succincte des principaux polluants atmosphériques (ozone, particules fines, oxydes d'azote, dioxyde de soufre), et de l'IQA (21) sur la base des données AtmoSud (21) de 2017 à l'échelle large du département des Alpes-Maritimes, sans référence au secteur routier et aux déplacements sur la CASA. La présence de trois stations<sup>2</sup> Atmo Sud sur la CASA n'est pas suffisamment exploitée pour la caractérisation de la qualité de l'air du territoire.

L'étude souligne en conclusion et de façon très générale la nécessité de limiter l'utilisation des véhicules polluants. Cette approche globale sans ancrage territorial affirmé ne permet pas d'identifier et de localiser précisément les zones du territoire de la CASA particulièrement exposées aux nuisances engendrées par le trafic routier.

**Recommandation 3 : Identifier les secteurs sensibles du territoire du PDU ; préciser le niveau de pollution de l'air sur ceux-ci (dépassement éventuels des seuils réglementaires et seuils OMS), et les enjeux sanitaires pour les populations exposées.**

Selon le rapport d'évaluation environnementale, 14 actions du PDU sur 33 sont jugées favorables à l'amélioration de la qualité de l'air, essentiellement en raison de diverses mesures visant la limitation de l'usage de la voiture individuelle, le développement des transports en commun et des modes actifs de déplacement, la pacification du trafic (zones 30 par exemple), ou encore la montée en puissance des véhicules propres.

La question du report/déplacement éventuel des pollutions d'un point du territoire à un autre suite à certains aménagements routiers du PDU est également abordée, quoique de façon générale, en étant insuffisamment ciblée sur les secteurs de projet concernés.

D'une façon générale, l'aspect opérationnel du PDU reste vague sur le contenu technique, la localisation et le calendrier de réalisation des actions envisagées.

Le volet du trafic poids lourds lié au transport de marchandises n'est pas analysé. Par ailleurs, le manque d'éléments chiffrés, en dehors d'une projection quantitative sommaire « *fournie à titre illustratif* » sans explicitation du mode de calcul des résultats présentés, ne permet pas d'apprécier valablement la contribution du PDU aux objectifs affichés à 2030 en matière de qualité de l'air.

Les écarts du PDU par rapport aux trajectoires nationales et régionales (SradDET)(22) ne sont pas non plus évalués.

**Recommandation 4 : Compléter l'évaluation environnementale du PDU sur la qualité de l'air et les risques sanitaires associés ; fixer un objectif du PDU cohérent d'une part avec les seuils de qualité de l'air et d'autre part avec les cibles régionales du SRADDET ; proposer des actions détaillées permettant de mesurer le niveau d'atteinte de cet objectif.**

<sup>2</sup> Antibes Jean Moulin (fixe périurbain) ; Villeneuve-Loubet les Plans (mobile urbain) et Coursegoules Cheiron (fixe rural).

### 2.1.2. Nuisances sonores

Les cartes de bruit de la CASA montrent une forte exposition des populations à un « niveau sonore moyen considéré comme important » pour le routier et le ferroviaire, notamment sur les communes d'Antibes, Villeneuve-Loubet, Vallauris, Biot, Valbonne et Châteauneuf, au voisinage de plusieurs voies bruyantes à fort trafic, étroitement imbriquées dans le tissu urbain dense de la zone littorale et de la partie basse du Moyen Pays (au premier rang desquelles l'autoroute A8).

Le PPBE (21) de la CASA du 17/12/2012 identifie 18 zones à enjeux du territoire concernées par un dépassement des seuils sonores et les « zones calmes du territoire » principalement au centre et au nord du territoire à l'écart de l'A8 et des RD structurantes. L'extension du réseau ferré prévoit notamment la création d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes-sur-Mer. Les éléments fournis illustrant les nuisances générées par les différentes sources de bruit (infrastructures routières, voies ferrées et aéroport Nice Côte d'Azur) conduisent à une présentation de l'ambiance sonore initiale du territoire, correctement ciblée sur le contenu et les objectifs du PDU.

La limitation de l'exposition des populations aux nuisances sonores est un enjeu important du PDU, notamment sur le réseau qui dépend de sa compétence pour :

- la réduction des flux de circulation en particulier dans les zones fortement peuplées ou accueillant des établissements sensibles,
- la mise en place de dispositifs techniques visant à limiter les émissions sonores du trafic routier.

Plusieurs actions du PDU relatives à la limitation de la voiture individuelle et au développement des transports en commun et des modes actifs de déplacement, peuvent concourir à l'amélioration de l'environnement acoustique (mais aussi de la qualité de l'air) sur le territoire de la CASA.

Mais faute d'une définition détaillée et d'une localisation précise des actions concernées, l'analyse des incidences et les mesures de réduction d'impact du PDU ne permettent ni d'établir un bilan comparatif avant et après mise en œuvre du PDU pour l'ensemble des enjeux environnementaux (intégrant les effets sur l'environnement de la mise en service des nouvelles lignes de transport en commun), ni de garantir la cohérence du PDU avec les documents-cadres du territoire (dont le PPBE) en matière de déplacements.

Les mesures de réduction d'incidences présentées dans le dossier portent sur :

- la réalisation d'études sur les axes susceptibles d'être concernés par un report de trafic dû au PDU,
- l'adaptation du matériel roulant du bus-tram.

Ces dispositions présentent un caractère sommaire et général qui ne prend pas en compte l'ensemble des incidences potentiellement négatives du PDU en termes de nuisances sonores.

**Recommandation 5 : Préciser le contenu du PDU sur l'amélioration de l'ambiance sonore, et la cohérence du plan avec les objectifs des documents-cadres du territoire.**

### 2.1.3. Energie et émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'analyse de l'état initial basée sur des données extraites du PCET (21) Ouest 06 pour 2014-2019<sup>3</sup> fait apparaître :

- une consommation énergétique pour la mobilité de 470 Gwh/an, représentant environ 59% de la consommation énergétique totale du territoire pour l'année 2009,
- des émissions directes (ie générées directement sur le territoire de la CASA) de GES s'élevant à 140 000 téqCO<sub>2</sub> par an (27% du total).

Les données issues du PCET figurant dans le rapport de présentation du PDU, succinctes, incomplètes, anciennes, parfois difficilement compréhensibles, exprimées tantôt en énergie primaire et tantôt en énergie finale, ne peuvent valablement servir de base à une évaluation fiable de la consommation d'énergie et du niveau d'émissions de GES actuelles sur le territoire de la CASA.

**Recommandation 6 : Préciser le niveau de la consommation énergétique et des rejets de GES dus au trafic routier sur le territoire de la CASA, afin de pouvoir évaluer les apports du PDU sur ces deux thématiques.**

Comme pour la qualité de l'air (voir supra 2.3.1. *Sur la qualité de l'air*), l'analyse qualitative réalisée fait ressortir de façon justifiée les effets positifs du PDU sur la réduction de la consommation d'énergie fossile et la diminution des émissions de GES à l'horizon 2030.

La simulation effectuée, fondée sur une estimation de la répartition modale des déplacements et de la typologie du parc roulant (dont voiture électrique), montre à l'horizon 2030 une diminution de la consommation d'énergie liée aux transports et une réduction connexe des émissions de GES.

Toutefois, ces projections manquent d'explications sur la méthodologie employée et ne sont pas mises en perspective avec les trajectoires du Sraddet et de la loi énergie-climat du 8 novembre 2019 prévoyant notamment la neutralité carbone (21) en 2050, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030.

Le potentiel d'électrification du parc automobile de la CASA dans une optique d'exemplarité constitue un levier efficace de maîtrise des émissions de GES du territoire communautaire, insuffisamment mobilisé dans le PDU.

**Recommandation 7 : Préciser les hypothèses et les modalités d'évaluation de la réduction de la consommation d'énergie fossile et des émissions de GES envisagée par le PDU à l'horizon 2030, en cohérence avec la loi énergie-climat du 8 novembre 2019.**

## 2.2. Cohérence urbanisme-transport

La nécessaire articulation entre la localisation de l'habitat, des emplois et des commerces d'une part, et le réseau de transports notamment collectifs, d'autre part, est un enjeu important de l'aménagement du territoire pourtant peu examiné dans le dossier de PDU, tant sur le plan stratégique qu'opérationnel.

<sup>3</sup> Le PCET Ouest 06 pour 2014-2019 concerne la CASA, la CA du Pays de Grasse (CAPG), et les communes de Cannes, Antibes et Grasse.

La loi SRU<sup>4</sup> prévoit que les dispositions du PDU doivent être prises en compte dans les plans locaux d'urbanisme (PLU), notamment pour ce qui concerne les principes de développement urbain de nature à maîtriser efficacement l'usage de la voiture particulière.

A ce titre, le PDU de la CASA doit être plus précis sur la déclinaison opérationnelle des mesures portant sur la desserte en mode collectif des secteurs en expansion du territoire.

Le SCoT de la CASA du 05 mai 2008 exprime des attentes fortes en matière de :

- développement des transports collectifs et de l'intermodalité, « *notamment sur les principales routes, en général départementales, qui constituent avec l'autoroute A8, le réseau majeur des déplacements automobiles et des transports collectifs, par car et par bus, du département et de la communauté d'agglomération* »,
- cohérence entre le développement urbain et les transports collectifs,
- densification dans les secteurs desservis par les transports collectifs,
- maîtrise des besoins de déplacement, de la circulation automobile et du stationnement.

Le faible niveau de spatialisation du PDU de la CASA ne permet pas de s'assurer de la bonne adéquation des aménagements prévus sur ces points essentiels d'aménagement durable du territoire. En particulier la question clé de la cohérence urbanisme-transport, avec la densification de l'urbanisation le long de l'infrastructure majeure que constitue le bus-tram, n'est pas réellement abordée.

**Recommandation 8 : Préciser le contenu du PDU notamment au regard des dispositions du SCoT CASA, et affirmer son niveau prescriptif à destination des PLU sur l'obligation de densification du bâti dans les secteurs de bonne desserte par les transports en commun.**

La problématique de la cohérence urbanisme-transport se pose avec une acuité particulière pour l'organisation de la desserte du Haut-Pays qui connaît un accroissement important de sa population<sup>5</sup> avec un risque connexe d'étalement urbain non négligeable. Un équilibre est à trouver entre son nécessaire désenclavement dans un souci de cohérence fonctionnelle de la CASA d'une part, et l'impératif d'encadrement et de limitation de l'étalement urbain dans ce secteur particulièrement sensible sur le plan environnemental d'autre part.

Pourtant, le rapport de présentation du PDU est peu détaillé sur ce point important de promotion d'un projet de territoire cohérent et équilibré.

**Recommandation 9 : Compléter le PDU (et son évaluation environnementale) afin de mieux prendre en compte la problématique de la desserte du Haut-Pays dans l'élaboration du PDU de la CASA.**

### 2.3. Organisation du stationnement

Selon le dossier, l'offre de stationnement public est suffisante dans les secteurs fortement urbanisés tels que Antibes, Vallauris, Villeneuve-Loubet, Valbonne, Biot. Il est fait état de la mise en

<sup>4</sup> Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

<sup>5</sup> Entre 2009 et 2016 la population du Haut-Pays a augmenté de 2 500 habitants (+ 330%) en raison de l'intégration de huit nouvelles communes dans le périmètre de la CASA.

place de dispositifs dissuasifs à l'utilisation de la voiture individuelle, notamment au niveau des villages et centres historiques de la CASA. Toutefois, le stationnement d'un nombre sans cesse croissant de véhicules peut s'avérer problématique en termes de saturation de l'espace public résidentiel ou tertiaire.

Le stationnement identifié dans le rapport de présentation comme un « *levier important d'une politique de déplacement* », conduit le PDU à formuler un objectif général sur la « *préconisation de la mise en place graduelle de mesures liées à l'exploitation et à la planification du stationnement* ».

Mais la déclinaison opérationnelle de cette orientation, à peine esquissée sur le plan opérationnel dans l'action 6.2 « *Optimiser l'offre de stationnement de la voiture individuelle* », se limite à l'énoncé de dispositions à caractère général non spatialisées.

La stratégie et les modalités pratiques de limitation de l'offre en stationnement dans les zones de bonne desserte par les transports en commun, point qui n'est pas du tout abordé dans le PDU, doivent être élaborées en étroite cohérence avec le SCoT de la CASA.

**Recommandation 10 : Préciser le contenu du PDU et affirmer son niveau prescriptif à destination des PLU sur l'organisation du stationnement, notamment sa limitation dans les secteurs de bonne desserte par les transports en commun.**

## 2.4. Espaces naturels, biodiversité et paysages

### 2.4.1. Espaces naturels et biodiversité (dont sites Natura 2000)

#### Etat initial

La CASA, particulièrement riche sur le plan environnemental, est concernée par 27 ZNIEFF (22) terrestres, géologiques ou marines, cinq sites Natura 2000 (21), deux APPB (21) (dont un à l'état de projet), une réserve biologique mixte (22), cinq sites gérés par le CEN (21), le parc naturel régional (22) « *Préalpes d'Azur* », et six parcs naturels départementaux. Ces espaces naturels remarquables d'inventaire ou réglementaires, sont localisés essentiellement dans le Haut-Pays mais aussi en milieu marin, ainsi que sur les parcs de la Brague et de la Valmasque du Moyen-Pays autour de la technopole de Sophia-Antipolis. Ils forment un ensemble naturel de grande qualité écologique et paysagère, connecté par les ripisylves (22) des principaux cours d'eau (Siagne, Cagne, gorges du Loup).

La caractérisation du potentiel écologique du territoire communautaire dans le rapport de présentation du PDU repose exclusivement sur une description à caractère général des seuls zonages écologiques « *à statut* » d'inventaires et réglementaires, sans mise en perspective avec les objectifs et le contenu du PDU. Cette approche généraliste ne prend pas en compte l'enjeu de « *biodiversité ordinaire* » en dehors de ces périmètres remarquables, notamment sur le périmètre de la technopole Sophia Antipolis pourtant porteur d'une forte naturalité.

La réalisation de pré-diagnostic en vue de caractériser la sensibilité écologique des principaux secteurs de projet du PDU (aménagement routiers, pistes cyclables, parcs-relais...) constituerait à la fois un facteur notable de protection de l'environnement, de faisabilité et de sécurisation juridique des aménagements concernés.

**Recommandation 11 : Préciser l'état initial de la biodiversité et l'analyse des incidences sur l'ensemble des secteurs potentiellement affectés par le PDU, y compris en dehors des espaces naturels à statut.**

## Incidences

Les grands ensembles naturels de la CASA apparaissent en première approche globalement préservés par le PDU dont les aménagements, exempts d'opérations routières de grande envergure, se concentrent essentiellement dans la partie sud du territoire la plus urbanisée.

Toutefois, le PDU comporte un certain nombre d'actions spatialisables susceptibles d'engendrer des incidences négatives potentiellement significatives ; bus-tram de la technopole de Sophia Antipolis, pistes cyclables, parkings-relais ... Une attention particulière doit être portée sur deux secteurs :

- les parcs relais situés en partie naturelle du territoire communautaire,
- le périmètre de la technopole Sophia Antipolis fortement naturalisé en application des dispositions de la Charte de Sophia Antipolis<sup>6</sup> ; ce secteur est fortement concerné par le PDU, notamment par la mise en service de la ligne bus-tram Antibes Sophia Antipolis.

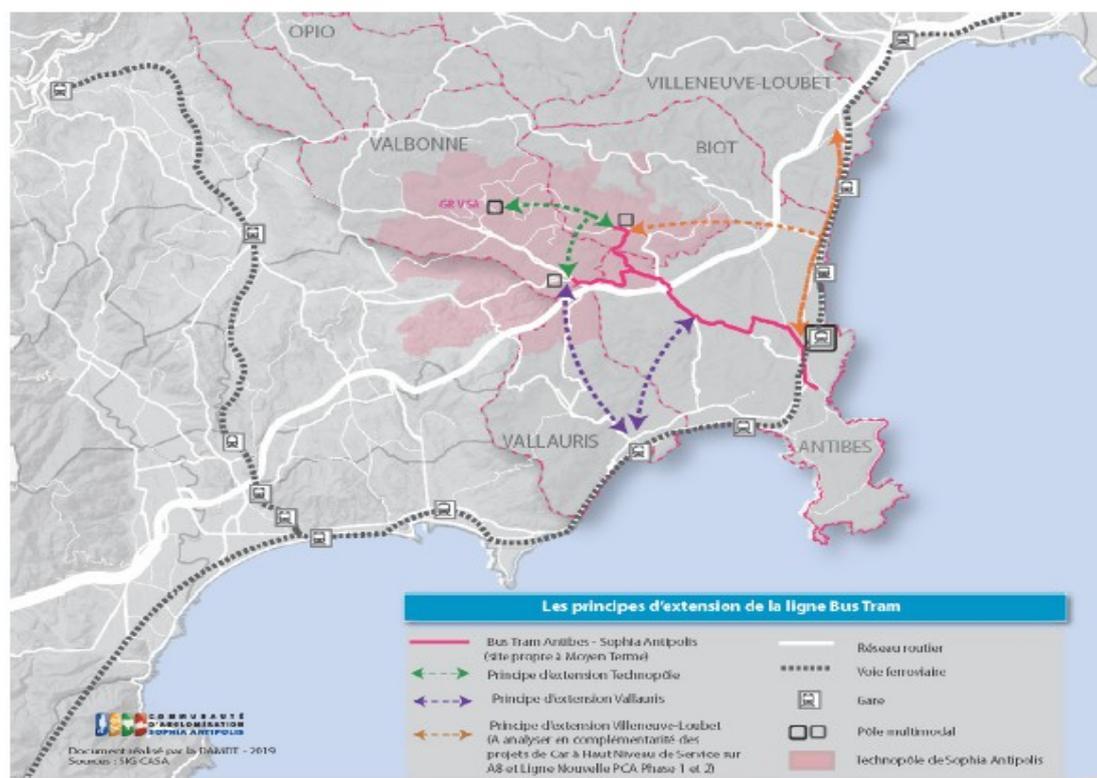


Figure 2 – carte des aménagements du bus-tram dans le secteur de la technopole de Sophia-Antipolis source dossier de PDU

<sup>6</sup> La Charte de Sophia-Antipolis (1977) a pour objectif de développer un parc d'activités de haute technologie en préservant la qualité paysagère du territoire. Elle préconise notamment un ratio d'aménagement de 2/3 d'espaces naturels pour 1/3 d'espaces construits.

L'analyse des incidences du PDU est présentée de façon succincte, dans un cadre général peu ciblé sur la spécificité des projets et la sensibilité environnementale des secteurs naturels concernés.

Plusieurs types d'incidences (parcs relais, pistes cyclables) sont jugées par le rapport de présentation non évaluables au stade du PDU, et reportées sur l'étude d'impact des projets à venir, en raison du manque de précision des aménagements concernés.

Les mesures de réduction d'incidences présentées se limitent à quelques indications succinctes sur la végétalisation et l'adaptation de l'éclairage des aménagements du PDU situés en milieu naturel.

Cette approche du PDU est peu conforme à l'esprit de l'évaluation stratégique des plans et programmes. En effet, le PDU est un document de cadrage ayant vocation à proposer des principes généraux à respecter pour chaque type d'aménagement susceptible d'affecter des secteurs sensibles et à analyser leurs effets cumulés sur son périmètre. A cet effet, l'évaluation environnementale du PDU doit formuler à titre préventif, des mesures de préservation ou de reconstitution des espaces naturels susceptibles d'être affectés par le projet : explicitation du parti d'aménagement retenu, présentation des variantes possibles, modalités de conduite des projets à venir, concertation avec les gestionnaires des espaces naturels concernés, dispositions réglementaires en matière de soumission à étude d'impact, réalisation de pré-diagnostic naturalistes préalables...

Une analyse des effets potentiels sur le milieu naturel peut être conduite valablement dès le stade de l'élaboration du PDU sur plusieurs aménagements spatialisables des axes stratégiques 2, 3, 4 et 6.

**Recommandation 12 : Analyser, dès le stade du PDU, les incidences potentielles des secteurs de projets (notamment pour le secteur concerné par le bus-tram Antibes Sophia Antipolis) sur les espaces naturels remarquables dans le cadre d'une évaluation de type stratégique garante de l'anticipation des effets cumulés sur le territoire.**

## Natura 2000

Le rapport de présentation fournit quelques éléments relatifs aux incidences potentielles du PDU sur les cinq sites Natura 2000<sup>7</sup> de la CASA. Toutefois, cet exposé sommaire, non territorialisé, non ciblé sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 et sur les objectifs de conservation des sites mentionnés dans les DOCOB (21), ne saurait tenir lieu, même au stade amont de l'élaboration d'un PDU, d'étude d'incidences Natura 2000 telle que prévue par l'article R.414-23 du code de l'environnement.

En particulier, l'analyse est insuffisamment détaillée sur les secteurs de projet du PLU situés sur l'emprise ou à proximité immédiate des sites Natura 2000, notamment pour la ZSC (21) « *Rivière et gorges du Loup* », située dans le secteur urbanisé de la CASA, à proximité de la technopole Sophia Antipolis, compte tenu notamment du manque de caractérisation du réseau de continuités écologiques communales. L'étude d'incidences Natura 2000 s'inscrivant dans le niveau de généralité évoqué ci-avant qui caractérise l'analyse des incidences du PDU sur le milieu naturel et la biodiversité, ne démontre pas, comme mentionné dans le dossier, une « *absence d'impacts notables sur les zones Natura 2000 du territoire* ».

<sup>7</sup> « *Préalpes de Grasse* » (ZSC et ZPS) ; « *Dôme de Biot* » (ZSC) ; « *Rivière et gorges du Loup* » (ZSC) ; « *Baie et Cap d'Antibes-Ile de Lérin* » (ZSC).

**Recommandation 13 : Fournir une évaluation des incidences Natura 2000 conforme aux exigences réglementaires et correctement ciblée sur les habitats et espèces indicatrices, et sur les objectifs de conservation des sites concernés.**

### 2.4.2. Continuités écologiques

La thématique des continuités écologiques, pourtant particulièrement sensible à l'effet de fragmentation de l'espace induit par les infrastructures linéaires de transport, est peu abordée dans le dossier de PDU. Les éléments de la trame verte et bleue régionale du SRCE (22) et du SCoT de la CASA en cours de révision ne sont pas présentés.

Les réservoirs de biodiversité (23.) et les corridors écologiques (23.) du territoire communautaire ne sont ni identifiés ni cartographiés dans le rapport de présentation. La préservation de la trame hydrographique et des espaces naturels résiduels du Moyen Pays situés entre mer et montagne constitue un enjeu important. En particulier, l'analyse de la fonctionnalité écologique à l'échelle du périmètre Sophia Antipolis n'est pas traitée avec la précision requise par l'importance de l'enjeu. En effet, malgré sa proximité avec le tissu urbain existant (autoroute A8, RD35, agglomération antiboise...), ce secteur tertiaire majeur de la CASA s'insère dans une large coulée verte est-ouest accompagnant le cours de la Valmasque, qui fait partie avec le ruisseau du Fugueiret de la trame bleue du SRCE<sup>8</sup> de la région PACA.

Les effets du plan sur les continuités écologiques ne sont pas analysés. Les zones de conflits potentiels ne sont pas localisées.

Comme pour les espaces naturels et la biodiversité, l'essentiel de l'évaluation des incidences est reporté sur les études d'impact des projets concernés. L'impact potentiel du tracé du bus-tram, et plus généralement des aménagements routiers du PDU, sur la fragmentation écologique du vaste ensemble naturel de la Valmasque. doit également faire l'objet d'une analyse détaillée.

**Recommandation 14 : Analyser précisément dès le stade de l'élaboration du PDU les incidences sur le réseau de continuités écologiques du territoire, notamment dans le secteur sensible de la technopole de Sophia Antipolis.**

### 2.4.3. Paysage

La CASA possède un patrimoine paysager riche et diversifié « *participant à l'identité du territoire* », étagé entre montagne provençale et littoral méditerranéen. Le territoire est concerné notamment par le parc naturel régional (PNR) des Préalpes d'Azur, six parcs naturels départementaux<sup>9</sup>, et par 17 sites inscrits ou classés<sup>10</sup>. L'évaluation environnementale expose de façon relativement détaillée les caractéristiques des quatre unités paysagères (les montagnes provençales, les grands plateaux, les collines, et le littoral) du territoire, ainsi que les objectifs du plan de paysage de la CASA de juin 2016.

Les enjeux identifiés dans le dossier concernent :

<sup>8</sup> Schéma Régional de Cohérence Ecologique

<sup>9</sup> PND des Rives du Loup, PND de la Brague, PND de la Valmasque, PND de Vaugrenier, PND du Paradou, PND de l'Estéron, PND du Sinodon.

<sup>10</sup> Les 17 sites inscrits ou classés couvrent la totalité du territoire communautaire ; les sites inscrits étant localisés sur le Moyen-Pays et sur la bande côtière et les sites classés sur le Haut-Pays.

- le traitement paysager des entrées du territoire,
- la requalification des espaces urbains,
- la valorisation des itinéraires de découverte et des panoramas remarquables.

Cette liste succincte ne reflète pas la totalité des problématiques du plan paysager de la CASA et ne font référence ni à la charte du PNR des Préalpes d'Azur, ni aux objectifs qui ont présidé à la création des sites inscrits ou classés présents sur le territoire. Par ailleurs, le rapport de présentation n'insiste pas suffisamment sur l'identification et la localisation des secteurs paysagers sensibles du territoire, en lien avec les aménagements prévus par le PDU.

En particulier, la technopole de Sophia Antipolis, pièce maîtresse de la couronne verte de Sophia, s'inscrivant dans l'ensemble paysager des parcs boisés de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque (classée ZNIEFF type II), forme un ensemble paysager relictuel cohérent et encore préservé, bénéficiant d'un gradient de milieux diversifiés (des vallons frais et humides jusqu'aux sommets secs). Ainsi, la préservation et la continuité de cette coulée verte constitue l'un des enjeux majeurs du développement et de la desserte de la technopole, tant sur le plan écologique que paysager, mais également en termes de cadre de vie.

**Recommandation 15 : Préciser la localisation des secteurs paysagers sensibles du territoire communautaire, notamment au regard des dispositions de la charte du PNR des Préalpes d'Azur, et des principes fondateurs des sites classés ou inscrits de la CASA.**

Selon le dossier, la prise en compte du paysage est bien assurée par le PDU :

- source « *d'effets principalement positifs* » sur le paysage « *inscrits dans plusieurs fiches actions comme une préoccupation majeure* », en lien avec les enjeux précédemment identifiés, pour l'intégration paysagère des équipements de stationnement, du bus-tram et des pistes cyclables, la limitation de la place de la voiture individuelle, ou encore l'amélioration des paysages urbains dans le cadre des projets,
- comportant plusieurs actions négatives « *ponctuelles* » selon le dossier, identifiées et assorties de préconisations visant à l'insertion paysagère des aménagements concernés (aires de stationnement, bus-tram, pistes cyclables ).

L'analyse des effets du PDU et les mesures de réduction d'incidences proposées présentent un caractère général au motif, allégué dans le dossier, du manque de précision des aménagements concernés. Elles renvoient aux études paysagères en phase projet. Le contenu des fiches-actions ne permet pas d'apprécier précisément comment la configuration des aménagements envisagés interfère avec les enjeux paysagers locaux et ne fournit pas de prescriptions précises pour limiter les incidences éventuelles du PDU.

La compatibilité du PDU avec la charte du PNR des Préalpes d'Azur doit être analysée de façon approfondie, ainsi que la cohérence des aménagements prévus avec le plan paysager de la CASA et avec les arrêtés de création des sites classés et inscrits concernés.

**Recommandation 16 : Reprendre l'analyse paysagère du PDU afin d'évaluer de façon précise et exhaustive, dès le stade d'élaboration du plan, la cohérence des choix opérés et des actions prévues avec les documents-cadres du territoire.**

## 2.5. Besoins fonciers et la gestion économe de l'espace

Le territoire de la CASA présente un contraste marqué entre une bande littorale fortement urbanisée, un Moyen Pays collinaire à vocation résidentielle et tertiaire structuré par la Technopole Sophia-Antipolis, et le Haut Pays montagnoux difficile d'accès à dominante naturelle. L'agriculture contrainte par le relief et progressivement absorbée par l'urbanisation est présente à l'état résiduel sur le Moyen et le Haut Pays. L'espace naturel et agricole du territoire concerné par le PDU est soumis à un fort processus d'artificialisation des sols remontant progressivement depuis le littoral vers le Moyen-Pays puis vers le Haut-Pays, au fur et à mesure de la saturation des espaces par l'urbanisation. L'enjeu de la consommation d'espace naturel et agricole est donc important sur la CASA.

Le rapport d'évaluation environnementale met en avant l'absence de « *projets majeurs de création d'infrastructures de déplacement et de stationnement* » pour justifier la faible incidence du PDU sur la consommation d'espace naturel et agricole.

Toutefois, le PDU comporte plusieurs actions spatialisables (aménagement routiers et de lignes de transports collectifs dont le bus-tram de la technopole de Sophia-Antipolis, création de pistes cyclables, mise en place de parcs-relais...) dont les effets potentiellement négatifs sur l'artificialisation des sols ne sont pas étudiés.

L'approche trop généraliste du dossier ne permet pas non plus d'identifier les mesures de réduction d'incidences adaptées au type d'atteinte environnementale occasionnée par le PDU.

***Recommandation 17 : Analyser de façon détaillée les incidences potentielles des actions spatialisables du PDU sur la consommation d'espace naturel et agricole ; préciser sur cette base les mesures de réduction d'incidences éventuellement nécessaires.***

## Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1. APPB	Arrêté de protection du biotope	Les zones soumises aux APPB concernent des milieux naturels peu exploités par l'homme et abritant des espèces faunistiques non domestiques et/ou floristiques non cultivées, protégées au titre des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement. Ces zones ont pour objectif de prévenir la disparition des espèces protégées par la fixation de mesures de conservation des biotopes nécessaires à leurs alimentation, reproduction, repos ou survie. Ces zones peuvent être constituées de mares, de marécages, de marais, de haies, de bosquets, de landes, de dunes, de pelouses ou de toute autre formation naturelle peu exploitée par l'Homme.
2. Atmosud	Atmosud	AtmoSud (ex AirPaca) est l'Association Agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la Surveillance de la Qualité de l'Air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (AASQA). C'est une structure associative qui regroupe quatre collèges d'acteurs : collectivités territoriales, Services de l'État et établissements publics, industriels, associations de protection de l'environnement et de consommateurs, des personnalités qualifiées et/ou professionnels de la santé
3. CEN	Conservatoire des espaces naturels	Les Conservatoires d'Espaces Naturels (CEN) sont des Associations « loi 1901 » qui ont pour vocations la protection, la gestion, la valorisation et la connaissance des milieux naturels qui représentent un intérêt écologique, floristique, faunistique, biologique, géologique et paysager remarquable et de tous sites à valeur écologique potentielle. Pour cela, ils disposent de deux outils principaux : l'acquisition foncière ou la contractualisation.
4. Corridors écologiques	Corridors écologiques	Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.
5. DTA	Directive territoriale d'aménagement	La DTA des Alpes-Maritimes approuvée le 02/12/2003 sert depuis cette date de cadre à l'aménagement, au sens large, du département par la mise en oeuvre de ses trois objectifs généraux, de ses orientations et des modalités d'application des lois Littoral et Montagne.
6. DOCOB	Document d'objectif	Le document d'objectifs est un document de planification. Il est mis en oeuvre dans les sites Natura 2000 dans le cadre des directives européennes de protection "Habitats" et "oiseaux". Chaque site désigné pour faire partie du réseau doit se doter de ce document. Le Docob regroupe un état des lieux du milieu naturel et des activités humaines, et définit les orientations de gestion les plus adaptés à l'espace marin concerné et les moyens financiers d'accompagnement.
7. GES	Gaz à effet de serre	Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infra-rouge émis par la surface terrestre et contribuent ainsi à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du réchauffement climatique.
8. IQA	Indice de la qualité de l'air	Les indices de la qualité de l'air ont été définis afin d'apporter à l'ensemble de la population un message d'information simple et compréhensible par tous. C'est un outil commun au niveau national de diffusion de l'information concernant la qualité de l'air sur une zone définie. L'outil principal est l' « Indice ATMO » mais celui-ci ne concerne que les villes de plus de 100 000 habitants.
9.	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
10. Neutralité carbone	Neutralité carbone	En climatologie et en matière de politique climatique, la <b>neutralité carbone</b> à l'intérieur d'un périmètre donné, est un état d'équilibre à atteindre entre les émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine et leur retrait de l'atmosphère par l'homme ou de son fait.
11. parc-relais	parc-relais	Un parc relais (P+R) est un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destinée à inciter à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport <b>en commun</b> métro, tram, ou bus, en leur permettant de remettre leur véhicule dans un parking jusqu'à leur retour. Ce parc de stationnement peut être payant ou gratuit de surface ou en ouvrage, avec ou sans barrières, gardé ou non.
12. PCET	Plan climat énergie territorial	Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Il est obligatoire pour les régions, les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération ainsi que les communes et les communautés de communes de plus de 50 000 habitants.
13. PEB	Plan de prévention du bruit dans l'environnement	Un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est un document officiel dont l'élaboration est basée sur des textes de lois. L'objectif de l'élaboration d'un tel plan est la réduction et la prévention du bruit dans des zones critiques où la population est soumise à des niveaux de bruits élevés dus aux

Acronyme	Nom	Commentaire
		routes, trains, aéronefs et industries.
14. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants.
15. PNR	Parc naturel régional	En France un parc naturel régional (PNR) est un territoire ayant choisi volontairement un mode de développement basé sur la mise en valeur et la protection de patrimoines naturels et culturels considérés comme riches et fragiles. En 2018, ils sont au nombre de 53, couvrent 15,5 % de la superficie de la France et concernent environ 6 % de la population. Les PNR sont chargés de mettre en œuvre des actions selon cinq missions : développer leur territoire en le protégeant, protéger leur territoire en le mettant en valeur, participer à un aménagement fin des territoires, accueillir, informer et éduquer les publics aux enjeux qu'ils portent, expérimenter de nouvelles formes d'action publique et d'action collective
16. Réserve biologique	Réserve biologique	Une <b>réserve biologique</b> (selon les types réserve biologique domaniale », réserve biologique dirigée » ou réserve biologique intégrale ») est, en France un type d'aire protégée située en forêt, souvent non-ouverte au public, mais pas systématiquement ; ayant l'objectif de protéger des habitats s ou espèces particulièrement représentatives du milieu forestier et/ou vulnérables
17. Réservoirs de biodiversité	Réservoirs de biodiversité	Les réservoirs de biodiversité sont des espaces dans lesquels la biodiversité, rare ou commune, menacée ou non menacée, est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, reproduction, repos) et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ce sont des espaces pouvant abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent, ou susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces.
18. Ripisylve		La forêt riveraine, rivulaire ou ripisylve (étymologiquement du latin ripa, « rive » et sylva, « forêt ») est l'ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau, la notion de rive désignant l'étendue du lit majeur du cours d'eau non submergée à l'étiage.
19. SCoT	Schéma de cohérence territoriale	Le Scot est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, il remplace l'ancien schéma directeur.
20. SRADDET	SRADDET	En France, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants
21. SNBC	Stratégie nationale bas carbone	Introduite par la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV), La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bas-carbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes : les budgets carbone. Elle a deux ambitions : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français
22. SRCE	Schéma régional de cohérence écologique	Élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la région et l'État. Il vise à la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Il a vocation à être intégré dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.(cf.L371-3 du code de l'environnement)
23. TVB	Trame verte en bleue	La trame verte et bleue est une mesure phare du Grenelle de l'environnement qui porte l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Elle vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... En d'autres termes, d'assurer leur survie, et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services. [site internet du Ministère de l'écologie]
24. ZNIEFF	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des ZNIEFF est un programme d'inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau. La désignation d'une ZNIEFF repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une ZNIEFF.