



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 (2017-2027) de la  
communauté d'agglomération du Pays de Grasse (06)**

n° saisine 2019-2077  
2019APACA06

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

La MRAe de PACA, mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 février 2019, à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le plan de déplacements urbains (2017-2027) de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse (06).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Jacques Daligaux, Jeanne Garric, Jean-Pierre Viguier et Éric Vindimian.

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 du Pays de Grasse pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 22 novembre 2018.

---

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R.122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue 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.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-21 du même code, la Dreal a consulté par courriel du 30 novembre 2018 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

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  |
| 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 l'autorité environnementale (Ae).....   | 9  |
| 1.3. Qualité de la démarche environnementale et de l'information du public.....  | 9  |
| 1.3.1. <i>Sur le contenu du PDU et de son évaluation environnementale.....</i>   | 9  |
| 1.3.2. <i>Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....</i>  | 10 |
| 2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....  | 10 |
| 2.1. Sur les besoins fonciers et la gestion économe de l'espace.....   | 10 |
| 2.2. Sur les espaces naturels, la biodiversité et les paysages.....  | 11 |
| 2.2.1. <i>Sur les espaces naturels (dont sites Natura 2000).....</i>   | 11 |
| 2.2.2. <i>Sur la biodiversité.....</i>   | 12 |
| 2.2.3. <i>Sur les continuités écologiques.....</i>   | 12 |
| 2.2.4. <i>Sur le paysage.....</i>  | 13 |
| 2.3. Sur la pollution de l'air, le cadre de vie et la santé humaine.....   | 13 |
| 2.3.1. <i>Sur la qualité de l'air.....</i>   | 14 |
| 2.3.2. <i>Sur l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES).....</i>  | 14 |
| 2.3.3. <i>Sur les nuisances sonores.....</i>   | 15 |
| 2.4. Sur la cohérence urbanisme-transports.....  | 15 |
| 2.5. Sur l'organisation du stationnement.....  | 16 |

## Synthèse de l'avis

Le Pays de Grasse est caractérisé par un fort contraste géographique et fonctionnel entre la partie sud fortement urbanisée et le Haut-Pays au nord où dominant des espaces naturels de grande qualité écologique et paysagère. L'évolution démographique soutenue des dernières décennies due à l'attractivité résidentielle du territoire génère un flux de déplacements motorisés important en lien avec le phénomène de l'étalement urbain, source de dysfonctionnements et d'atteintes potentielles à la santé humaine et à l'environnement.

Le plan de déplacements urbains (PDU) du Pays de Grasse prévoit la mise en œuvre à l'horizon 2027 de quatre axes stratégiques portant sur l'organisation du réseau structurant des liaisons routières et des transports en commun, dont trois lignes structurantes de transports collectifs à haut niveau de service (TCHNS), sur l'articulation globale des déplacements avec le réseau structurant, sur le développement des modes actifs de déplacement (voies piétonnes et pistes cyclables), et sur la rationalisation de la logistique urbaine.

Bien que les aménagements prévus concernent essentiellement la partie sud la plus urbanisée de l'espace communautaire, le PDU peut avoir, au regard de la configuration et de la sensibilité environnementale du territoire, des incidences environnementales négatives en matière de consommation d'espace naturel et agricole, d'altération de la biodiversité, des continuités écologiques et des paysages, ou encore de cadre de vie et de santé humaine.

L'évaluation des incidences présente un caractère succinct et très général, insuffisamment spatialisé pour la quasi-totalité des enjeux du PDU, y compris sur les secteurs de projet les mieux identifiés des axes stratégiques 1 et 2. De plus l'absence d'évaluation quantitative pour la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la consommation énergétique, ne permet pas d'évaluer correctement les effets du PDU sur les domaines essentiels de l'élaboration du plan que sont le cadre de vie, la santé humaine et la ressource énergétique. L'articulation urbanisme-transports n'est pas présentée de façon suffisamment détaillée, notamment pour le Haut-Pays caractérisé par un étalement urbain important dans un environnement naturel de grande qualité. Le calendrier de réalisation introduit un décalage significatif entre les actions lourdes relatives aux infrastructures routières susceptibles d'effets environnementaux potentiellement négatifs (augmentation du trafic et des nuisances, consommation d'espace, atteinte à la biodiversité et aux paysages,...) et la réalisation des lignes structurantes de transport en commun, largement favorables à l'amélioration du cadre de vie et de la santé humaine.

## **Recommandations principales**

- **Identifier les secteurs de projets du 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.**
- **Préciser sur le plan qualitatif et quantitatif les incidences potentielles directes et indirectes du PDU sur la consommation d'espace naturel et agricole du Pays de Grasse.**
- **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.**
- **Identifier les secteurs de projet porteurs d'enjeu en termes de biodiversité et analyser les incidences du PDU sur ceux-ci.**
- **Préciser le réseau de continuités écologiques du Pays de Grasse et analyser les effets du PDU sur celles-ci.**
- **Établir la relation quantitative entre les prévisions de trafic du PDU et la qualité de l'air et utiliser cette analyse pour le choix des variantes les plus favorables à la santé humaine et la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.**
- **Évaluer les effets du PDU sur les émissions de gaz à effet de serre du pays de Grasse au regard des objectifs nationaux de neutralité carbone en 2050 et proposer des mesures pour éviter, réduire ou compenser les écarts à la trajectoire prévue.**

## 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 du Pays de Grasse (CAPG),
- l'annexe accessibilité,
- l'évaluation environnementale du PDU.

### 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 du Pays de Grasse (CAPG) créée le 01 janvier 2014<sup>1</sup> regroupe 23 communes<sup>2</sup> du département des Alpes-Maritimes (06), totalisant 103 323 habitants (donnée 2014) sur un territoire d'environ 49 000 hectares. Le territoire de la CAPG est couvert par le Scot(4) de l'Ouest des Alpes-Maritimes<sup>3</sup>. 17 communes du Pays de Grasse sont soumises aux dispositions de la loi Montagne.

La révision du plan de déplacements urbains (PDU) de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse (CAPG) a été arrêtée en septembre 2018 en remplacement du PDU approuvé au second semestre 2011 par le syndicat de transports Sillages<sup>4</sup>, pour tenir compte de l'évolution du périmètre du plan au 01 janvier 2014. Elle a pour objectif pour la période de référence 2017-2027 « la rationalisation de l'organisation des déplacements à l'échelle du Pays de Grasse dans le cadre d'une vision à long terme de l'évolution de la mobilité axée notamment sur la promotion des modes de déplacement favorables à la santé humaine et à la préservation de l'environnement ». Le contenu réglementaire du PDU s'articule autour de 11 objectifs précisés à l'article L. 1214-2 du code des transports.

---

<sup>1</sup> La communauté d'agglomération du Pays de Grasse est née le 1er janvier 2014 de la fusion entre la communauté d'agglomération Pôle Azur Provence, la communauté de communes des Terres de Siagne et la communauté de communes des Monts d'Azur.

<sup>2</sup> Les 23 communes membres de la CAPG sont : Amirat, Andon, Auribeau-sur-Siagne, Briançonnet, Cabris, Caille, Collongues, Escagnolles, Gars, Grasse, La Roquette-sur-Siagne, Le Mas, Le Tignet, Les Mujouls, Mouans-Sartoux, Pégomas, Peymeinade, Saint-Auban, Saint-Cézaire-sur-Siagne, Saint-Vallier-de-Thiery, Séranon, Spéracedes, Valderoure.

<sup>3</sup> Le Scot de l'Ouest des Alpes Maritimes approuvé le 23 mai 2017 couvre deux structures intercommunales : la CA du Pays de Grasse et la CA de Cannes Pays de Lérins.

<sup>4</sup> Établissement public en charge du PDU avant la création de la CA du Pays de Grasse au 01 janvier 2014.



Figure 1: carte des 23 communes de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Le plan d'actions du PDU comporte quatre axes stratégiques, déclinés en 11 actions et 50 items :

- **l'axe 1** (3 actions, 12 items) « *structurer les déplacements autour d'axes forts* » prévoit la réalisation ou le renforcement d'infrastructures structurantes de transport : axes routiers, desserte ferroviaire, transport en commun à haut niveau de service, parcs relais, aires de co-voiturage,
- **l'axe 2** (3 actions, 17 items) « *Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif* » concerne le maillage des dispositifs secondaires de déplacement et leur articulation sur le réseau structurant identifié à l'axe 1 : systèmes de rabattement, articulation urbanisation-transports en commun, itinéraires de co-voiturage, déploiement de l'information aux usagers, promotion de l'éco-mobilité,

- l'axe 3 (3 actions, 12 items) « *Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs* » porte sur le développement et la sécurisation des voies piétonnes et des pistes cyclables,
- l'axe 4 (2 actions, 9 items) « *Organiser la chaîne logistique dans une stratégie de développement économique et de préservation de la qualité de la vie urbaine* » a pour but de rationaliser les circuits de livraison en milieu urbain.

Sur les 50 items que compte le PDU, environ 20 % d'entre eux (essentiellement sur l'axe 1) se traduisent par un aménagement concret d'ampleur significative sur le terrain (travaux routiers, transports en commun à haut niveau de service, équipements divers,...), alors que les 80 % restant peuvent être considérés comme « *immatériels* », c'est à dire sans incidence directe notable sur le milieu physique (billetterie, information aux usagers, promotion de l'éco-mobilité, plans d'entreprises pour les déplacements, ...).

Le rapport environnemental ne comporte pas d'identification explicite des zones affectées de manière notable par la mise en œuvre du plan, prévue par le contenu réglementaire d'une évaluation environnementale (article R. 122-20 du code de l'environnement). Seules les actions matérielles les plus concrètes (aménagements routiers, transports en commun à haut niveau de service, parkings-relais, ...) des axes stratégiques 1 et 2 sont localisables.

**Recommandation 1 : Identifier les secteurs de projets du 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.**

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale (Ae)

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du PDU, l'autorité environnementale identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la qualité de l'ambiance sonore, la limitation de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre (GES), liées à l'organisation des déplacements et à leur articulation avec les choix d'urbanisation, pour favoriser une mobilité durable, notamment par la réduction de l'utilisation actuellement prédominante de la voiture individuelle,
- la limitation de la consommation d'énergie fossile liée aux transports routiers,
- la gestion économe de l'espace naturel et agricole du Pays de Grasse, la préservation des espaces naturels remarquables, de la biodiversité floristique et faunistique, des continuités écologiques, et des paysages, dans un contexte de fortes pressions anthropiques liées notamment au développement conjoint du transport routier et de l'étalement urbain,

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

### 1.3.1. Sur le contenu du PDU et de son évaluation environnementale

D'une façon générale, l'évaluation des incidences du PDU sur l'environnement humain, écologique et paysager est succincte et très générale, insuffisamment ciblée sur les spécificités des thématiques et des parties du territoire potentiellement concernées, même dans les secteurs de projet les mieux circonscrits (axes stratégiques 1 et 2). Cette évaluation n'est pas quantitative sur la consommation énergétique, la qualité de l'air, les émissions de GES, et de façon plus générale sur le cadre de vie et la santé humaine. Les cartes figurant dans le rapport de présentation sont dans l'ensemble peu exploitables, souvent illisibles, en raison d'une échelle trop petite et de la mauvaise qualité de la reproduction.

La compatibilité du PDU (article L. 1214-7 du code des transports) avec les orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes doit être précisée pour ce qui concerne l'organisation des transports et la préservation des espaces naturels remarquables.

### **1.3.2. Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées**

La justification des « motifs pour lesquels le PDU a été retenu » (partie C du fascicule évaluation environnementale du PDU) consiste essentiellement en une présentation du comparatif *a posteriori* (c'est à dire une fois que les choix ont été faits) des 50 items du plan d'action avec le « scénario au fil de l'eau », c'est-à-dire en l'absence de réalisation du plan. Contrairement à ce qui est indiqué dans le rapport de présentation aucune « solution de substitution raisonnable » telle que prévue à l'article R. 122-20 du code de l'environnement ne semble avoir été étudiée. Les critères éventuellement hiérarchisés, notamment environnementaux, ayant présidé au choix des actions retenues par le PDU ne sont pas indiqués. Il est difficile d'imaginer qu'aucune variante ou solution de substitution n'ait été envisagée lors du travail de définition du plan.

**Recommandation 2 : Fournir l'ensemble des solutions de substitution qui ont été envisagées et expliciter, au regard des enjeux environnementaux le choix final pour le PDU du Pays de Grasse.**

## **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 automobiles générateurs de nuisances particulièrement significatives en matière de pollution, de bruit, d'émission de gaz à effet de serre et d'occupation du sol. 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. Sur les besoins fonciers et la gestion économe de l'espace**

Le Pays de Grasse présente un contraste très marqué entre la partie sud fortement urbanisée proche du littoral, et le Haut-Pays à dominante naturelle. L'agriculture contrainte par le relief est présente essentiellement dans les vallées des cours d'eau et autour de Grasse. L'espace naturel et agricole du territoire concerné par le PDU est soumis à un fort processus d'artificialisation des sols remontant progressivement du littoral vers le Moyen-Pays puis vers le Haut-Pays, au fur et à mesure de la saturation des espaces par l'urbanisation. Au-delà de ces données à caractère qualitatif, l'enjeu lié à la consommation d'espace naturel et agricole par le PDU n'est pas qualifié explicitement dans le rapport de présentation.

**Recommandation 3 : Préciser le niveau d'enjeu lié à la consommation potentielle d'espace naturel et agricole par les aménagements prévus par le PDU.**

Les effets potentiellement négatifs du PDU sur la consommation d'espace naturel et agricole sont de deux sortes :

- les incidences directes dues à la réalisation ou à l'amélioration de la performance des infrastructures routières, structurantes ou secondaires (voies, échangeurs, parcs relais, ...),

- les incidences indirectes liées à l'extension de l'urbanisation induite par la facilitation des déplacements consécutive à la mise en service de ces nouveaux axes de transport.

Seul le premier aspect est analysé pour chacun des 50 items du plan d'actions. Plusieurs items du PDU sont localisés, notamment ceux relevant de l'axe stratégique 1. Toutefois, d'une façon générale, le rapport de présentation fournit peu de renseignement permettant d'évaluer la nature, l'étendue et la valeur des espaces consommés sur les secteurs de projet concernés. Les mesures de réduction d'incidences présentées manquent d'ampleur et n'apportent pas de réponse spécifique sur le type d'atteinte environnementale occasionnée par le PDU.

**Recommandation 4 : Préciser sur le plan qualitatif et quantitatif les incidences potentielles directes et indirectes du PDU sur la consommation d'espace naturel et agricole du Pays de Grasse.**

## 2.2. Sur les espaces naturels, la biodiversité et les paysages

### 2.2.1. Sur les espaces naturels (dont sites Natura 2000)

Le Pays de Grasse particulièrement riche sur le plan environnemental, est concerné notamment par 25 Znieff(8), plusieurs zones humides, quatre sites Natura 2000(2), deux APPB(1), et par le parc naturel régional « *Préalpes d'Azur* ». Ces espaces naturels d'inventaire ou réglementaires, sont localisés essentiellement dans le Haut-Pays et le long des principaux cours d'eau (Siagne, gorges du Loup). Toutefois, le parc naturel et l'APPB ne sont pas représentés ; la carte des sites Natura 2000 présentée ne correspond pas au type de sites mentionnés dans le rapport de présentation du PDU.

**Recommandation 5 : Préciser l'identification et la localisation de tous les espaces naturels remarquables présents sur le territoire à l'aide de cartes à une échelle appropriée.**

Les grands ensembles naturels du Pays de Grasse apparaissent globalement préservés par la mise en place du PDU dont les aménagements se concentrent essentiellement dans la partie sud du territoire la plus urbanisée.

Toutefois, le PDU comporte un certain nombre d'actions matérielles susceptibles d'engendrer des incidences négatives potentiellement significatives ; voies piétonnes, pistes cyclables, parkings-relais, et surtout les grands projets routiers et ferroviaires.

L'analyse des incidences est présentée de façon très succincte, dans un cadre général peu ciblé sur la spécificité des projets et la sensibilité environnementale des secteurs naturels concernés. Plusieurs types d'incidences sont qualifiées de « non évaluables au stade du PDU » et reportées sur l'étude d'impact des projets à venir. Cette approche du PDU s'avère 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. À cet effet, le PDU doit formuler à titre préventif, tout au moins dans leurs grands principes, 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-diagnostics naturalistes préalables, ... Dès lors que la localisation de plusieurs aménagements significatifs, notamment ceux des axes stratégiques 1 et 2, est connue avec une précision

raisonnable, rien ne s'oppose à ce qu'une analyse détaillée de leurs incidences potentielles sur le milieu naturel soit conduite valablement sur les secteurs de projets du PDU concernés, dès le stade de l'élaboration du plan.

**Recommandation 6 : Analyser de façon plus précise les incidences potentielles des secteurs de projet du PDU sur les espaces naturels remarquables dans le cadre d'une évaluation stratégique garante de l'anticipation des effets cumulés sur le territoire.**

Le rapport de présentation fournit quelques éléments relatifs aux incidences potentielles du PDU sur les sites Natura 2000 du Pays de Grasse. Toutefois, cet exposé extrêmement 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 documents d'objectifs, et enfin non conclusif sur le niveau d'incidences du PDU, ne saurait tenir lieu, même au stade amont de l'élaboration d'un PDU, d'étude d'incidences Natura 2000 telle que prévue par la réglementation en vigueur (articles R. 414-19 et R. 414-23 du code de l'environnement). Cette lacune induit une fragilité juridique du PDU car la réglementation européenne prévoit qu'il soit démontré l'absence d'incidence sur les sites Natura 2000 avant la décision.

**Recommandation 7 : 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.**

### 2.2.2. Sur la biodiversité

Outre le potentiel écologique remarquable des divers périmètres de protection renforcée (cf supra Sur les espaces naturels, dont sites Natura 2000), le territoire du Pays de Grasse est également porteur d'une « biodiversité ordinaire<sup>5</sup> » digne d'intérêt qui n'est pas caractérisée dans le dossier.

L'essentiel des remarques formulées ci-dessus pour les espaces naturels, relatives au manque de territorialisation des secteurs de projet du plan et à la faible précision de l'analyse des incidences reste valable pour la prise en compte de la biodiversité du Pays de Grasse par le PDU.

La réalisation à titre préventif de pré-diagnostics en vue de caractériser la sensibilité écologique des principaux secteurs de projet du PDU (infrastructures routières et ferroviaires, pôles d'échange, parkings-relais,...) constituerait à la fois un facteur notable de protection de l'environnement et de faisabilité et de sécurisation juridique des aménagements concernés.

**Recommandation 8 : Identifier les secteurs de projet porteurs d'enjeu en termes de biodiversité et analyser les incidences du PDU sur ceux-ci.**

### 2.2.3. Sur les continuités écologiques

La thématique des continuités écologiques, qui sont particulièrement sensibles 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(6) ne sont pas présentés autrement que par une carte peu lisible et privée de commentaire. Les réservoirs de biodiversité et les corri-

<sup>5</sup> Espèces biologiques intéressantes présentes sur des espaces situés en dehors des espaces naturels bénéficiant d'un statut de protection au titre de la biodiversité.

dors écologiques (7) du Pays de Grasse ne sont ni identifiés ni cartographiés par le rapport de présentation qui se contente de souligner de façon laconique la richesse écologique de la partie nord du territoire.

L'essentiel des remarques formulées ci-dessus pour les espaces naturels relatives au manque de territorialisation des secteurs de projet du plan et à la faible précision de l'analyse des incidences du plan reste valable pour la prise en compte des continuités écologiques du Pays de Grasse par le PDU. 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, l'essentiel de l'évaluation des incidences est reporté sur les études d'impact des projets concernés.

**Recommandation 9 : Préciser le réseau de continuités écologiques du Pays de Grasse et analyser les effets du PDU sur celles-ci.**

#### **2.2.4. Sur le paysage**

L'analyse de l'état initial se limite à une présentation descriptive et très générale des cinq entités paysagères du Pays de Grasse et des principaux enjeux les concernant.

L'analyse des incidences du PDU sur le paysage est également succincte sans aucune déclinaison opérationnelle sur les secteurs de projets concernés quel que soit leur environnement urbain ou naturel.

**Recommandation 10 : Préciser les enjeux paysagers sur les secteurs de projet du PDU et analyser les effets du plan sur ceux-ci.**

### **2.3. Sur la pollution de l'air, le cadre de vie et la santé humaine**

La recherche d'un équilibre durable entre mobilité et protection de la santé humaine constitue un objectif majeur de l'élaboration d'un PDU<sup>6</sup> (cf supra 1.1 Contexte et objectifs du plan). L'attractivité du Pays de Grasse, idéalement situé entre le littoral et les espaces naturels de l'arrière-pays, suscite une augmentation soutenue de la population alliée à une forte propension à l'étalement urbain. Cette périurbanisation grandissante jointe à la faiblesse de la desserte en transports en commun engendre un flux massif de voitures individuelles drainé vers les trois axes structurants du territoire (RD6185, RD2562, RD9)<sup>7</sup> soumis par ailleurs à une forte circulation de poids-lourds desservant les zones d'activités concentrées essentiellement dans le secteur de Grasse et de Mouans-Sartoux. Les conséquences néfastes de ce fort trafic routier sur le cadre de vie et la santé humaine des populations riveraines peuvent s'avérer localement significatives.

Le calendrier de mise en oeuvre du PDU présenté dans le rapport de présentation prévoit dans un premier temps la réalisation, dès 2020 voire déjà engagée pour certains projets, de grands travaux routiers (axe stratégique 1) pouvant entraîner, d'après le dossier à titre « *d'effets secondaires* », un appel d'air générant une augmentation du trafic ou un déplacement possible des émissions polluantes suite aux aménagements du PDU ; puis à partir de 2022, la mise en place des lignes structurantes de transports collectifs (TCHNS) nettement plus favorables à l'environnement.

L'autorité environnementale considère que ce décalage temporel significatif (de l'ordre de 3 à 4 ans selon le planning) entre la réalisation des infrastructures routières et celle des transports en commun n'est pas cohérent avec l'objectif majeur évoqué ci-dessus. La mise en toute première

<sup>6</sup> Voir contenu réglementaire du PDU précisé à l'article L.1214-2 du code des transports.

<sup>7</sup> L'axe RD6185 et RD2562 constitue une véritable « *colonne vertébrale* » du Pays de Grasse entre le littoral, Grasse et le Var.

priorité de la réalisation des transports collectifs, comportant la construction ou la réhabilitation des infrastructures routières nécessaires à ces transports, est nécessaire.

**Recommandation 11 : Inverser les priorités de réalisation de façon à accorder une réelle priorité aux transports en commun.**

### **2.3.1. Sur la qualité de l'air**

L'analyse de l'état initial se limite à la présentation des concentrations des principaux polluants atmosphériques (ozone, particules fines, oxydes d'azote, hydrocarbures polycycliques), dans le cadre général d'une étude Air PACA<sup>8</sup> de 2015 à l'échelle du département des Alpes-Maritimes. Cette approche globale ne permet pas d'identifier et de localiser précisément les zones du territoire du Pays de Grasse exposées aux nuisances occasionnées par le trafic routier.

**Recommandation 12 : Identifier les secteurs sensibles du territoire du PDU et préciser le niveau de pollution de l'air sur ceux-ci.**

L'analyse qualitative des actions du PDU fait apparaître un effet largement positif du PDU dont 48 items sur 50 sont jugés, par le rapport de présentation, à l'aide d'arguments, dans l'ensemble pertinents, favorables à l'amélioration de la qualité de l'air, essentiellement en raison des diverses mesures visant la limitation de l'usage de la voiture individuelle et le développement des transports en commun. La question du report éventuel des pollutions dues aux aménagements routiers lourds de l'axe stratégique 1 est également abordée, quoique de façon générale insuffisamment ciblée sur les secteurs de projet concernés.

**Cependant**, le rapport de présentation ne comporte aucun élément quantitatif permettant de simuler de façon globale les conséquences de la mise en œuvre du PDU sur la qualité de l'air du Pays de Grasse. Une telle analyse est indispensable car elle permet de démontrer l'atteinte des objectifs en matière de diminution de la pollution de l'air et d'établir les choix des variantes les plus favorables à la santé humaine.

**Recommandation 13 : Établir la relation quantitative entre les prévisions de trafic du PDU et la qualité de l'air et utiliser cette analyse pour le choix des variantes les plus favorables à la santé humaine et la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.**

### **2.3.2. Sur l'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES)**

L'analyse de l'état initial repose sur deux études partielles : bilan 2015 des émissions de GES de la flotte de véhicules administratifs de la CAPG, et bilan 2015 portant sur les effets de la mobilité (consommation d'énergie et rejets de GES) du territoire de la CAPAP<sup>9</sup> plus restreint que celui du Pays de Grasse. Ces données incomplètes 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 CAPG.

<sup>8</sup> La surveillance de la qualité de l'air, assurée par Air PACA, détermine quotidiennement l'indice ATMO (indice de qualité de l'air, noté de 1 à 10) à partir duquel peuvent être déclenchées des procédures d'information, de recommandation ou d'alerte.

<sup>9</sup> La communauté d'agglomération Pôle Azur Provence (CAPAP) concerne uniquement les cinq communes d'Auribeau-sur-Siagne, Grasse, Mouans-Sartoux, Pégomas et la Roquette-sur-Siagne.

Comme pour la qualité de l'air (voir supra 2.5.1. *Sur la qualité de l'air*), l'analyse qualitative réalisée, bien que faisant ressortir de façon dans l'ensemble justifiée les effets positifs du PDU, ne comporte pas d'éléments quantitatifs permettant d'évaluer les apports du plan, ainsi que sa contribution au respect des engagements internationaux de la France au titre de la stratégie nationale bas carbone (SNBC), prévoyant notamment la neutralité carbone (3) en 2050, avec un palier intermédiaire de - 20 % en 2020.

**Recommandation 14 : Évaluer les effets du PDU sur les émissions de gaz à effet de serre du pays de Grasse au regard des objectifs nationaux de neutralité carbone en 2050 et proposer des mesures pour éviter, réduire ou compenser les écarts à la trajectoire prévue.**

### 2.3.3. Sur les nuisances sonores

La seule fourniture de cartes illustrant les nuisances générées par les différentes sources de bruit (infrastructures routières, voies ferrées et aéroport de Cannes-Mandelieu) sans commentaire contextualisé conduit à une présentation à caractère général et essentiellement descriptive de l'ambiance sonore initiale du territoire, peu ciblée sur le contenu et les objectifs du PDU.

Comme pour la qualité de l'air et l'aspect énergétique (voir supra), dont le type d'incidences et leur localisation présentent de fortes similarités en raison d'une origine commune due au trafic routier, l'analyse qualitative réalisée dans le rapport de présentation fait ressortir de façon globalement justifiée l'intérêt du PDU sur la réduction de l'ambiance sonore, mais ne permet pas de bilan comparatif chiffré avant et après mise en œuvre du PDU.

## 2.4. Sur la cohérence urbanisme-transport

La nécessaire articulation entre la localisation de l'habitat, des emplois et des commerces, et le réseau de transports, notamment collectifs, est un enjeu important de l'aménagement du territoire identifié dans le rapport de présentation.

Le PDU du Pays de Grasse organise l'articulation des déplacements avec les trois axes viaires majeurs du territoire. C'est l'objectif des items 131 « *Créer un réseau de parcs-relais sur les 3 axes à haut niveau de service* », 211 « *Organiser le réseau de transport collectif en rabattement sur les 3 liaisons fortes ...* », et surtout de l'item 215 qui prévoit explicitement de « *Privilégier l'urbanisation dans la zone d'influence du réseau TCHNS<sup>10</sup>* ». Toutefois, la déclinaison opérationnelle de cette importante orientation stratégique, hormis la localisation prévisionnelle des parcs-relais (item 131), est à peine esquissée dans le rapport de présentation.

La loi SRU<sup>11</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. À ce titre, le PDU du Pays de Grasse doit être plus précis sur l'aspect quantitatif et la déclinaison opérationnelle des mesures portant sur la desserte en mode collectif des secteurs en expansion du territoire. Une attention particulière doit être portée sur les parcs-relais (item 131 du PDU) dont le dimensionnement et le positionnement ne doivent pas être conçus comme une opportunité d'intensification de l'usage de la voiture individuelle, mais comme un dispositif d'encadrement de l'extension de l'urbanisation, en cohérence avec les dispositions du Scot de l'Ouest des Alpes Maritimes dans les domaines concernés.

<sup>10</sup> Transport en commun à haut niveau de service.

<sup>11</sup> Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

**Recommandation 15 : Affirmer le niveau prescriptif du PDU 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 rythme soutenu d'accroissement de sa population (+2,5% par an depuis 1999)<sup>12</sup>, avec un risque connexe d'étalement urbain important. Un équilibre est à trouver entre le nécessaire désenclavement de cette partie de l'espace communautaire et le besoin de cohérence fonctionnelle du Pays de Grasse 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 (Voir supra 2.3.1. *Sur les espaces naturels*). Pourtant, le rapport de présentation est peu détaillé sur ce point au regard de l'importance de l'enjeu. En particulier, le rôle et l'aménagement de la RD6085, véritable épine dorsale du Haut-Pays, sont peu précisés pour le trafic routier et les conditions de circulation, les parcs-relais (Item 231), ou encore l'amélioration de la desserte en transports par le réseau de bus Sillages, actuellement peu performant dans ce secteur en raison de la topographie tourmentée et de la traversée de plusieurs localités qui occasionnent des ralentissements difficilement surmontables. Le rapport de présentation indique qu' « une étude spécifique est à engager sur les besoins en desserte du Haut-Pays ».

**Recommandation 16 : Réaliser l'étude sur la desserte du Haut-Pays et prendre en compte ses conclusions dans l'élaboration du PDU du Pays de Grasse.**

## 2.5. Sur l'organisation du stationnement

La question importante du stationnement est peu abordée dans le rapport de présentation du PDU. L'analyse de l'état initial, après une présentation rapide des enjeux, dresse un état des lieux essentiellement descriptif et non conclusif sur l'état de l'offre et de la demande en matière de stationnement sur les quatre principales agglomérations<sup>13</sup> du Pays de Grasse.

L'item 334 « Encourager la mutualisation du stationnement dans les projets neufs » de l'axe stratégique 3, visant notamment à la diminution de la présence de la voiture en ville, est peu détaillé sur les mesures à mettre en œuvre, notamment pour ce qui concerne l'articulation entre le développement de l'urbanisation et l'organisation du stationnement.

**Recommandation 17 : Affirmer le niveau prescriptif du PDU à destination des PLU sur les modalités d'organisation du stationnement dans les projets d'urbanisme.**

<sup>12</sup> Le taux d'accroissement démographique du Haut-Pays estimé à 2,5 % par an est supérieur à celui des centres urbains du Pays de Grasse estimé à 1 % par an.

<sup>13</sup> Grasse, Mouans-Sartoux, Peymeinade et Pégomas.

## Glossaire

| <b>Acronyme</b>       | <b>Nom</b>  | <b>Commentaire</b>   |
|-----------------------|---|--|
| 1. APPB               | Arrêté préfectoral de protection du biotope         | Un biotope est une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc). Il peut arriver que le biotope d'une espèce soit constitué par un lieu artificiel (combles des églises, carrières), s'il est indispensable à la survie d'une espèce protégée. Un arrêté préfectoral de protection du biotope est un outil de protection forte qui concerne un espace pouvant être limité. La protection de biotopes d'espèces protégées est menée à l'initiative de l'État par le préfet de département.                         |
| 2. Natura 2000        | 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).  |
| 3. Neutralité carbone | Neutralité carbone                                  | Équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre (stratégie nationale bas carbone).  |
| 4. 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. 123-1et suivants et R. 123-1 et suivants.   |
| 5. 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.   |
| 6. 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).  |
| 7. 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]. |
| 8. Znieff             | Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique | L'inventaire des Znieff est un programme d' <a href="#">inventaire naturaliste</a> et scientifique lancé en <a href="#">1982</a> par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite <a href="#">Loi Bouchardeau</a> . 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 <a href="#">espèce déterminante</a> permet de définir une Znieff.  |