



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable**

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

sur le projet immobilier sur le site d'Air France, à Valbonne
Sophia Antipolis (06) - permis de construire et défrichement

N° MRAe
2022APPACA53/3192-3222

PRÉAMBULE

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1, et R122-7 du code de l'environnement (CE), la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie pour avis sur la base du dossier de projet immobilier sur le site d'Air France, à Valbonne Sophia Antipolis (06) - permis de construire et défrichement. Le maître d'ouvrage du projet est la société ICADE PROMOTION.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000;
- une demande de permis de construire ;
- une demande d'autorisation de défrichement.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 8 septembre 2020), cet avis a été adopté le 16 août 2022 en « collégialité électronique » par Marc Challéat, Sandrine Arbizzi, et Jacques Daligaux, membres de la MRAe.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêtés des 11 août 2020 et 6 avril 2021, 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 l'autorité compétente pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 17 juin 2022. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 28 juin 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 28/07/2022 ;
- par courriel du 28 juin 2022 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 28/07/2022

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

L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II CE, le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité.

L'article L122-1 CE fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. La MRAe recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public. Enfin, une transmission de la réponse à la MRAe¹ serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

¹ ae-avis@paca.developpement-durable.gouv.fr

SYNTHÈSE

Porté par la Société ICADE PROMOTION, le projet de réalisation du complexe immobilier se situe sur la commune de Valbonne au sein de la Technopole de Sophia-Antipolis sur le site d'Air France. Le projet consiste en la création d'un programme immobilier comprenant la construction de 136 logements répartis en trois bâtiments distincts, sous forme d'hébergements à vocation sociale notamment, pour une surface de plancher totale de 9 300 m².

La MRAe constate que certaines thématiques, notamment la biodiversité, nécessitent des compléments substantiels d'étude. Au stade actuel du dossier, il n'est pas possible de conclure de façon définitive à l'absence d'impact significatif du projet sur l'environnement. Ainsi, l'état initial doit être complété sur la faune, les fonctionnalités écologiques et le mode d'alimentation des zones humides. Il s'agira de présenter l'impact de la phase chantier du projet et de la nouvelle paysagère et de préciser l'impact du projet sur le fonctionnement et l'alimentation en eau des zones humides. Par ailleurs, la MRAe recommande de revoir les mesures d'évitement et de réduction concernant la biodiversité, en précisant leur localisation, le calendrier, les objectifs attendus et les indicateurs de suivi et de démontrer l'efficacité des mesures concernant les zones humides. Enfin, l'évaluation environnementale ne garantit pas l'absence de pertes nettes de biodiversité, ce qui implique de reprendre entièrement la séquence « compenser ».

Des améliorations notables sont également recommandées sur la partie qualité de l'air et nuisances sonores, ainsi que sur la gestion des déchets. La MRAe recommande d'approfondir également l'analyse des effets cumulés avec les projets connus, notamment avec le projet du complexe immobilier de la Canopée.

Concernant le changement climatique, la MRAe recommande de présenter de façon plus détaillée la manière dont a été prise en compte la vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique ainsi que son impact sur celui-ci.

L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	4
AVIS.....	6
1. Contexte et objectifs du projet.....	6
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	7
1.3. Procédures.....	8
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	8
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	9
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	9
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	9
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	9
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	10
2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	10
2.1.1. <i>Habitats naturels, espèces et continuités écologiques</i>	10
2.1.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	14
2.2. Changement climatique.....	14
2.3. Risques naturels.....	14
2.3.1. <i>Feu de forêt</i>	14
2.3.2. <i>Inondation</i>	14
2.4. Paysage.....	15
2.5. Cadre de vie : trafic routier, qualité de l'air et bruit.....	16
2.5.1. <i>Trafic routier</i>	16
2.5.2. <i>Qualité de l'air</i>	16
2.5.3. <i>Nuisances sonores</i>	16
2.6. Déchets.....	17
2.7. Effets cumulés.....	17

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet

Porté par la Société ICADE PROMOTION, le projet de réalisation du complexe immobilier se situe sur la commune de Valbonne au sein de la Technopole de Sophia-Antipolis sur le site d'Air France.

1.1. Contexte et nature du projet

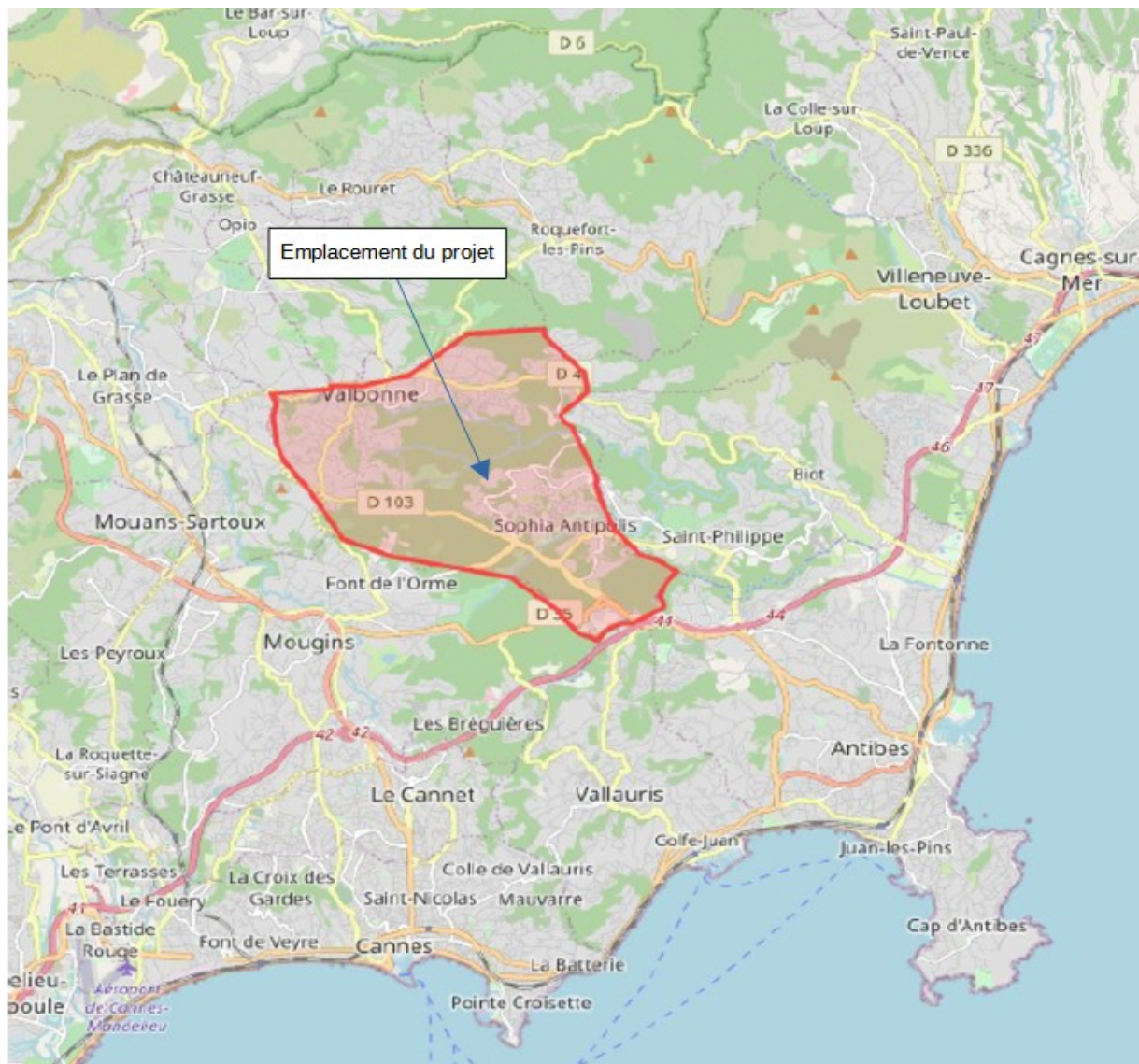


Figure 1: Localisation de la commune de Valbonne et du secteur de projet (source: Batrame)

Le projet consiste en la création d'un programme immobilier comprenant la construction de 136 logements répartis en trois bâtiments distincts, sous forme d'hébergements à vocation sociale notamment.

La commune de Valbonne, située dans le département des Alpes-Maritimes entre littoral et moyen-pays, compte une population de 13 183 habitants (INSEE 2015). Située au sein de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA), la commune n'est concernée par aucun SCoT² en vigueur, en raison de la caducité du SCoT depuis le 12 juillet 2017. Elle est couverte par un PLU approuvé le 12 décembre 2006. La réalisation de ce projet a nécessité la révision du plan local d'urbanisme (PLU)³ arrêté le 10 février 2021.

Selon l'étude d'impact, le projet s'inscrit dans l'objectif « *d'offrir des logements de qualité dans un cadre paysager très végétalisé qui permettra la valorisation d'un territoire où les programmes tertiaires sont largement prédominants* » et a vocation « *à limiter les déplacements domicile-travail dans le secteur* » et « *à offrir de nouveaux logements aux dernières normes en termes de confort et de salubrité* ».

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet prévoit, sur une emprise au sol totale de 22 974 m² :

- la construction de 136 logements, répartis en trois bâtiments sur deux ou trois étages, dont 45 % de logements sociaux, pour une surface de plancher totale de 9 300 m² ;
- l'aménagement de 213 places de stationnement pour les véhicules en sous sol, et de 52 places en surface ;
- la création de voiries internes ;
- l'aménagement de jardins privatifs, de jardins partagés, d'espaces verts paysagers et d'une piscine ;
- la mise en place de dispositifs de gestion des eaux pluviales ;
- des dispositifs pour l'utilisation des énergies renouvelables : panneaux solaires photovoltaïques et pompe à chaleur pour la production d'eau chaude sanitaire ;
- un défrichement de 2,26 ha.

Compte tenu des enjeux environnementaux, le dossier indique qu'une « *surface de compensation environnementale sera mise en place en partie à l'intérieur de l'assiette foncière du projet (29 486 m²) et en partie sur le foncier d'Air France (27 414 m²) totalisant 56 900 m². Ces surfaces seront clôturées et son accès sera interdit* ». Selon le dossier, le projet prévoit l'abattage de 150 arbres, qui seront toutefois replantés sur la parcelle de projet.

Le projet ne nécessite aucune démolition préalable (site vierge de constructions). La durée prévisionnelle des travaux est de 32 mois à compter de septembre de l'année N.

2 Schéma de cohérence territoriale.

3 [Avis MRAe du 03 juin 2021](#)

Les aménagements prévus sont représentés sur le plan masse ci-dessous :



Figure 2: Plan de masse du projet (source: Étude d'impact)

La MRAe observe que l'impact du projet n'est pas évalué dans son ensemble, car le périmètre des obligations légales de débroussaillage (OLD) liées au projet, n'est pas pris en compte.

L'article L.122-1-III-5° du code de l'environnement prévoit que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soit évaluées dans leur globalité ». La MRAe considère donc que le projet immobilier et les OLD constituent un même projet et qu'il convient d'analyser les impacts de ce projet dans leur globalité.

La MRAe recommande de revoir le périmètre de projet en intégrant les zones de débroussaillage (OLD), et de reprendre l'analyse des incidences environnementales en conséquence.

1.3. Procédures

1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Déposé le 16/06/2022 au titre de la demande d'autorisation de défrichement et le 17/06/2022 au titre de la demande de permis de construire, le projet entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 47.a) « Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L.341-3 du code forestier en

vue de la reconversion des sols, portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare » du tableau annexe du R122-2 en vigueur depuis le 16 mai 2017.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3 du code de l'environnement, transmis à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, une demande d'examen au cas par cas le 22 novembre 2021.

Par arrêté préfectoral n° AE-F09321P0342 du 20 décembre 2021, l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact qui fait l'objet du présent avis.

1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

D'après le dossier, le projet relève des procédures d'autorisation suivantes : demande de permis de construire au titre du code de l'urbanisme, autorisation de défrichement au titre des articles L214-13 et L341-3 du code forestier et déclaration au titre de la loi sur l'eau.

1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

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

- la préservation du milieu naturel et des continuités écologiques ;
- la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
- la prise en compte des risques naturels ;
- la préservation du paysage, le projet étant situé au sein du site inscrit « Bande côtière de Nice à Théoule » ;
- les effets du projet sur le trafic routier et les effets induits sur la qualité de l'air et le bruit ;
- les effets cumulés du projet avec les nombreux autres projets connus dans le secteur de Sophia Antipolis.

1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Formellement, l'étude d'impact comprend les divers aspects de la démarche d'une évaluation environnementale.

Si l'étude est globalement proportionnée aux enjeux, certaines thématiques d'importance pour le territoire, comme la biodiversité insuffisamment prise en compte (cf. chapitre 2.1) et le paysage, nécessitent des compléments d'étude et des précisions. En effet, au stade actuel du dossier, il n'est pas possible de conclure de façon définitive à l'absence d'impact significatif du projet.

1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

L'étude d'impact comporte un chapitre très succinct intitulé « description des solutions de substitution raisonnables examinées » (p. 112).

Selon le dossier, « le terrain d'assiette du projet est inséré dans l'ancienne ZAC « Air France » qui donnait des droits à construire conséquents de 65 000 m² de SHON alors que seuls 21 000 m² ont été

utilisés par l'entreprise Air France. Ainsi, le secteur est urbanisable depuis la fin des années 1970 et l'a été resté lors des évolutions successives du document d'urbanisme communal. C'est en ce sens que le site a été retenu pour répondre aux besoins de la population en termes de logements, valoriser le foncier d'Air France et limiter l'étalement urbain en se concentrant sur des secteurs déjà ouverts à l'urbanisation ».

Seul un récapitulatif des évolutions du projet depuis 2018 est présenté dans l'étude d'impact permettant de constater la diminution de la surface aménagée et de la surface de plancher créée, ainsi que de la suppression de la surface de bureaux.

Si la description des solutions de substitution raisonnables montre une réduction de l'emprise du projet, elle n'apporte pas la démonstration que la proposition constitue la solution la plus appropriée compte tenu des enjeux très forts de biodiversité, à l'échelle de la parcelle globale⁴ du projet, voire de la commune. En effet, le site Air France demeure assez étendu et la densification des parcelles occupées, notamment à l'extrémité est-nord du site (hors zone d'étude) n'a pas été étudiée.

La MRAe estime que ces éléments ne constituent pas une analyse des solutions de substitution dans la mesure où aucun autre site alternatif envisagé n'est présenté.

La MRAe recommande de compléter le dossier par une réelle analyse de solutions de substitution raisonnables et de justifier l'implantation du projet au regard notamment des enjeux environnementaux.

2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

2.1. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.1.1. Habitats naturels, espèces et continuités écologiques

2.1.1.1. *Etat initial*

Le projet est situé au sein d'un réservoir de biodiversité à remettre en bon état selon le SRADDET PACA qui inclut l'ensemble de la Technopole de Sophia-Antipolis, dont le secteur de projet. De plus, le bilan des périmètres écologiques présenté par l'étude d'impact situe la zone d'étude du projet à proximité immédiate (75 m) de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Forêts de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque ».

Ces zonages soulignent la sensibilité écologique du site, notamment pour l'avifaune et les chiroptères.

Des inventaires ont été menés entre juillet 2019 et juin 2020. Les résultats sont présentés sous forme de tableaux et de cartes localisant les espèces recensées. Des enjeux modérés à forts concernent, selon le dossier : des habitats naturels avec six espèces dont la présence est avérée, la flore avec la présence de treize espèces dont cinq espèces déterminantes de la ZNIEFF, et la faune avec huit espèces dont la présence est avérée.

La détection des espèces très sommaire et l'absence de cartographie des habitats et des fonctionnalités écologiques ne permettent pas d'évaluer efficacement les enjeux et les sensibilités écologiques, d'autant plus que le dossier ne comporte pas de carte des habitats d'espèces (croisement

⁴ Parcelles section AB n°226 et 233.

entre espèces détectées et probables et les habitats présents) qui permettrait de mieux évaluer les impacts sur les espèces présentes. Le dossier ne présente pas non plus les fonctionnalités écologiques présentes à l'échelle de la zone d'étude élargie.

S'agissant des zones humides, composées de mares (0,55 ha) à proximité du projet, l'état initial semble pertinent et l'inventaire réalisé exhaustif, ce qui permet d'avoir une vision précise de la localisation des enjeux zones humides. Toutefois, aucune donnée n'est présente concernant l'analyse des fonctionnalités de ces dernières ou de leur mode d'alimentation, alors que le projet, qui prévoit des bâtiments comportant plusieurs niveaux en sous-sols, pourrait potentiellement remettre en cause l'alimentation en eau (souterraine et superficielle) de ces zones et donc compromettre le maintien des enjeux associés (espèces protégées inféodées aux milieux aquatiques et prairies humides notamment la *Kickxia commutata*⁵).

La MRAe recommande de compléter l'état initial pour les enjeux faune, les fonctionnalités écologiques présentes à l'échelle de la zone d'étude élargie, l'analyse de ces fonctionnalités écologiques et du mode d'alimentation des zones humides.

2.1.1.2. Impacts bruts

Les impacts bruts sur la biodiversité sont insuffisamment restitués. En effet, la MRAe constate notamment l'absence d'indicateurs d'effectifs d'individus et de surfaces d'habitats d'espèces impactées et de cartes de croisement des enjeux et du projet.

Concernant les espèces protégées, l'impact de la phase chantier n'est pas étudié et l'emprise présentée concerne uniquement celle du projet achevé. Il en est de même pour les OLD. Aucune donnée ne permet donc d'estimer si l'emprise en phase chantier impactera des espèces protégées.

L'impact de l'installation de la noue paysagère créée pour la gestion et l'infiltration des eaux de ruissellement (cf. chapitre 2.3.2 du présent avis) sur la partie où une pelouse xérique⁶ est présente, n'est pas étudié. La MRAe souligne que cette gestion des eaux pluviales peut potentiellement conduire (en plus du risque d'assèchement des zones humides présentes sur l'aire d'étude) à une augmentation de l'humidité du sol de ce secteur et donc à une modification des communautés végétales présentes. Au final cet apport en eau sur cette pelouse xérique (donc sèche) pourrait conduire à la disparition des espèces végétales protégées inféodées à ce type de milieu (*Ophrys bertolonii* et *Ophrys provincialis*). L'impact de la création de cette noue paysagère sur les espèces protégées est d'autant plus importante qu'elle est située dans le secteur proposé en mesure compensatoire.

Enfin, compte tenu des insuffisances de l'état initial, l'impact du projet sur le fonctionnement et l'alimentation en eau des zones humides est à préciser.

La MRAe recommande de compléter la restitution des impacts sur la biodiversité (cartes, indicateurs...), d'étudier l'impact de la phase chantier du projet et de la noue paysagère et d'étudier plus précisément l'impact du projet sur le fonctionnement et l'alimentation en eau des zones humides.

⁵ Petite plante rampante des lieux sablonneux humides caractérisée par ses fleurs jaune pâle et bleu – Espèce protégée.

⁶ Pelouses formées de graminées sur des sols calcaires.

2.1.1.3. Mesures d'évitement, de réduction, et de compensation (ERC) et impacts résiduels

a) Mesures d'évitement et de réduction :

Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont proposées en phases chantier et exploitation.

La MRAe constate que les mesures de réduction sont abordées de manière trop évasive (absence de localisation, de calendrier, de coût, d'objectifs de performance et d'indicateurs de suivi) pour en apprécier la pertinence et la portée.

S'agissant de la mesure d'évitement E1, qui consiste au recentrage du projet sur la seule partie est du projet initial, la MRAe l'identifie comme une mesure de réduction, compte tenu qu'elle ne permet pas d'aboutir, à l'échelle du projet, à un impact nul sur les espèces cibles. De plus, la mesure R1 mentionne une "campagne de sauvegarde des espèces végétales protégées" n'est pas explicitée.

Dans la même logique, les mesures d'évitement proposées pour les zones humides ouest et sud-ouest sont à relativiser, car la proximité de ces dernières avec les futures infrastructures (situées à quelques mètres pour la zone sud-est), ne permettent pas de garantir le maintien de la surface de l'impluvium (près de 9 500 m² interceptés par le projet) et donc conduira potentiellement à une réduction de l'apport en eau superficielle. Le dossier ne démontre pas que ces mesures (de réduction et non d'évitement) permettront d'éviter les impacts sur l'alimentation en eau souterraine de ces zones humides, et sont donc insuffisantes.

La MRAe note que les mesures R1 et R2 proposées consistent à contenir le chantier par la pose d'une clôture périmétrale. Un plan de cette clôture et de la base-vie par rapport aux relevés d'espèces protégées et patrimoniales permettrait de mieux apprécier les conséquences du chantier sur celles-ci. À ce stade, un doute subsiste sur la destruction d'espèces protégées compte-tenu de la proximité immédiate des infrastructures avec celles-ci.

La MRAe recommande de revoir les mesures d'évitement et de réduction concernant la biodiversité, en précisant leur localisation, le calendrier, les objectifs attendus et les indicateurs de suivi. La MRAe recommande également de démontrer l'efficacité des mesures concernant les zones humides.

b) Impacts résiduels :

Les impacts résiduels sont jugés négligeables à modérés sur l'ensemble des habitats et espèces.

Comme les impacts bruts, les lacunes méthodologiques ne permettent pas d'apprécier les impacts potentiels sur les habitats / espèces présents (absence de carte, d'indicateurs d'effectifs, de surfaces d'habitats d'espèces impactés et de cartes de croisement des enjeux et du projet final). En l'état, la MRAe n'est pas en mesure d'apprécier les niveaux d'impacts résiduels du projet, et d'exclure, au final, le risque d'atteinte aux espèces protégées.

De plus, un impact résiduel existe pour les zones humides présentes sur le secteur. La MRAe constate que le dossier ne propose pas de mesures de compensation adéquates pour les espèces patrimoniales et protégées afin d'éviter une perte nette de biodiversité (perte d'habitats naturels et destructions d'individus) en zone humide.

La MRAe recommande de reconsidérer les impacts résiduels du projet, y compris sur les zones humides.

c) Mesure de compensation :

Le dossier prévoit de procéder à la mise en œuvre d'un volet compensatoire dont les objectifs sont la conservation des habitats ouverts de pelouse.

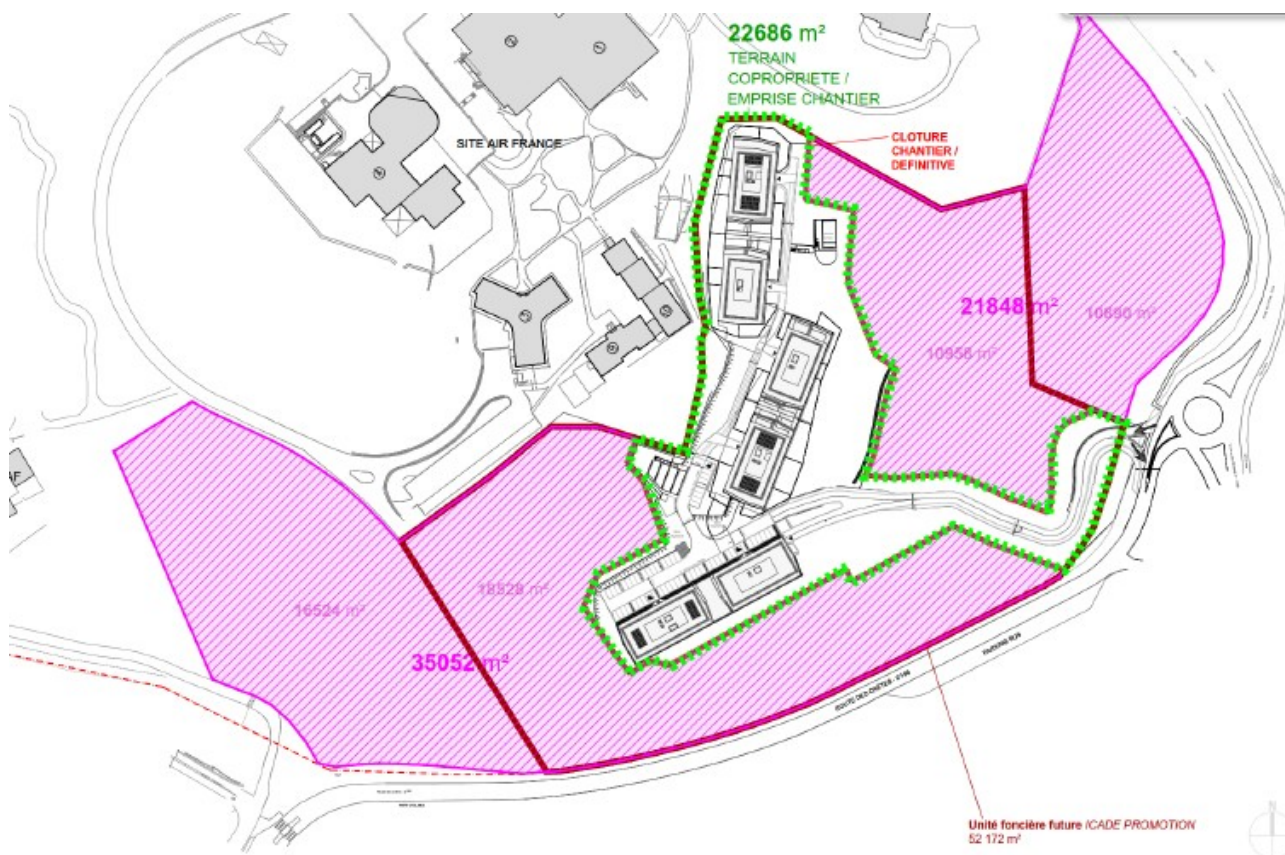


Figure 3: Localisation de la zone de compensation (Couleur hachurée rose ; source: Etude d'impact)

Sur les 2,2 ha d'emprise du projet d'aménagement, environ 1,7 ha concernent les pelouses xériques dans lesquelles évolue une communauté importante d'orchidées patrimoniales. Cette surface perdue sera, selon le dossier, compensée à hauteur de 5,6 ha pour partie au sein de la copropriété (29 486 m²) et pour partie dans la propriété d'Air France (27 414 m²), au droit immédiat du projet. Selon le dossier, le projet prévoit le déplacement de la flore patrimoniale vers la zone de compensation créée, qui sera clôturée et son accès interdit sauf intervention spécifique. Un suivi de la mise en œuvre de cette mesure sera effectué par un écologue dans le cadre du suivi du chantier (A3).

Pour la MRAe, cette mesure compensatoire proposée correspond à la gestion de milieux déjà en partie fonctionnels puisque comportant des espèces protégées en grand nombre. Elle présente donc un gain plutôt faible, et ne permet pas en l'état de compenser à fonctionnalités équivalentes les pertes engendrées par le projet.

De surcroît, au vu des insuffisances de l'étude d'impact sur la restitution des enjeux, l'évaluation des impacts bruts et résiduels, et les lacunes inhérentes à cette mesure (quantification de la plus-value écologique attendue notamment, reportée à la mesure A5 « élaboration d'un plan de gestion »), son efficacité à compenser les impacts du projets ne peut être évaluée.

In fine, pour la MRAe, les mesures proposées ne sont pas suffisantes pour garantir l'absence de pertes nettes en biodiversité : le projet, dans son dimensionnement actuel, nécessite donc la mise en œuvre

de mesures de mesures de compensation supplémentaires, y compris, le cas échéant pour les zones humides.

La MRAe recommande de revoir substantiellement les mesures de compensation du projet, au regard d'une reprise de l'évaluation des impacts résiduels, afin de garantir l'absence de pertes nettes de biodiversité.

2.1.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 les plus proches est incluse au sein de l'étude d'impact. L'analyse est menée au regard des deux ZSC les plus proches situées entre 5 km et 10 km du projet. Compte tenu de la distance de ces sites et de l'absence au droit du projet d'habitat et d'espèce dont la conservation a motivé la désignation de ces sites, l'incidence du projet est jugée négligeable sur ces sites Natura 2000.

La MRAe n'a pas de remarque particulière sur cette conclusion concernant les ZSC.

2.2. Changement climatique

S'agissant du changement climatique, la MRAe constate que les éléments présentés doivent être complétés pour présenter la façon dont cet enjeu a été pris en compte par le projet, tant sur le plan de la vulnérabilité du projet au changement climatique (par exemple : la gestion de la ressource en eau, des hausses de températures ou de l'augmentation de l'intensité des pluies), que sur le plan de l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (par exemple : trafic induit en mode exploitation et émissions liées au chantier).

La MRAe recommande d'expliquer de façon plus détaillée comment est prise en compte la vulnérabilité du projet vis-à-vis du changement climatique ainsi que son impact sur celui-ci.

2.3. Risques naturels

2.3.1. Feu de forêt

Le projet est situé en zone d'aléa feu de forêt modéré (zone bleue B1) du PPRIF⁷. La MRAe note que projet n'est pas en complète adéquation avec le PPRIF (largeur des accès, distances au point d'eau, etc.) Si le dossier énumère les prescriptions à respecter au regard du règlement du PPRIF, la MRAe considère qu'il serait utile d'intégrer au dossier des précisions relatives aux mesures prises pour éviter tout départ de feu pendant le chantier (interdiction de fumer sur le chantier, libre accès aux pompiers aux points d'eau présents sur le site par exemple...).

2.3.2. Inondation

Le dossier estime que le projet aura un impact faible pour le risque inondation. Cette analyse se fonde la vulnérabilité du projet au risque inondation et tient compte de ses éventuels effets en aval pour l'estimation du niveau d'enjeu. La MRAe observe que la commune de Valbonne se trouve en amont

⁷ Plan de prévention des risques d'incendie de forêt.

des communes inscrites dans le TRI⁸ du PGRI⁹ Nice-Cannes-Mandelieu. La gestion des eaux pluviales constitue à ce titre un enjeu fort, afin de ne pas augmenter les risques en aval.

Selon l'étude d'impact (page 113), le projet privilégie la rétention des eaux pluviales et le rejet vers une noue paysagère et dans le vallon via deux canalisations. L'étude apporte les précisions nécessaires concernant la gestion des eaux pluviales : dimensionnement des ouvrages, gestion des pollutions et dispositifs de suivi et contrôle.

Deux bassins de rétention¹⁰ disposant d'un rejet gravitaire à débit régulé sont prévus, prenant en compte la crue de référence prise pour le dimensionnement de ces bassins.

S'agissant des modalités de gestion des eaux pluviales du projet afin de ne pas aggraver les risques d'inondation en aval, la MRAe n'a pas d'observation à formuler, au-delà des observations réalisées au paragraphe 2.1.1 du présent avis sur le fonctionnement des zones humides.

2.4. Paysage

Selon l'atlas des paysages, le secteur d'étude se situe dans l'unité paysagère « Le plateau de Valbonne », caractérisée « *par un vaste espace de nature menacé par le grignotage de l'urbanisation et la fragmentation des infrastructures [...] le développement extensif de Sophia Antipolis et son exigence qualitative impliquent une attention particulière à porter aux espaces publics* ». Le territoire communal est également concerné par le site inscrit « bande côtière de Nice à Théoule ».

Le volet paysager de l'étude d'impact présente une analyse de l'état initial et dégage les enjeux paysagers à une seule échelle correspondant aux abords immédiats du site de projet. Le caractère extensif et boisé de la Technopole de Sophia-Antipolis est notamment mis en évidence.

Les caractéristiques paysagères du projet sont prises en compte dans le dossier qui prévoit notamment que :

- la hauteur du bâti a été définie pour rester sous la canopée et ainsi limiter l'impact sur le paysage ;
- les logements s'égrèneront avec la pente. Chaque bâtiment est redécoupé en son milieu, ce qui permet d'obtenir six volumes plus petits et de retrouver des orientations variées. Ces failles améliorent l'insertion du projet dans son environnement tout en gardant la fonctionnalité des trois volumes initiaux ;
- l'emprise des stationnements est minimisée par leur implantation en sous-sol,
- les vis-à-vis avec le site d'Air France sont masqués par la création d'un cordon boisé le long de la clôture.

Toutefois, la MRAe relève que l'étude des incidences n'est pas complète. En effet, le dossier ne présente aucune analyse sur la manière dont le projet prend en compte la trame paysagère existante et assure une préservation ou une modification des perceptions (vues) proches ou lointaines. L'impact sur d'éventuels cônes de vues n'est pas abordé.

8 Territoire à risque important d'inondation.

9 Plan de gestion des risques d'inondation.

10 bassin de rétention enterré commun aux trois bâtiments et à la partie haute de la voirie d'un volume de stockage de 938 m³ ainsi qu'un bassin de rétention enterré pour la partie basse de la voirie d'un volume de stockage de 211 m³.

Il importe que l'étude paysagère rende compte, à l'aide de simulations appropriées à différents niveaux d'observation (montages photographiques, schémas d'ambiance...), de l'insertion du projet dans son environnement sensible proche et lointain.

La MRAe recommande de compléter l'étude paysagère pour rendre compte, à l'aide de simulations appropriées à différents niveaux d'observation (montages photographiques, schémas d'ambiance...) de l'insertion du projet dans son environnement sensible proche et lointain.

2.5. Cadre de vie : trafic routier, qualité de l'air et bruit

2.5.1. Trafic routier

Comme le précise l'étude d'impact (p.88), le secteur d'étude est marqué par un trafic automobile important sur la majorité des axes, notamment le trafic dense sur la RD103 (route du Parc) et sur la RD198 (route des Crêtes)¹¹.

Une étude de trafic de 2018 est évoquée succinctement dans le dossier confirmant les flux pendulaires importants marqués en sortie de Sophia-Antipolis.

L'évolution du trafic dans le dossier n'est estimée qu'à l'horizon de la réalisation du projet (+3,7%) permettant de conclure que le trafic généré par le projet sera très faible compte tenu du trafic important sur les voies environnantes.

La MRAe constate qu'une estimation à plus long terme (20 ans) aurait mérité d'être fournie, dans un contexte d'accroissement du trafic sur la Technopôle Sophie-Antipolis, ainsi que le scénario de référence (en l'absence du projet). Enfin, l'étude n'aborde pas les effets du projet sur le trafic en phase travaux.

2.5.2. Qualité de l'air

L'étude d'impact indique : « *L'augmentation future de trafic liée au projet pourra avoir un faible impact sur la qualité de l'air, compte tenu des futures émissions de polluants engendrées, mais qui est à relativiser par rapport à la circulation routière existante aux abords immédiats du site* ».

Pour la MRAe, cette conclusion est trop succincte, sans véritable évaluation de l'exposition des populations à la pollution de l'air. En effet, l'action 41 du plan de protection de l'atmosphère (PPA) des Alpes-Maritimes indique notamment que pour tout projet d'implantation à proximité d'un axe routier (routes visées par les arrêtés préfectoraux de classement sonore), le pétitionnaire devra évaluer l'exposition des populations à la pollution de l'air et détailler les mesures de protection envisagées (types mesures ERC, mesures liées à la qualité architecturale et la forme urbaine, etc.).

La MRAe recommande d'évaluer l'exposition des populations à la pollution de l'air et de proposer le cas échéant des mesures ERC.

2.5.3. Nuisances sonores

Les nuisances sonores dans la zone d'étude sont générées par la circulation automobile en provenance de la RD103 et de la RD198. L'étude d'impact présente une carte du classement sonore des voies bruyantes où figure la localisation du projet : aux abords du site d'étude, la RD198 est

¹¹ 14 500 véhicules par jour sur la RD198, 14 700 véhicules par jour sur la RD103.

classée en catégorie 3 et 4 et les bâtiments d'habitation projetés sont situés dans la bande des 30 m affectée par le bruit (RD198). Dans ce contexte, l'étude d'impact aurait mérité d'être complétée par une campagne de mesure de bruit réalisée au cœur du projet.

La MRAe recommande de réaliser une campagne de mesure de bruit au cœur du projet.

2.6. Déchets

La MRAe constate que la gestion des déchets et leurs impacts, directs ou induits, sont abordés dans le dossier au travers d'une charte¹² éditant les principes et les objectifs selon lesquels les signataires conviennent de s'engager. En ce qui concerne le mouvement des terres, au-delà du principe d'équilibre recherché par des dispositions constructives adaptées, l'évaluation précise du besoin en matériaux d'apport et leur caractérisation (en quantité et en qualité) auraient pu permettre d'optimiser leur gestion dans une véritable logique de valorisation et d'économie de ressources primaires (utilisation de ressources secondaires issus de déchets du BTP recyclés, réemploi pour la construction du projet lui-même ou mise en œuvre en aménagement paysager).

La MRAe recommande de démontrer, chiffres à l'appui, comment la consommation de la ressource primaire issue de carrière a été optimisée en regard de la ressource secondaire déjà disponible pour la réalisation du projet.

2.7. Effets cumulés

La MRAe constate que le projet vient s'implanter à proximité de plusieurs secteurs à l'échelle du territoire de Sophia Antipolis (Antibes, Biot, Mougins, Vallauris et Valbonne), où les projets se succèdent les uns après les autres sans que le dossier ne présente une vision cohérente d'ensemble intégrant notamment toutes les problématiques environnementales.

Le projet est en l'occurrence susceptible d'avoir des effets cumulés avec d'autres projets situés à proximité immédiate, en particulier le projet du complexe immobilier la Canopée¹³.

Pour la MRAe, ces projets sont insuffisamment décrits dans le dossier alors qu'ils sont susceptibles d'avoir des effets cumulés importants, notamment en termes de qualité de l'air et de bruit et sur le milieu naturel. Concernant la biodiversité et les continuités écologiques, le dossier ne présente aucune information sur les documents sources réellement analysés, ni sur la méthode employée, alors que le secteur comporte de nombreux projets en milieux naturels, et donc des effets cumulés potentiels significatifs. Pour la MRAe, le risque de sous-estimation des effets cumulés est important.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés avec les projets connus, notamment avec le projet de la Canopée, en particulier au regard du bruit et de la qualité de l'air et des impacts sur le milieu naturel.

¹² Cf. page 97 de l'étude d'impact.

¹³ [Avis MRAe du 8 novembre 2021](#)