



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur le projet de construction de bâtiments à usage d'habitation
Les Santolines à Cagnes-sur-Mer (06)

N° MRAe
2023APPACA53/3496

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 construction de bâtiments à usage d'habitation Les Santolines à Cagnes-sur-Mer (06). Le maître d'ouvrage du projet est la société civile de construction vente Cagnes Santoline – RA.

Le dossier comporte notamment : une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 et deux dossiers de demandes d'autorisations.

Conformément aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 28 août 2023 en « collégialité électronique » par Marc Challéat et Jean-Michel Palette.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par arrêté du 11 août 2020, 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 juillet 2023. 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 20 juillet 2023 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire ;
- par courriel du 20 juillet 2023 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 09 août 2023.

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@uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr



SYNTHÈSE

Le projet porte sur la construction de cinq bâtiments à usage d'habitation (210 logements) sur un terrain d'une superficie de 1,18 ha dans le quartier des Malvans à Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes).

Le dossier comporte de grandes insuffisances. Il aborde trop superficiellement les enjeux majeurs identifiés dans la décision de soumettre à étude d'impact en date du 17 mars 2022 et renvoie trop souvent à des études complémentaires.

Concernant le risque d'inondation, l'étude d'impact ne caractérise pas l'aléa au droit du site du projet et n'évalue pas l'effet induit par le projet sur les débits de ruissellement à l'aval et l'effet subi (atteinte aux personnes et aux biens).

Les pompages d'eau en phase de travaux ne sont pas quantifiés. Aucune analyse des incidences de ces pompages sur le rabattement de nappe et sur le cours d'eau associé n'est effectuée.

Concernant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, le maître d'ouvrage n'évalue pas l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur la santé des futurs habitants et les populations riveraines aux horizons de la mise en service et vingt ans après.

D'autres thématiques (émissions de gaz à effet de serre, milieu naturel y compris incidences Natura 2000) méritent d'être complétées.

La MRAe rappelle qu'en application du second alinéa de l'article L122-1-1-I du Code de l'environnement, la décision de l'autorité compétente qui autorise le projet doit reprendre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet. Le niveau des mesures actuellement présenté dans l'étude n'étant pas à la hauteur des enjeux, la MRAe invite le maître d'ouvrage à compléter son étude d'impact afin que l'autorité compétente puisse de nouveau saisir la MRAe pour avis.

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

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	4
AVIS.....	6
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	6
1.1. Contexte et nature du projet.....	6
1.2. Description et périmètre du projet.....	6
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale</i>	7
1.3.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public</i>	8
1.4. Enjeux identifiés par la MRAe.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet.....	9
2.1. Risque d'inondation.....	9
2.2. Ressource en eau.....	9
2.3. Déplacements.....	10
2.4. Bruit.....	10
2.5. Qualité de l'air.....	11
2.5.1. <i>Émissions de gaz à effet de serre (GES)</i>	12
2.6. Milieu naturel, y compris Natura 2000.....	12
2.6.1. <i>Habitats naturels, espèces, continuités écologiques</i>	12
2.6.2. <i>Évaluation des incidences Natura 2000</i>	13

AVIS

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Contexte et nature du projet

Le projet porte sur la construction de cinq bâtiments à usage d'habitation sur un terrain d'une superficie de 1,18 ha dans le quartier des Malvans à Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes). Le site du projet est desservi par la route de France à l'est, l'avenue de la Santoline au nord et l'avenue de la Colle au sud.



Figure 1: localisation du site du projet. Source : schéma réalisé par la MRAe à l'aide de Géoportail.

1.2. Description et périmètre du projet

Le projet consiste à démolir les bâtiments existants : maisons, cabanons et anciens bâtiments d'EDF représentant une surface de plancher de 2 687 m². Il prévoit de construire cinq bâtiments à usage d'habitation (210 logements) représentant une surface de plancher de 12 332 m². Le projet comprend également la réalisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales, de voiries internes, de cheminements piétons, de places de stationnement en sous-sol et en surface et d'espaces verts.



Figure 2: plan de masse du projet. Source : plan paysager projeté.

La durée d'exécution des travaux et la date prévisionnelle de leur commencement ne sont pas indiquées.

L'étude d'impact indique qu'une « proposition de mission a été faite au maître d'ouvrage afin de mettre en place un schéma directeur de la gestion des déchets de démolition² ».

Le maître d'ouvrage n'estime pas les types et les quantités de déchets produits durant les phases de démolition et de construction et n'indique pas les filières pressenties pour leur gestion et leur valorisation³.

La MRAe recommande d'estimer les types et les quantités de déchets produits durant les phases de démolition et de construction et d'indiquer les filières pressenties pour leur gestion et leur valorisation.

1.3. Procédures

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

Le projet de construction de cinq bâtiments d'habitation, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L122-1 et R122-2 du Code de l'environnement (CE).

Déposé le 24 mars 2023 au titre de deux demandes de permis de construire (l'une pour 50 logements, l'autre pour 160 logements), il entre dans le champ de la rubrique « 39 travaux, constructions et opérations d'aménagement a) travaux et constructions qui créent une surface de plancher au sens de

2 La mission comprend notamment « [l']estimation des quantités de matériaux en place » et la recherche de « solutions d'élimination et de valorisation pour chaque type de déchet, avec leur localisation ».

3 L'étude d'impact indique : « choix privilégié de filières locales ».

l'article R111-22 du code de l'urbanisme ou une emprise au sol au sens de l'article R420-1 du même code supérieure ou égale à 10 000 m² » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

Le projet relevant d'un examen au cas par cas, le maître d'ouvrage a, conformément à l'article R122-3-1 CE, transmis à l'autorité administrative compétente une demande d'examen au cas par cas le 28 janvier 2022. Par [arrêté préfectoral n° AE-F9322P0033 du 17 mars 2022](#), l'autorité chargée de l'examen au cas par cas a pris la décision motivée de soumettre le projet à étude d'impact, laquelle a été maintenue après recours gracieux du pétitionnaire.

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

Le projet relève de la procédure de permis de construire. Le dossier indique que « *le projet est soumis à la loi sur l'eau dans le cadre de la phase travaux (essais de pompage)* », au titre des rubriques 1.1.1.0⁴ et 1.3.1.0⁵ de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 CE.

L'étude d'impact mentionne que le projet est situé dans la zone UCd « *quartiers urbains denses discontinus – grands ensembles* » du plan local d'urbanisme métropolitain approuvé en octobre 2019.

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 prise en compte du risque d'inondation ;
- la préservation de la ressource en eau ;
- la limitation de l'exposition des populations aux nuisances (pollution de l'air, bruit) ;
- la lutte contre le changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation du milieu naturel et des continuités écologiques.

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

L'étude d'impact comporte de grandes insuffisances, car elle aborde trop superficiellement les enjeux majeurs identifiés dans la décision de soumettre à étude d'impact citée *supra* : prise en compte du risque d'inondation, préservation de la ressource en eau, limitation de l'exposition des populations aux nuisances (pollution de l'air, bruit). D'autres thématiques (émissions de gaz à effet de serre, milieu naturel y compris incidences Natura 2000) méritent d'être complétées (cf. chapitre 2).

4 Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (déclaration).

5 A l'exception des prélèvements faisant l'objet d'une convention avec l'attributaire du débit affecté prévu par l'article L214-9 CE, ouvrages, installations, travaux permettant un prélèvement total d'eau dans une zone où des mesures permanentes de répartition quantitative instituées, notamment au titre de l'article L211-2 CE, ont prévu l'abaissement des seuils : 1° capacité supérieure ou égale à 8 m³/h (autorisation).

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

L'étude d'impact indique que « *la vallée du Malvan se prêt[e] bien à l'implantation de résidence au regard des réseaux ex[is]tants, des voiries fonctionnelles, de la proximité avec les commerces et le bassin d'emploi mais également la proximité avec l'A8 desservant le département* ».

Le dossier ne présente pas d'analyse comparative de sites potentiels d'implantation au sein de la commune, il ne permet pas de comprendre ce qui a permis, sous l'angle des impacts du projet sur l'environnement, d'aboutir au choix du site des Malvans.

La MRAe recommande de présenter une analyse comparative de sites potentiels d'implantation au sein de la commune et de justifier du choix du site au regard des incidences sur l'environnement.

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

2.1. Risque d'inondation

Le dossier indique que « *le périmètre de projet se situe en grande partie dans la zone inondable du lit majeur du Malvan* » et que « *des mesures de protection rapprochée seront mises en œuvre ; elles seront étudiées dans les phases ultérieures de conception du projet* ». « *La réalisation d'une étude hydraulique (1D ou 2D) est éventuellement prévue si les précisions apportées par l'étude d'EGIS⁶ s'avèrent insuffisantes pour caractériser précisément l'aléa sur l'ensemble des terrains d'assiette du projet* ».

L'étude d'impact ne caractérise pas l'aléa inondation (hauteur d'eau, vitesse du courant, durée d'immersion) au droit du site du projet, n'évalue pas les incidences du projet sur le risque d'inondation, à savoir l'effet induit sur les débits de ruissellement à l'aval et l'effet subi (atteinte aux personnes et aux biens), et ne présente pas de mesures afin de les éviter ou les réduire.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la caractérisation de l'aléa inondation au droit du site du projet, l'évaluation des incidences du projet sur le risque d'inondation, et la proposition de mesures afin de les éviter ou les réduire.

2.2. Ressource en eau

Le dossier indique que le site du projet est situé en zone de répartition des eaux⁷ du bassin versant de la Cagne et « *[qu']en phase d'études complémentaires, un essai par pompage, une étude hydrogéologique comprenant une modélisation des écoulements souterrains, ainsi qu'un prélèvement d'eau brute permettront de qualifier précisément les incidences en phase chantier et en phase d'exploitation. Les mesures d'évitement qui seront mises en œuvre concerneront les modalités de rabattement de la nappe (techniques d'entreprises telles qu'un fonçage plus profond des parois*

6 « *Étude hydraulique sur le MALVAN existante réalisée par le bureau d'études EGIS pour le compte du SMIAGE [Syndicat Mixte pour les Inondations, l'Aménagement et la Gestion de l'Eau] Maralpin* ».

7 « *Afin de faciliter la conciliation des intérêts des différents utilisateurs de l'eau dans les zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins, des zones de répartition des eaux sont fixées par arrêté du préfet coordonnateur de bassin* » (cf. article R211-71 CE).

étanches) ou de gestion des pollutions des eaux (mise en place de décanteurs mobiles pour abatement des MES avant rejet) ».

L'étude d'impact ne quantifie pas les pompages (débit, durée), n'évalue pas les incidences de ces pompages sur le rabattement de nappe et sur le cours d'eau associé, et ne présente pas de mesures afin de les éviter ou les réduire.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par la quantification des pompages, l'évaluation des incidences de ces pompages sur le rabattement de nappe et sur le cours d'eau associé, et la proposition de mesures afin de les éviter ou les réduire.

2.3. Déplacements

L'étude de circulation, jointe en annexe 4 de l'étude d'impact, met en évidence un trafic actuel élevé sur l'avenue des Alpes à la hauteur de « Polygone Riviera » (38 354 véhicules/jour⁸), la route de France (21 657 véhicules/jour) et l'avenue de Grasse (18 342 véhicules/jour).

Elle fait également ressortir des dysfonctionnements d'ores et déjà observés au niveau du carrefour situé au sud-est du site : « une réserve de capacité inférieure à 20 % » en entrée depuis la route de France et l'avenue de Grasse en heure de pointe du soir (« des files d'attente d'une dizaine de véhicules se forment [...] pendant quelques minutes ». En situation projetée, « ce carrefour devrait conserver un fonctionnement proche de celui observé en situation actuelle ». Selon le dossier, le projet est générateur de « 67 UVP⁹/h à l'heure de pointe du matin » et de « 57 UVP/h à l'heure de pointe du soir ».

L'étude n'évalue pas le trafic et les conditions de circulation, avec et sans projet, vingt ans après la mise en service du projet permettant d'intégrer l'évolution des trafics à moyen terme et leur impact sur le fonctionnement de la circulation générale dans un contexte où les capacités résiduelles restent très limitées et où les mouvements d'entrée et de sortie imposeront des cisaillements des flux qui vont inévitablement aggraver la congestion déjà observée aux heures de pointe. Elle ne fournit pas non plus, de donnée du trafic actuel et futur concernant les entrées-sorties de l'avenue des Alpes au droit de l'échangeur situé au nord-est du site, en direction de l'échangeur de l'A8 et de Vence. Elle n'indique pas la réserve de capacité actuelle et future de ces branches. Les conditions de sécurité des accès au projet depuis des axes très circulés ne sont pas abordées, alors même que la fréquentation du site va considérablement évoluer par rapport à la situation actuelle.

La MRAe recommande de compléter l'étude de circulation par l'évaluation du trafic et des conditions de circulation, avec et sans projet, vingt ans après la mise en service du projet.

2.4. Bruit

La notice acoustique préliminaire, jointe en annexe 5 de l'étude d'impact, souligne que le projet est situé dans un secteur affecté par le bruit de la route de France et de l'avenue de la Colle, classées en catégorie 4¹⁰ (largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure : 30 m) dans l'arrêté préfectoral du 18 août 2016 portant révision du classement sonore des infrastructures routières du département des Alpes-Maritimes.

8 Cumul des deux sens de circulation.

9 Unité de véhicule particulier.

10 Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) compris entre en 65 et 70 dB(A).

La MRAe observe que des futurs bâtiments seront implantés dans le secteur affecté par le bruit de la route de France (bâtiment 3 à 16 m environ, bâtiment 5 à 12,50 m environ) et de l'avenue de la Colle (bâtiments 1 et 5 à 12,50 m environ).

Au titre des mesures envisagées pour limiter l'exposition des nouvelles populations au bruit routier, le dossier indique que « *le projet respectera les isolements de façade définis dans l'arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit* ». « *L'objectif d'isolement minimal par façades exposées sera d'un $DnT,A,tr^{11} = 32$ dB. Tous les matériaux et équipements techniques seront mis en œuvre dans les logements afin de respecter cet isolement acoustique* ».

Le maître d'ouvrage n'évalue pas, à l'aide d'une modélisation acoustique intégrant les niveaux sonores préexistants ainsi que l'impact du trafic supplémentaire induit par le projet sur les futurs habitants et les populations riveraines, à partir de données de trafic, avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après.

La MRAe estime que les mesures prévues qui se limitent au rappel des obligations réglementaires en matière d'isolation de façades, d'isolement entre bâtiments, d'isolement aux bruits aériens intérieurs entre locaux et d'exigences acoustiques des équipements techniques ne sont pas suffisantes au regard notamment des nuisances sonores qui seront vraisemblablement subies à l'extérieur des habitations (balcons par exemple).

La MRAe recommande d'évaluer, à l'aide d'une modélisation acoustique, l'impact global du trafic existant et induit par le projet, sur les futurs habitants et les populations riveraines, à partir de données de trafic (avec et sans projet, aux horizons de la mise en service et vingt ans après). La MRAe recommande également de renforcer les mesures prévues pour limiter l'exposition des nouvelles populations au bruit routier subi à l'extérieur des habitations.

2.5. Qualité de l'air

La note d'analyse relative à la qualité de l'air, jointe en annexe 6 de l'étude d'impact, mentionne en s'appuyant sur les résultats des mesures effectuées en 2021 par Atmo Sud¹² sur la station de l'aéroport de Nice (station urbaine de fond située à 5,5 km du site), que les « *concentrations moyennes en dioxyde d'azote, en ozone et en particules PM_{2,5}¹³ et PM₁₀¹⁴ pour l'air extérieur sont inférieures aux valeurs réglementaires et de référence de l'OMS¹⁵ (2005)* ».

La MRAe rappelle que les valeurs guides de l'OMS contenues dans le dossier ne sont pas à jour et relève que les concentrations mesurées sur la station de l'aéroport de Nice (dioxyde d'azote : 16 µg/m³, PM₁₀ : 20 µg/m³, PM_{2.5} : 8 µg/m³) sont supérieures aux valeurs guides actualisées (dioxyde d'azote : 10 µg/m³, PM₁₀ : 15 µg/m³, PM_{2.5} : 5 µg/m³).

L'étude indique que l'avenue de la Santoline, la route de France et l'avenue de la Colle ont un « *faible impact sur la qualité de l'air* », car « *peu de trafic est observé d'après Google Maps trafic* ».

11 L'isolement acoustique standardisé pondéré permet de caractériser par une seule valeur l'isolement acoustique en réponse à un bruit de spectre donné. Il est mesuré in situ entre l'extérieur du bâtiment et un local (DnT,A,tr).

12 AtmoSud 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.

13 Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

14 Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

15 Organisation mondiale de la santé.

La MRAe souligne que cette assertion n'est pas cohérente avec les données de trafic contenues dans l'étude de circulation qui montrent un trafic actuel élevé sur la route de France (21 657 véhicules/jour) et sur l'avenue de la Colle (827 UVP/h en heure de pointe du soir devant les futurs bâtiments 1 et 5).

L'étude mentionne : « *l'axe routier le plus utilisé et le plus proche, est situé à 150 m à l'est du site, la M 336 avenue des Alpes faible impact. Polluants d'intérêt pour le projet : aucun polluant majeur identifié à l'extérieur* ».

La MRAe souligne que l'avenue des Alpes supporte un trafic élevé (38 354 véhicules/jour) et que le site du projet est situé dans la zone de dispersion du dioxyde d'azote, qui représente une largeur de 100 à 300 m¹⁶.

L'enjeu relatif à la qualité de l'air est sous-évalué par le dossier. La MRAe rappelle que le dioxyde d'azote a pour source principale le trafic routier et relève que le site du projet est situé dans un secteur déjà dégradé en termes de pollution de l'air en raison de sa proximité avec trois infrastructures routières à fort trafic. Une campagne de mesures du dioxyde d'azote par tubes passifs aurait permis de mieux caractériser la qualité de l'air dans l'aire d'étude.

Le maître d'ouvrage n'évalue pas l'impact sur la qualité de l'air du trafic induit par le projet, notamment au regard de la congestion supplémentaire qui en résultera. Il n'estime pas les émissions de polluants à partir de données de trafic (avec et sans projet aux horizons de la mise en service et vingt ans après la mise en service) et ne modélise pas la dispersion des polluants émis dans l'atmosphère.

Au titre des mesures de protection envisagées, l'étude préconise la mise en place « *[d']entrées d'air filtrantes [...] sur les façades les plus impactées par le trafic, pour filtrer les particules fines, à savoir les façades nord* » et de « *systèmes de filtration particulaire* » aux entrées et sorties de véhicules, « *afin de limiter les transferts des pollutions dues aux parkings vers l'air intérieur* ».

Ces mesures ne sont pas à la hauteur des enjeux sanitaires pour les futurs occupants et les riverains. Le projet, par son implantation (à une dizaine ou une quinzaine de mètres de la route de France et de l'avenue de la Colle, à 110 m environ de l'avenue des Alpes) expose de nouvelles populations à proximité de sources d'émissions de polluants atmosphériques.

La MRAe recommande d'évaluer l'impact, sur la qualité de l'air, du trafic induit par le projet, notamment au regard de la congestion supplémentaire qui en résultera, sur la base de données de trafics (avec et sans projet) à l'horizon de la mise en service et vingt ans après. La MRAe recommande également de renforcer les mesures prévues pour limiter l'exposition des nouvelles populations à la pollution atmosphérique.

2.5.1. Émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'étude d'impact prévoit un « *programme de réutilisation des matériaux sur place et de recyclage des matériaux en excès dans des structures adaptées, [de] limiter les GES en privilégiant les matériaux recyclés* ».

L'étude d'impact ne présente aucune évaluation quantitative de la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre aux différentes étapes de sa réalisation. Cette évaluation doit concerner les phases de construction et d'exploitation (intégrant en particulier les effets liés aux déplacements et aux consommations d'énergie).

16 Cf. [guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières](#) (Cerema février 2019).

La MRAe recommande d'évaluer la contribution du projet aux émissions de gaz à effet de serre, en phases de travaux et d'exploitation, et de mettre en œuvre la démarche « éviter, réduire, compenser ».

2.6. Milieu naturel, y compris Natura 2000

2.6.1. Habitats naturels, espèces, continuités écologiques

2.6.1.1. État initial

La carte présentée p50 de l'étude d'impact montre que le site du projet est situé à proximité de deux ZNIEFF¹⁷ de type II : « le Loup » (350 m environ) et « Massif de Biot » (700 m environ).

Le dossier ne donne aucune information sur ces périmètres d'inventaires. Il ne souligne pas en particulier l'importance de la ZNIEFF « le Loup » pour le cortège chiroptérologique, comme l'atteste la présence d'espèces patrimoniales (Petit Rhinolophe, Grand Rhinolophe, Vespertilion de Capaccini, Vespertilion à oreilles échanquées, Minoptère de Schreibers, Vespère de Savi et Pipistrelle de Nathusius).

Selon l'étude d'impact, des inventaires de terrain ont été réalisés le 9 novembre 2021 et le 29 avril 2022. Des écoutes ciblées sur les chiroptères ont été réalisées le 4 mai 2022 entre 20h00 et 21h30 (« *c'est durant cette tranche d'heure que les individus sortent de leur repos diurne et viennent s'alimenter durant un laps de temps de 20 à 30 min* »).

La MRAe relève que la pression d'inventaire mise en œuvre pour les chiroptères n'a permis d'observer que les espèces « crépusculaires », mais n'a pas été en mesure de rechercher les espèces « tardives » (leur activité commence plus tard et se termine plus tôt que les autres espèces), ni les espèces « intermédiaires » (leur activité présente des horaires de début et de fin s'inscrivant entre ceux des groupes cités précédemment). L'étude ne dit pas si des gîtes à chiroptères sont avérés ou potentiels sur le site du projet.

Le dossier ne quantifie¹⁸ pas et ne hiérarchise pas les enjeux pour les espèces de chiroptères avérées et potentielles. Il n'identifie pas, ne quantifie pas et ne hiérarchise pas les impacts du projet sur ces espèces.

La MRAe recommande de mener des recherches de terrain complémentaires ciblées sur les chiroptères, sur une nuit complète, d'identifier, de quantifier et de hiérarchiser les impacts du projet sur ces espèces, et de proposer des mesures pour les éviter et les réduire.

2.6.2. Évaluation des incidences Natura 2000

Le site du projet est situé à proximité de deux sites Natura 2000 : la zone de conservation (ZSC) « rivière et gorges du Loup » (300 m environ) et la zone de protection spéciale (ZPS) « Préalpes de Grasse » (350 m environ).

17 Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique est un espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable. Elle complète les zonages réglementaires (aires protégées) pour guider les décisions d'aménagement du territoire (documents d'urbanisme, créations d'espaces protégés, schémas départementaux de carrière...) et éviter l'artificialisation des zones à fort enjeu écologique.

18 Surface de zone d'alimentation, linéaire de corridor...

Le dossier ne prend en compte que la ZSC « rivière et gorges du Loup » dans l'analyse. Or, de possibles liens écologiques entre le site du projet et la ZPS « Préalpes de Grasse » peuvent être identifiés, compte tenu du rayon de déplacement des oiseaux.

La MRAe recommande de préciser les liens écologiques fonctionnels entre le site du projet et la ZPS « Préalpes de Grasse » et de ré-évaluer en conséquence les effets que le projet peut avoir sur l'état de conservation des espèces d'oiseaux qui ont justifié la désignation de ce site.

L'étude indique « [qu']aucune espèce [...] d'intérêt communautaire n'a été trouvé[e] sur le site du projet » et conclut que le projet n'a pas d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des espèces qui ont justifié la désignation de la ZSC « rivière et gorges du Loup ».

La MRAe rappelle que la pression d'inventaire mise en œuvre pour les chiroptères (cf. *supra*) est insuffisante et invite le maître d'ouvrage à reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 à la suite d'inventaires complémentaires.

La MRAe observe que l'évaluation des incidences Natura 2000 est très succincte (absence de présentation des espèces présentes dans les formulaires standards de données et des enjeux de conservation, absence d'évaluation des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects que le projet peut avoir sur l'état de conservation des espèces qui ont justifié la désignation des sites...).

Compte-tenu des insuffisances de l'analyse, la MRAe ne souscrit pas aux conclusions du dossier qui estime que le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les sites Natura 2000.

La MRAe recommande de reprendre et de compléter l'analyse des incidences Natura 2000 (présentation des espèces et des enjeux de conservation, évaluation des effets, proposition de mesures) à la suite d'inventaires complémentaires ciblés sur les espèces de chiroptères d'intérêt communautaire.