

DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES**Projet de Schéma de Cohérence Territoriale
de l'Ouest des Alpes-Maritimes (SCoT'Ouest 06)**

Arrêté par le Syndicat mixte en charge du SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes par
délibération du 13 septembre 2019

ENQUETE PUBLIQUE DU 15 JUILLET AU 14 AOÛT 2020



RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Bernard BARRITAUULT

SOMMAIRE

<u>GLOSSAIRE</u>	Page 4
<u>PRESENTATION ET ANALYSE DU PROJET</u>	
PREAMBULE ET ENVIRONNEMENT JURIDIQUE	Page 7
SYNTHESE THEMATIQUE : LES CHOIX DU PADD	Page 12
LES MESURES PRESCRIPTIVES (LE DOO)	Page 35
APPRECIATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET	Page 38
<u>LA PHASE DE CONCERTATION PREALABLE</u>	Page 40
<u>Les AVIS DES PPA et PPC</u>	Page 51
	Réponses du Syndicat mixte : Annexe 3
<u>COMPOSITION DU DOSSIER</u>	Page 52
<u>L'ENQUETE PUBLIQUE</u>	
PREPARATION ET ORGANISATION	Page 54
DEROULEMENT	Page 58
CLOTURE	Page 60

GLOSSAIRE

ACA :	Aéroports Côte d'Azur
ALUR (Loi) :	Accès au Logement et pour un Urbanisme Rénové (Loi du 24/03/2014)
AOM(U) :	Autorité Organisatrice des Mobilités (Unique)
AOP :	Appellation d'Origine Contrôlée
APB :	Arrêté de Protection de Biotope
APN :	Activités de Pleine Nature
BHNS :	Bus à Haut Niveau de Service
BVS :	Basse Vallée de la Siagne
CACPL :	Communauté d'Agglomération de Cannes et du Pays de Lérins
CALIPSO :	Classification des Avions Légers selon leur Indice de Performance SONore
CAPG :	Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
CASA :	Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDAC :	Commission Départementale d'Aménagement Commercial
CDPENAF :	Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers
CVO :	Centre de Valorisation Organique
DAAC :	Document d'Aménagement Artisanal et Commercial
DCE :	Directive Cadre sur l'Eau
DOO :	Document d'Orientations et d'Objectifs
DSNA :	Direction des Services de la Navigation Aérienne:
DTA :	Directive Territoriale d'Aménagement
EAJE :	Etablissements d'Accueil des Jeunes Enfants
EBC :	Espaces Boisés Classés
ELAN (Loi) :	Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique
ENFA :	Ecole Nationale de Formation Agronomique
EPCI :	Etablissement Public de Coopération Intercommunale

EPRI :	Evaluation Préliminaire des Risques d'Inondation
GEMAPI :	GEstion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations
IGP :	Indication Géographique Protégée
LNPCA :	Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
MAEC :	Mesures Agro Environnementales Climatiques
MAET :	Mesures Agro Environnementales Territorialisées
OAP :	Orientations d'Aménagement et de Programmation
OLD :	Obligations Légales de Déboisement
PADD :	Plan d'Aménagement et Développement Durable
PAEN :	Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains
PAPAM :	Plantes Aromatiques à Parfum et Médicinales
PDU :	Plan de Déplacements Urbains
PE-IM :	Pôle d'échange-Inter-Modal
PGRI :	Plan de Gestion des Risques d'Inondation
PLH :	Plan Local de l'Habitat
PLU(i) :	Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
PNR PAA :	Parc Naturel Régional des Pré Alpes d'Azur
PSMV :	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
RU :	Renouvellement Urbain
SAGE :	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE :	Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDEC :	Schéma de Développement Commercial
SMED :	Syndicat Mixte d'Elimination des Déchets
SMIAGE :	Syndicat Mixte Inondations Aménagement et Gestion des Eaux
SRADDET :	Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durables et d'Egalité des Territoires
SRCAE :	Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE :	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRI :	Schéma Régional de l'Intermodalité
SRIT :	Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
SRU (Loi) :	relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains
TAD :	Transport A la Demande

- TC :** Transports Collectifs
- UNA :** Urbanisation Nouvelle d'Accompagnement
- UNC :** Urbanisation Nouvelle de Complément
- UNIVALOM :** Syndicat mixte pour la VALOrisation des déchets Ménagers
- UPRU :** Unités Prioritaires de Renouvellement Urbain
- UTN :** Unité Touristique Nouvelle
- ZAP :** Zone Agricole Protégée
- ZPS :** Zone de Protection Spéciale
- ZSC :** Zone Spéciale de Conservation

PRESENTATION ET ANALYSE DU PROJET

Préambule et contexte juridique

La loi ALUR de 2010 fait du SCoT un document intégrateur : le SCoT intègre et doit être compatible avec les documents de planification qui lui sont supérieurs (**Lois Littoral et Montagne, DTA 06, SDAGE, SAGE, SRCE, SRADDET**) et se positionne comme référence juridique unique pour les PLU et PLUi des collectivités qui composent son territoire.

La DTA des Alpes-Maritimes approuvée le 02 décembre 2003 par décret

Elle précise les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne, adaptées aux particularités géographiques locales. Elle définit un ensemble d'objectifs et d'orientations visant à préserver les espaces agricoles et naturels, à organiser le fonctionnement du territoire et à améliorer son rayonnement.

La DTA précise également les modalités d'application de la loi Montagne concernant l'urbanisation nouvelle. Celle-ci doit se réaliser en continuité des bourgs, villages, hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants. La continuité implique la proximité visuelle mais non la contiguïté des espaces bâtis. L'urbanisation en continuité peut intégrer des espaces non-bâtis de faibles dimensions à l'échelle de l'unité urbaine : vallons, bosquets...

L'extension en continuité des villages traditionnels caractéristiques est admise à condition que leur forme architecturale et urbaine soit sauvegardée, qu'elle s'établisse dans les espaces peu perçus des axes de vue principaux ou bien en respectant la continuité avec la morphologie et l'architecture du bâti ancien et enfin, que les prés, socles verts, jardins familiaux qui délimitent les fronts urbains et leurs abords soient protégés.

Le village est identifié comme un élément du patrimoine traditionnel. Sa morphologie et son caractère doivent être protégés.

Lorsqu'il existe des espaces partiellement urbanisés, leur urbanisation pourra être renforcée, ce qui permettra de favoriser la continuité avec les pôles bâtis existants. Il s'agit de l'ensemble des espaces qui accueillent la croissance urbaine des dernières décennies. Ils se caractérisent par un éparpillement de l'habitat individuel.

L'ensemble des objectifs de la DTA concourt à renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade méditerranéenne, qu'il s'agisse de la mise en valeur de ses sites, de la maîtrise

de son développement et l'amélioration de son fonctionnement interne, ou des priorités données en matière de transports et d'habitat.

Les relations avec l'environnement national et international, l'approche intermodale privilégiant les transports collectifs, et le devenir des pôles d'excellence économiques sont particulièrement abordés.

Trois objectifs majeurs sont déclinés dans ce document :

- Le renforcement du positionnement des Alpes-Maritimes par l'amélioration de la qualité des relations en matière de transport et par la consolidation de pôles d'excellence, tels que le tourisme, les hautes technologies, l'enseignement et la recherche ;
- La préservation et la valorisation de l'environnement comme élément majeur de l'attractivité et du rayonnement du département ;
- La maîtrise du développement afin de gérer l'espace de façon économe, de satisfaire aux besoins présents et futurs des populations, de prévenir et de remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux.

Le SRADDET approuvé par la Région Sud PACA le 26 juin 2019

L'état des lieux dressé à cette occasion pointe cinq types de menaces ou de dégradations déjà opérées :

- Foncier : cherté et concurrence faussée
- Difficultés d'accès au logement
- Dégradation de la qualité de la vie
- Impact sur l'accueil et la compétitivité des entreprises
- Congestion des infrastructures routières en raison de l'éloignement entre les pôles urbains et les bassins d'emplois.

La région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur est un territoire contrasté qui cumule atouts majeurs et grandes faiblesses. Ainsi, l'aura et la renommée de la région, ses secteurs dynamiques, ses paysages, sa biodiversité sont contrebalancés par une baisse de l'attractivité régionale, un ralentissement démographique, les inégalités, une forte consommation foncière et de nombreux dysfonctionnements en matière de transports.

Le SRADDET fixe des lignes directrices, notamment :

Ligne directrice 1 - Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional.

Ligne directrice 2 - Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau, notamment au regard des transports collectifs.

LA LOI « LITTORAL » codifiée dans les articles L.121-1 à L.121-3 du Code de l'urbanisme

La loi du 3 janvier 1986, dite Loi Littoral, a introduit le principe d'équilibre entre aménagement, protection et valorisation des espaces littoraux. Les dispositions de la loi Littoral permettent de mettre en oeuvre ce principe d'équilibre, non seulement par l'analyse des multiples enjeux et l'anticipation des évolutions, mais également par la mise en lumière des priorités d'usage des différents espaces des communes littorales.

Extensions d'urbanisation motivées et limitées ;

Le principe d'inconstructibilité (sauf exception) est retenu pour les espaces non urbanisés ;

Des coupures d'urbanisation, nécessitant de retenir le principe d'inconstructibilité, à l'exception de certains usages spécifiques ;

Des espaces remarquables, lesquels sont régis par le principe d'inconstructibilité quasi-absolu.

LA LOI N°85-30 DU 9 JANVIER 1985, DITE LOI MONTAGNE articles L.122-1 à L.122-25 du code de l'urbanisme.

édicte cinq principes d'aménagement et de protection prévalents en zone de montagne :

Premier principe : « L'urbanisation est réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants.

Deuxième principe : « Les documents et décisions relatifs à l'occupation des sols comportent les dispositions propres à préserver les espaces, paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard.

Troisième principe : « Les terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières sont préservées ».

Quatrième principe « Les parties naturelles des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie inférieure à mille hectares sont protégées sur une distance de trois cents mètres à compter de la rive.

Cinquième principe : « Le développement touristique et, en particulier, la création d'une unité touristique nouvelle doivent prendre en compte les communautés d'intérêt des collectivités territoriales et contribuer à l'équilibre des activités économiques et de loisirs, notamment en favorisant l'utilisation rationnelle du patrimoine bâti existant et des formules de gestion locative

pour les constructions nouvelles. La localisation, la conception et la réalisation d'une unité touristique nouvelle doivent respecter la qualité des sites et les grands équilibres naturels. ».

La loi du 28 décembre 2016 de modification, de développement et de protection des territoires de montagne, aussi appelée « acte II de la loi Montagne » insiste sur la prise en compte des spécificités des territoires de montagne et ajoute l'objectif de modernisation de ses territoires. Elle ré-aborde ainsi tous les objectifs de la première loi en réaffirmant le principe d'adaptation des politiques publiques au regard des particularités intrinsèques de leurs territoires.

Une partie de l'état initial de l'environnement est consacrée aux modalités de la traduction de la loi Montagne dans le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes.

En outre, le SCoT devra intégrer les dernières obligations législatives, et notamment celles qui émanent du Grenelle de l'Environnement et de la loi ALUR.

Avec l'avènement de la loi Elan adaptée en novembre 2018, le SCoT s'affirme comme le document pilier de l'aménagement des territoires. Il se voit confier des vocations supplémentaires comme :

- l'instauration obligatoire d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial pour les procédures engagées après novembre 2018, (ce qui n'est pas le cas du SCoT'Ouest),
- l'exigence d'un suivi de consommation foncière actualisé au moment de l'Arrêt du SCoT (le SIG du Syndicat Mixte a procédé à la mise à jour des données en juin 2019),
- la délimitation des espaces urbanisés dits "dents creuses" dans les communes soumises à la loi Littoral permettant aux PLU de les maintenir en tant que zone urbaine constructible.

Par ailleurs, doivent être compatibles avec les ScoT :

Les documents de planification sectorielle : PLH, PDU, SDEC, PLU, cartes communales et PSMV, qui édictent les règles de constructibilité s'imposant aux autorisations d'urbanisme (permis de construire ou d'aménager, déclaration préalable, permis de démolir) ;

Les opérations foncières et d'aménagement ;

Les ZAD ;

Les ZAC;

Les lotissements, les remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et les constructions soumises à autorisation ;

La constitution de réserves foncières de plus de cinq hectares d'un seul tenant ;

La délimitation des périmètres d'intervention concernant la protection et la mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains ;

Les autorisations d'urbanisme commercial ;

Les DUP ou les Déclarations de projet, sous réserve de l'adaptation du SCoT, au titre de l'article L122-15 du Code de l'Urbanisme.

S'agissant du domaine des experts, la vérification de la compatibilité effective et opérationnelle du SCoT avec les normes supérieures (DTA, SRADDET, LOIS LITTORAL et MONTAGNE, SAGE et SDAGE, PPR...) ne relève pas du champ d'appréciation du Commissaire enquêteur.

Le Diagnostic territorial

Au terme d'une longue phase de réflexion et de préfiguration, le Comité syndical du Syndicat mixte en charge du SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes a délibéré, adopté à la majorité absolue et arrêté, lors de sa séance du 13 septembre 2019, le projet de SCoT Ouest.

Les lignes de force de ce Schéma, destiné à constituer un cadre de référence pour les **différentes politiques sectorielles – Habitat, Déplacements, Développement économique, Gestion des ressources et déchets, Services et Préservation de l'Environnement** - menées dans l'intérêt général selon une démarche globale et transversale- ont été **tracées sur la base d'un Diagnostic puis d'un Etat des lieux, actés par délibération du 11 octobre 2018 en tant qu'enjeux pour le Territoire.**

Le SCoT s'affirme ainsi comme garant d'une organisation de l'espace qui assure la cohérence territoriale et les solidarités dans le respect des spécificités des différents secteurs, notamment Haut-Pays et Basse Vallée de la Siagne, pour répondre aux besoins présents et à venir des populations concernées, dans une logique intercommunale.

Il met non seulement en évidence la spécificité et la complémentarité des espaces qui le composent, mais constitue le cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles à mener selon une démarche globale et transversale et centrées sur :

- **L'Habitat** : réponses concrètes au problème du logement, maîtrise de l'étalement urbain, amélioration du parcours résidentiel,
- **Les Déplacements** : pris dans leur ensemble (collectifs, trafic routier et modes alternatifs) avec réponse aux enjeux liés aux déplacements Est-Ouest et Nord-Sud, et avec la volonté de développer les transports en commun à l'échelle du SCoT et des territoires voisins ainsi que la prise en compte de la LNPCA,
- **Le Développement économique** : développement des pôles d'activités spécifiques de chaque territoire adaptés à l'offre et la demande commerciale réelle, préservation des entrées de ville et animation des centres villes ; valorisation et développement d'une activité agricole et forestière à travers une démarche globale, accompagnement du développement touristique,
- **L'Environnement** : cohérence des démarches environnementales du territoire, préservation de la qualité du cadre de vie, gestion équilibrée des ressources, maîtrise des rejets et nuisances, protection environnementale, gestion des risques notamment inondation et incendie, lutte contre le changement climatique.

SYNTHESE DU PROJET

Le Commissaire enquêteur propose un résumé du PADD, document central qui restitue les enjeux, la délibération, les arbitrages et l'accord politique final entre les élus du territoire sur les choix de développement et de solidarité à horizon 2040.

Ainsi, le PADD, socle du projet politique du SCoT à horizon 2040, décline 4 axes en matière de développement urbain, en appui sur une actualisation 2009 / 2019 de la consommation foncière :

- La qualité de vie comme premier facteur d'attractivité,
- La construction d'axes de développements structurants capables d'organiser la croissance,
- Le besoin d'assurer la complémentarité et la solidarité avec le Haut-Pays,
- La mise au point d'outils opérationnels et d'axes-clés pour réussir la cohérence territoriale.

Le PADD fixe les objectifs des politiques publiques :

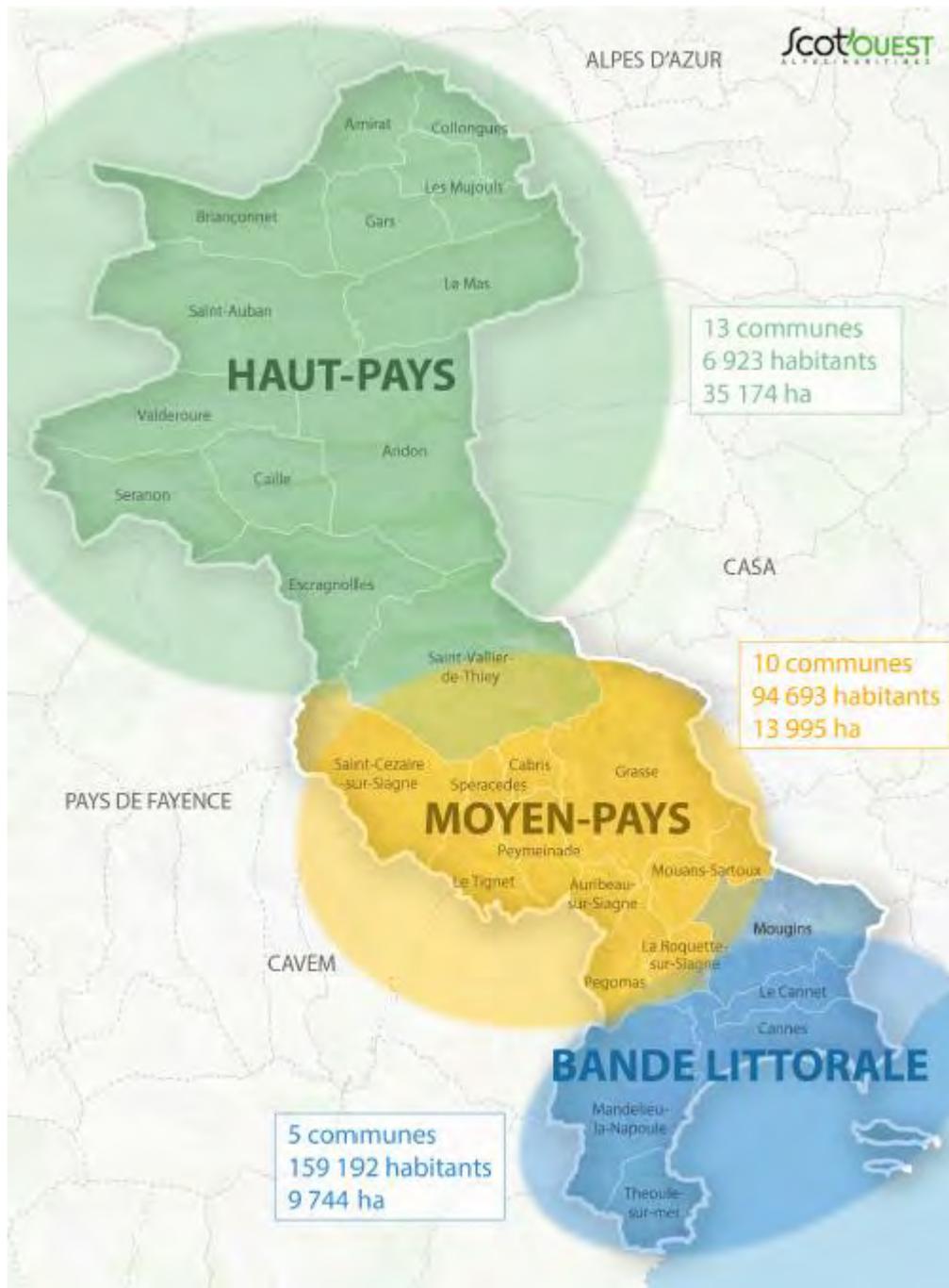
- d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements,
- d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel,
- de développement des communications électroniques,
- de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers,
- de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles,
- de lutte contre l'étalement urbain,
- de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Les objectifs prioritaires à engager pour la planification sur les deux décennies à venir de même que les actions correspondantes ont vocation à s'inscrire dans le DOO, document prescriptif du SCoT qui vise à organiser le projet de territoire en deux grands volets d'actions et d'orientations créant les conditions d'équilibre à retrouver d'ici 20 ans.

Ce projet s'applique aux trois unités territoriales entre lesquelles se tisseront les solidarités :

Définition des unités territoriales

- **le Haut-Pays** - il couvre les 13 Communes de moyenne et de haute montagne, toutes concernées par l'application de la loi Montagne et le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur (sauf la Commune du Mas).
- **le Moyen-Pays** - espace de transition entre la montagne et la bande côtière centré sur le Pays de Grasse, ses fonctions et ses forces économiques, sociales et culturelles font de cette agglomération provençale autour de sa ville centre, Grasse, un territoire de rayonnement. Le Moyen-Pays n'est pas un espace subordonné à la bande littorale (notion d'arrière pays), il est pleinement intégré à la Région Urbaine Côte d'Azur.
- **la Bande Littorale** - elle associe les cinq villes du Pays de Lérins qui forment une agglomération continue de près de 160 000 habitants réunie autour de sa ville centre, Cannes. La bande littorale est un espace économique majeur de la Côte d'Azur.



SYNTHESE PAR THEMATIQUES ET PAR SECTEURS

DEMOGRAPHIE

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE REALISTE PAR RAPPORT AUX CAPACITES D'ACCUEIL DES COMMUNES

- + 12 000 habitants en 20 ans soit 0,27% de croissance annuelle,
 - + 2 500 ménages issus de la population existante et + 5 460 nouveaux ménages issus de la croissance démographique,
- soit 8 000 nouveaux ménages / 12 000 habitants.

Scénario de croissance retenu : plus faible sur la Bande Littorale et un peu plus soutenu sur le Moyen et le Haut-Pays ;

HABITAT/LOGEMENT

Abaisser le besoin de déplacement, réduire la saturation en articulant emploi et habitat et grâce à une production diversifiée de logements fluidifier les parcours résidentiels,

Doter le SCoT'Ouest d'une chaîne complète du logement,

Etablir à 45% de la production de logements la part du logement aidé.

Bande littorale

Progression démographique limitée à 0,12 %/an, besoins confirmés pour les résidences secondaires, réduction des déplacements domicile /travail grâce à l'attractivité économique de l'agglomération cannoise.

Moyen-Pays

Ralentissement marqué du développement démographique, scénario 0.3% de croissance chaque année,

Volume de logements à produire maintenu à un niveau élevé,

Recentrage nécessaire de la production de logements sur les secteurs les mieux desservis en matière d'accessibilité routière ou couverts par une offre de transport public,

Redynamisation du centre-ville de Grasse, des centralités villageoises et des pôles de quartiers ;

Haut-Pays

Taux de croissance à 0,4%, le plus soutenu du SCoT,

Gain démographique potentiel conditionné à la création d'emplois et à évaluer régulièrement. Ne pas transformer le Haut-Pays en nouvel espace résidentiel périphérique de la Côte d'Azur,

Reconquête de la vacance et réhabilitation de l'ancien, priorité du modèle afin de redynamiser les villages et limiter la consommation foncière,

Arrivée de nouvelles populations actives, chance pour les communes de montagne pour soutenir les volontés d'entreprendre et le projet de croissance environnementale et touristique.

ENVIRONNEMENT

Attraits environnementaux exceptionnels (Iles de Lérins, Estérel, Tanneron, Siagne, Estéron),

Stopper l'érosion des qualités environnementales et paysagères liée à la périurbanisation soutenue, la défiguration des entrées de ville et des abords des grands axes routiers, la remise en cause des activités agricoles, l'émiettement du réseau de biodiversité...

Objectifs de réduction de la consommation foncière, protection des entités écologiques et des espaces d'intérêt agronomique.

4 grands objectifs d'équilibre :

1. Poursuivre la réduction de la consommation foncière en passant sous la barre des 10 ha artificialisés par an (soit un total de 195 hectares sur 20 ans),
2. Préserver les zones d'urbanisation diffuse et les espaces collinaires littoraux de toute densification excessive,
3. Protéger les grands espaces naturels (Estérel, Tanneron, Croix des Gardes, plateau de Thiey, Haute Siagne, **Grangeneuve**), les grandes plaines agricoles (Saint Marc, Basse Vallée de la Siagne, Plan de Caille...) et les grandes restanques et olivaies en créant des limites fortes à l'urbanisation,
4. Renouvellement urbain innovant en mixité urbaine et fonctionnelle et de grande qualité urbanistique, recomposer les entrées des grandes villes du SCoT, créer de nouvelles centralités et valoriser les sites les plus accessibles.

Bande littorale

- Empêcher la densification du collinaire proche du rivage (espaces urbanisés sensibles de la DTA) en tant que paysage hérité de la Côte d'Azur,
- Protéger les quartiers pavillonnaires emblématiques de l'architecture « villégiature Côte d'Azur »
- Mettre en oeuvre des opérations de renouvellement urbain ciblées autour des grands axes et des entrées de ville avec notamment :

Le projet de Cannes Grand Ouest autour de l'arrivée de la future Gare LNPCA,

La finalisation de Mandelieu Centre-Ville,

Le projet de l'éco-quartier de Rocheville au Cannet,

La revalorisation de Mougins Nord et Sud – entrées RD 6085 et « Mougins Coeur de Ville».

Moyen-Pays

Protéger du morcellement les anciens espaces agrestes soumis à l'urbanisation diffuse,

Renforcer les services publics et marchands, l'attractivité commerciale et résidentielle, l'offre d'équipements publics de chaque centralité (village, coeur de quartier, centre-ville),

Concentrer le renouvellement urbain sur les voies entrantes de Grasse comme aux abords des futurs pôles d'échange et en coeur de ville.

Haut-Pays

Les principes d'équilibre appliqués au Haut Pays

Revitaliser les coeurs de villages (stationnement, équipements, lieux culturels...) en réhabilitant prioritairement l'habitat ancien, en substitution à toute forme d'étalement urbain et d'urbanisation sous forme de mitage.

Rejeter toute urbanisation linéaire et diffuse au profit d'opérations groupées sous forme de greffes et de hameaux.

Encourager les complémentarités entre chaque axe valléen sur des projets touristiques et économiques communs et conjoints (agriculture, valorisation du bois local, transition énergétique et tourisme d'accueil et d'animation).

Ainsi que Priorité à la proximité et aux centralités héritées

Les centralités sont des espaces de reconquête de l'Ouest des Alpes-Maritimes après la soumission depuis plus de 40 ans à la concurrence inégale des fonctions urbaines périphériques (zones commerciales et d'activités, déclin d'attrait du parc d'habitat ancien, sur-occupation de l'espace public par l'automobile...).

Redonner la priorité aux espaces centraux premiers et initiaux de l'Ouest des Alpes-Maritimes avec pour levier :

- équipements publics, espaces publics, qualité d'accueil en renfort des centralités commerciales historiques, urbaines,
- forte limitation de l'extension de l'urbanisme commercial, tant sur le réseau agri-naturel que sur les zones économiques artisanales ou productives,
- requalification de toutes les entrées de villes commerciales en quartiers d'habitat mixtes.
-

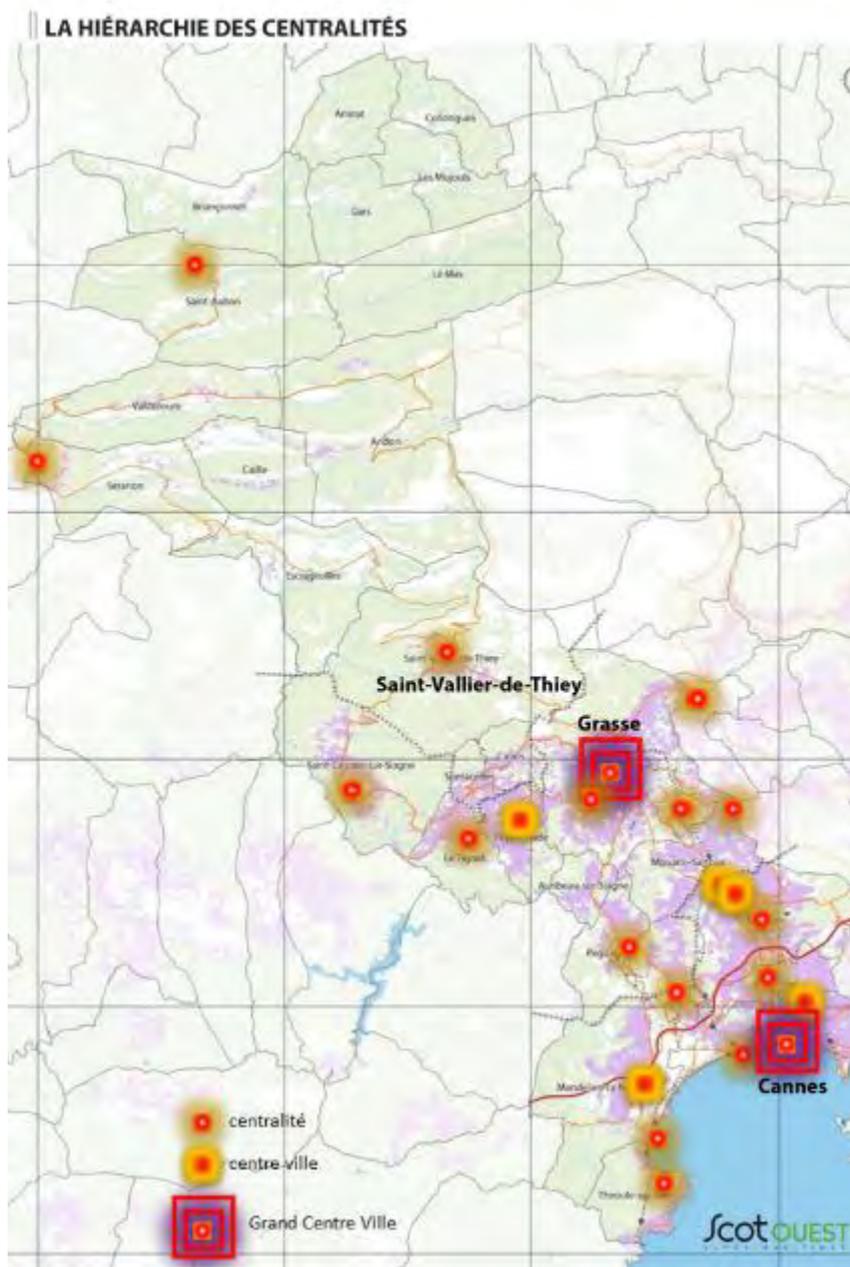
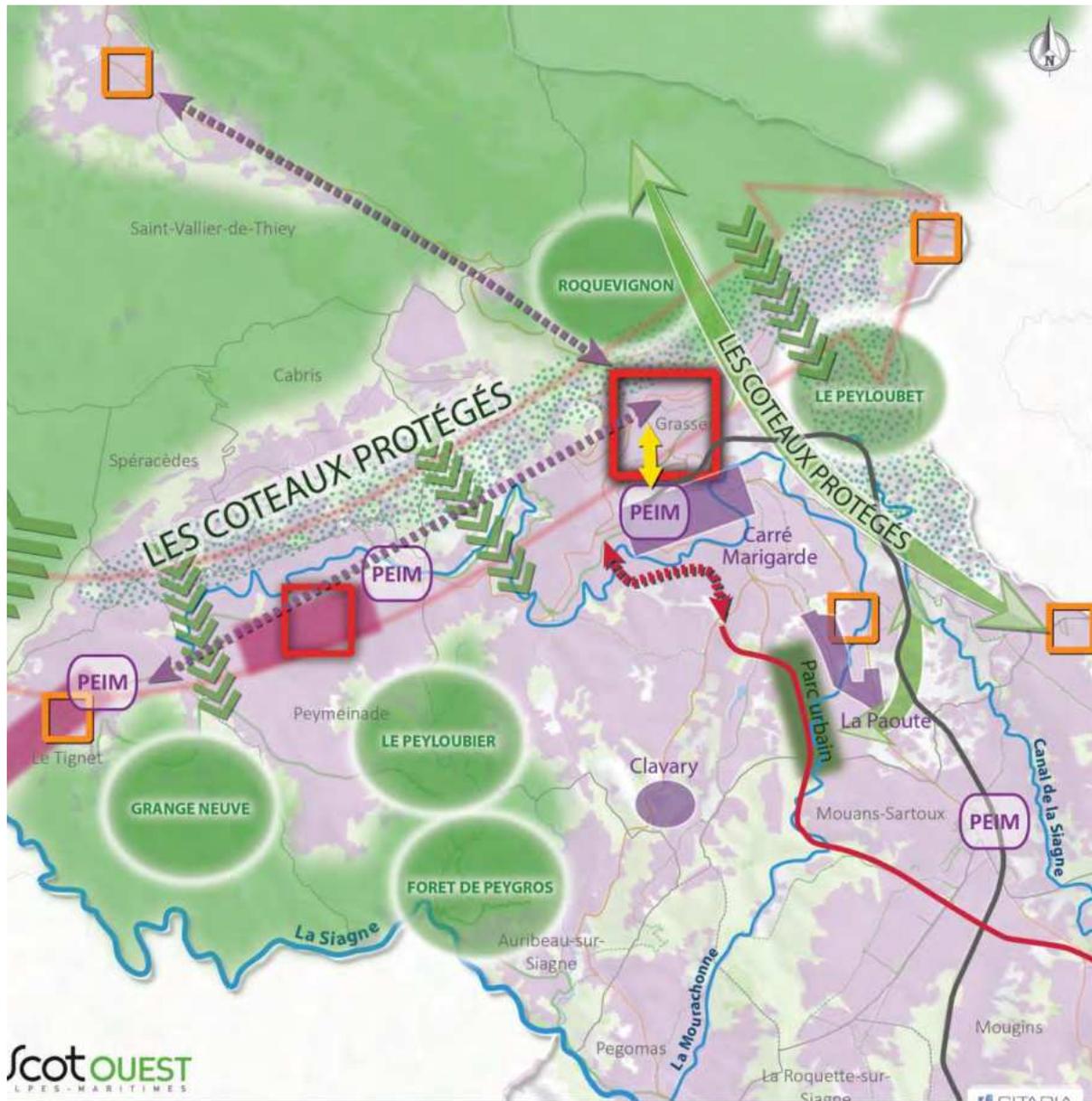


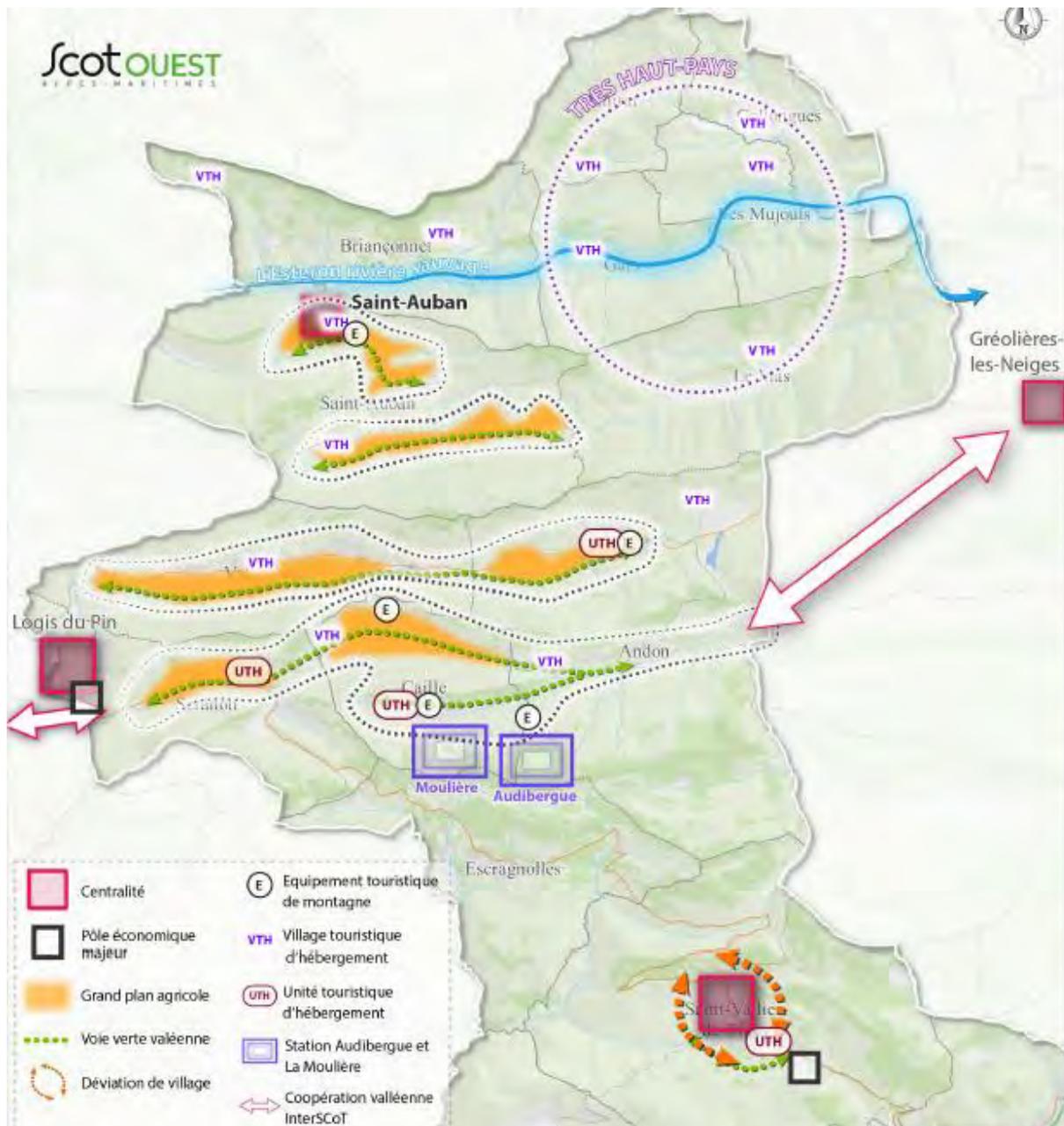
Schéma armature/Arc Moyen-Pays



La bande littorale :

- Ville littorale dotée d'une démarche globale de réduction de l'exposition des espaces urbanisés au risque inondation,
- densification maîtrisée du collinaire protégé (Théoule, collines de Mandelieu-la-Napoule, Croix des Gardes et Californie à Cannes), Espaces Urbanisés Sensibles suivant la DTA,
- Cannes Grand Ouest, le renouvellement urbain de la Roubine et des Tourrades en appui sur la future grande gare de l'Ouest des Alpes-Maritimes.
- Mobilités nouvelles avec l'Eurovéloroute n°8 et la grande promenade littorale, futur vaste espace public de près de 15 km allant de la Pointe Croisette à la Pointe de l'Aiguille.

Un Schéma armature pour l'affirmation du Haut-Pays



Complémentarité et solidarité avec le Haut-Pays :

- Adosser aux fonctions d'espace ressource (eau, énergie, agriculture...) que le Haut Pays fournit, un soutien en réciprocité au développement local de ce territoire rural et enclavé, pour conserver une offre de proximité en matière de services et de sécurité publics, un accès à l'éducation, la formation et la culture, différentes chances pour l'accès à un emploi qualifié et de qualité.

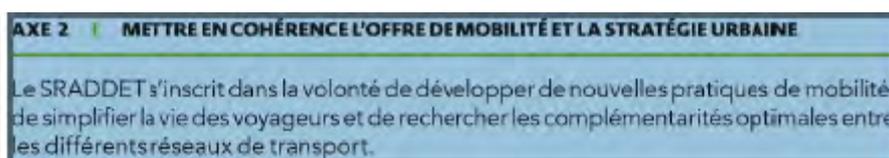
- Inclure le Haut-Pays au sein de la destination touristique "Côte d'Azur" et diversification économique des communes alpines via un panel d'actions à engager :
 - Labelliser plusieurs zones économiques productives reliées au numérique très haut débit qui soient capables d'accueillir des installations artisanales et des petites entreprises,
 - Labellisation des productions agricoles pour ouvrir des débouchés commerciaux de courte distance à l'agriculture de terroir,
 - Filières économiques et artisanales d'excellence (éco-construction, agriculture, énergies renouvelables, artisanat alimentaire...),
 - Raccordement au très haut débit numérique des structures existantes (exemple de la Maison de Service au Public de Saint-Auban) pour l'égalité d'accès aux services publics des habitants du Haut-Pays (télé-administration, télé-médecine, télé-formation, culture numérique...), comme de sites décentralisés d'activités tertiaires pour le télé-travail, le tourisme d'affaire, l'intégration professionnelle.

Les outils opérationnels et les axes clés pour réussir la cohérence territoriale de la Bande Littorale et du Moyen-Pays :

- **Mobilité mieux organisée = territoire plus fluide**

- Désenclavement, reports modaux et massification du transport public, éco-mobilités ;
- Stockage en amont des flux automobiles domicile-travail provenant des territoires voisins (Var Est, Pays de Fayence) pour les rabattre vers les modes collectifs de transport ;
- Mutualisation des deux réseaux de Transports en Commun, les interfacer avec les réseaux urbains de la CASA et le réseau régional de bus autour de pôles d'échanges intermodaux capables de multiplier les solutions de mobilité :

Sur ce point, rappel des axes du SRADDET :



- Décongestionner la problématique du stationnement automobile en augmentant significativement l'offre marchande de stationnement en s'adaptant à l'innovation des mobilités autonomes du futur (véhicules connectés, électriques et partagés).
- **Garantir le retour ou le maintien de toutes les économies au sein des centres urbains** (artisanat, services, commerces...) grâce à des bonifications et des simplifications administratives leur permettant de s'adapter à leur environnement urbain,
- Substituer aux espaces urbains mono-fonctionnels hérités depuis 50 ans de nouveaux espaces urbains renouvelés et aux fonctions diversifiées,
- Stratégie et ingénierie foncière à l'échelle du territoire et de ses EPCI pour repérer, remembrer et recycler le foncier nécessaire à la mise en oeuvre du SCoT (pour l'économie, les loisirs, la mixité urbaine, les grands équipements publics, l'agriculture...),

- Freiner les logiques spéculatives visant les grandes entités agricoles et naturelles et restituer des espaces d'intérêt agronomiques à l'économie locale (biens sans maître, réorganisation foncière...),
- Logique de (très) grands périmètres de projets urbains adossés à des acteurs d'aménagement de long terme - recycler le foncier mal urbanisé à partir d'opérations inscrites sur le long terme.

Protéger les valeurs fondatrices du territoire : environnement, milieux et paysages,

Une trame verte et bleue à forte intensité écologique

- Conservation du patrimoine écologique, agricole, forestier et paysager, avec une urbanisation conditionnée à des objectifs de réduction de la consommation foncière et de protection du réseau d'espaces d'intérêt écologique et agronomique,
- Sanctuarisation des grands réservoirs de biodiversité : forêts, zones humides, milieux marins et cours d'eau,
- Lien fonctionnel Terre/ Mer, protection des milieux marins,
- Restauration des continuités écologiques terrestres dans le Moyen-Pays et la Bande Littorale.
- Protection de l'ensemble du réseau aquatique en tant que réservoir et corridor de biodiversité, dans la logique globale du SDAGE et du SAGE,
- Inscription et préservation des espaces naturels au contact de l'urbanisation en tant qu'espaces relais de la trame verte et bleue,
- Concilier préservation et fréquentation des grands poumons naturels.

Remettre la nature au sein des projets urbains du territoire :

- Fixer des limites-clefs à l'urbanisation, au contact des grands espaces naturels,
- Favoriser le retour de la « nature en ville » par le développement d'espaces verts de proximité, supports d'usages et de lien social, connectés à la trame verte et bleue du territoire,
- Préserver les composantes végétales présentes dans la ville, permettant d'adoucir les paysages et de rafraîchir l'espace public (jardins, alignements d'arbres, ...).
- Développer les liens entre trame verte et bleue urbaine et déplacements doux, afin de créer des cheminements continus, paysagés et agréables.

Préserver les espaces marins et protéger les paysages littoraux (baie de Cannes et bord rocheux de l'Estérel sur la partie Sud du territoire de Théoule)

- Poursuivre la préservation de la biodiversité marine (démarche de classement UNESCO des îles de Lérins pour sanctuariser les milieux iliens les plus fragiles),
- Protection des grands herbiers marins au sein du périmètre NATURA 2000 Lérins-Cap d'Antibes,
- Constituer des aires marines protégées exemptes des pressions anthropiques (nautisme, prélèvements...),
- Informer et sensibiliser toutes les populations (résidents et touristes) à la sensibilité des milieux littoraux (rejets des eaux noires, pêche plaisancière...),
- Développer les démarches de parcs marins à l'instar de celui d'Estérel-Théoule pour mieux faire cohabiter la protection de la mer et les usages récréatifs.

Protéger le littoral face aux pressions du changement climatique et des activités humaines :

- Réalisation des ouvrages préventifs de protection des espaces littoraux face aux incidences prévisibles de la submersion marine,
- Coordonner les processus de réengraissement des plages,
- Améliorer la qualité des eaux pluviales se déversant dans la baie afin d'abaisser le volume de petits déchets déposés et lutter contre l'acidification des eaux de surface qui perturbent l'écosystème des fonds marins,
- Projet d'aménagement durable pour chacune des deux îles, avec une réflexion sur l'autonomie énergétique, le « Zéro déchet » et la fréquentation touristique à empreinte écologique la plus faible.

Faire cohabiter tous les usages de la mer :

- Aménager des zones d'intervention exclusive pour les métiers traditionnels de la mer,
- Améliorer les conditions des rotations maritimes entre la Ville Littorale et les Iles de Lérins (pontons d'accueil, embarcadères...),
- Travailler à l'échelle de la baie sur un schéma des pratiques de la mer afin de mieux distribuer les plus compatibles entre elles (nautisme, plongée, baignade).

Mettre en valeur les paysages littoraux :

- Espaces Remarquables et Caractéristiques du Littoral : Site Classé de l'Estérel, îles de Lérins, parties naturelles du massif du Tanneron et grands ensembles boisés collinaires en périphérie de la ville de Cannes,
- Confirmer les fonctions de grandes coupures d'urbanisation littorale des grands vallons de l'Estérel et du Tanneron, le Golf Old Course et les grands espaces naturels collinaires de Cannes que sont la Croix des Gardes et les ensembles boisés du haut de la Californie,
- Sortir des processus de densification des espaces proches du rivage présentant une sensibilité paysagère avérée (pentes de l'Estérel, espaces urbanisés collinaires de Mandelieu et de Cannes, Pointe Croisette à Cannes...).

Pérenniser, intervenir et installer : trois engagements forts pour l'agriculture et la forêt

Reconnaître la diversité des terroirs agricoles et positionner l'agriculture comme levier de développement économique du territoire

SCoT'Ouest : Patrimoine UNESCO pour les PAPAM (Plantes à Parfum, Aromatiques et Médicinales), pratiques maraichères au sein de la plaine de la Siagne, productions insulaires des Iles de Lérins, oléiculture provençale, agro-sylvo-pastoralisme dans le Haut-Pays, culture du Feuillage dans le Tanneron, etc.... palette agricole désormais au cœur de chaque démarche de planification entreprise sur le territoire.

Les grands ensembles agricoles, éléments majeurs du maintien et de la redynamisation des filières agricoles sur le territoire du SCoT'Ouest

Mettre en commun les actions foncières de façon à assoir une véritable maîtrise des terrains agricoles et forestiers :

- Périmètres prioritaires de préemption et d'acquisition, hameaux agricoles,
- Aménagement, Remise en état et Développement des réseaux d'irrigation,
- Entretien des parcelles délaissées de manière à maintenir l'essence agricole à l'origine de l'identité traditionnelle du territoire,
- Préservation, entretien et remise en état des chemins de transhumance et des voies d'accès aux massifs forestiers.
- **Accompagner au mieux les porteurs de projets agricoles** : mise en place d'un Projet Alimentaire Territorial – PAT

Promouvoir l'identité agricole et forestière : une démarche attendue

Encourager la diversification économique des activités et productions agricoles

- Agri-tourisme dans le Haut-Pays comme composante de la multi-activité et de la multi-saisonnalité,
- Démarches dites agri-voltaïques et de production d'énergies renouvelables (biomasse) faisant que chaque exploitation devienne un point important du projet de transition énergétique en partenariat avec le PNRPAA,
- Centre de valorisation des déchets verts d'échelle départementale et réseau d'économie circulaire développant une logistique de réutilisation ou de valorisation énergétique des déchets agricoles.

Persévérer dans la transmission des connaissances et des savoir-faire agricoles :

- Partenariats en recherche et développement (R&D) avec les différentes structures du territoire (Universités, centres de recherches, associations, acteurs privés).

Développer la filière forestière

- Respect du paysage et de la biodiversité,
- Développer l'ensemble des opportunités offertes par le bois :
 - Bois énergie, pour le chauffage
 - Bois de construction
 - Bois de palette
- Anticiper la variation des ressources sylvicoles imputable au changement climatique en cours,
- Filière bois composante de l'économie locale et développement des circuits courts et de proximité.

Protéger un patrimoine paysager exceptionnel

- **Préserver les sites paysagers identitaires du territoire** du Haut-Pays, en lien avec le PNR, en particulier les grands espaces sauvages (Haute-Siagne, Estéron, massif de la Martelière, Plateau du Thiey...) sites classés, sites patrimoniaux remarquables, espaces naturels inconstructibles des PLU,

- Structurer le paysage du Moyen-Pays et de la Bande Littorale, en révélant la qualité paysagère de la Basse Vallée de la Siagne et le caractère de nature cultivée du Tanneron,
- Protéger les grands plans agricoles d'altitude, les grands pierriers et les espaces de l'agro-sylvo-pastoralisme en tant qu'espaces caractéristiques du patrimoine montagnard,
- Qualifier le lien Terre-Mer pour une mise en valeur du trait de côte et de l'espace marin.

Considérer le paysage comme un guide pour les choix urbains d'avenir

- Stopper le morcellement des ensembles agro-naturels spécifiquement dans le Moyen-Pays, reconnaître les espaces agro-naturels comme des zones de limitation de l'urbanisation (**Ex : le site à préserver de Grangeneuve**),
- Fixer des limites d'urbanisation de (très) long terme pour réduire la consommation foncière ;

Protéger l'identité provençale héritée

- Reconquérir les entrées de ville et valoriser les axes de traversée du territoire comme support de découverte du paysage local,
- Retrouver des paysages fonctionnels : accentuer la protection du petit patrimoine rural (canaux, restanques, bories...) et protéger le patrimoine végétal (grands arbres, ripisylves...),
- Organiser la mise en valeur des sites touristiques et des parcours sur l'ensemble du territoire,
- Mettre en valeur le patrimoine bâti sur tout le territoire, avec notamment le patrimoine industriel et le centre-ville de Grasse, le Suquet à Cannes, les noyaux villageois de montagne et tout le patrimoine bâti du 19ème et du 20ème siècle.

Conjuguer compétitions et solidarités économiques

Rester un territoire à haute valeur ajoutée économique

- Pour les filières économiques innovantes et mondialisées des nouvelles économies numériques : Technopôle Sophia Antipolis à Mougins, Aérospatiale de pointe (Thalès à Cannes), les Industries arômes et parfums du Pays de Grasse, le Tourisme, volonté de continuer à attirer des talents, des investissements et des projets d'entreprendre,

- Encourager une économie locale, dite présentielle, de haute qualité et en capacité de répondre à la demande soutenue de biens et de services,
- S'impliquer dans l'innovation, la formation, la coopération avec les territoires voisins, notamment au sein du nouveau Pôle Métropolitain, Cap Azur.

Faire émerger un écosystème territorial de l'innovation au coeur de l'Ouest des Alpes-Maritimes

- Coordonner les filières économiques fortes au sein de Pôles de Compétitivité locaux (Technopôle Sophia-Antipolis de Mougins, Pôle d'Excellence du Nautisme Cannes-Mandelieu, Economie Créative autour de l'image et du numérique dans la continuité du pôle créé sur la Bastide Rouge à Cannes, Arômes et Parfums et Sciences du Vivant dans le Pays de Grasse en confortant la plaine de Sainte-Marguerite et Arôme Park...),
- Conforter l'offre locale de formation initiale et continue, accueillir au sein de l'Axe Structurant des fonctions universitaires et de recherche, avec, en perspective, l'éclosion progressive au sein d'une "boucle numérique intégrée" d'un nouvel espace technopolitain multi-sites, complémentaire et associé à Sophia Antipolis (avec l'extension du site de Mougins notamment) permettant les fertilisations croisées, les échanges de compétences et des savoirs.

Miser sur la décentralisation des tiers lieux numériques

- y compris sur le Haut-Pays, pour diffuser toutes les économies créatives.

Soutenir le processus régional de ré-industrialisation

- Relancer les économies productives en misant sur les 3 secteurs pilotes de l'économie locale (Arômes et parfums, aérospatiale et nautisme),
- Affirmer toute la filière Arômes et Parfums (très prochain classement UNESCO sur les plantes à parfums du Pays de Grasse),
- Protéger les implantations industrielles existantes au sein de l'unité urbaine de Grasse,
- Réaliser les deux sites d'activités (maritimo-fluvial et terrestre) du pôle d'excellence du nautisme pour conserver sur l'agglomération de Cannes toute la filière de la conception, maintenance et réparation qui associe un nombre élevé d'entreprises et un savoir-faire industriel rare,

- Apporter à la filière aérospatiale de Cannes la possibilité de rapprocher sa sous-traitance en ingénierie et techniques dans le cadre de la vaste opération d'aménagement de la Roubine, au sein du vaste périmètre de « Cannes Grand Ouest ».

Proposer des sites économiques nouveaux ou requalifiés à « haute performance environnementale »

- Résoudre urgemment le déficit de foncier économique par la mise à disposition de grandes plateformes industrielles (Pays de Grasse), artisanales et tertiaires,
- Requalifier et redensifier les zones économiques vieillissantes, dans le souci de la performance environnementale et d'une certaine forme de « thématization » de chaque site économique facilitant l'émergence d'écosystèmes locaux ainsi que le développement de segments économiques innovants autour des économies circulaires,
- Sécuriser les emprises des zones économiques actuelles face aux risques inondation ou submersion.

Clarifier la vocation des sites économiques

- Distinguer les sites à vocation productive de ceux à vocation artisanale et de services, et fermer les possibilités d'implantation aux unités commerciales qui déstabilisent les prix du foncier,
- Maintenir et créer des plateformes artisanales au sein de chaque centralité (y compris en milieu urbain) afin de diversifier l'offre d'emplois.

Confirmer le statut de destination touristique mondiale

- Agir sur l'hébergement, premier levier d'attractivité touristique.

Prioriser l'offre de proximité dans l'économie

- Place de l'artisanat de services et du quotidien

Devenir un territoire de pointe des transitions numériques et énergétiques

Schéma Directeur Numérique et Plan Climat forment des atouts forts pour le devenir du SCoT'Ouest.

Engagement dans ces deux transitions avec :

- Ambition de faire du Haut-Pays un territoire à énergie positive à l'échéance des vingt prochaines années, grâce à la production centralisée et diffuse des énergies nouvelles,
- Maillage de chaque grande entité géographique par un Réseau Electrique Intelligent « Smart Grid » capable de redistribuer l'ensemble des énergies renouvelables produites avec à terme des objectifs d'autoconsommation à atteindre,
- Multiplication des plateformes de production d'énergies renouvelables dans les conditions environnementales et paysagères fixées conjointement par le DOO et la Charte du Parc Naturel Régional, sous réserve d'une priorité absolue donnée aux installations réalisées sur des sites déjà anthropisés,
- Installation du poste de Valderoure, réelle opportunité pour le développement de la filière photovoltaïque, dans le respect de la valeur paysagère des lieux ainsi que de la continuité des parcours pastoraux,
- Développement en parallèle de la filière bois-énergie à partir des ressources des territoires de l'arrière-pays (Vésubie, Mercantour, Haut Pays, Pays de Fayence...), une fois la rationalisation de leur exploitation mise en place,
- Conception d'opérations d'urbanisme innovantes, à la fois sur les secteurs de projet emblématique du SCoT'Ouest comme au sein des petites unités d'aménagement conçues par les communes et les villages, capables d'atteindre l'autonomie énergétique ou de devenir des nouveaux pôles émetteurs d'énergies,
- Promotion de toutes les typologies de réseaux de chaleur mutualisés permettant de valoriser les ressources locales (biomasse, bois-énergie, eaux usées...) et les énergies innovantes comme la thalasso-thermie ou la géo-thermie,
- Déverrouillage de l'auto-production individuelle en limitant aux seuls périmètres d'intérêt patrimonial reconnus les obstacles à l'installation des dispositifs de production d'énergies renouvelables.

Acquérir toutes les capacités de résilience face au réchauffement climatique

Empêcher une éventuelle aggravation des risques naturels et technologiques par une gestion du territoire adaptée et optimiser la gestion de crise.

Culture préventive du risque inondation et mouvements de terrain :

- Maintenir en zone agricole ou naturelle des projets d'urbanisations nouvelles dans les secteurs les plus exposés aux risques naturels majeurs d'inondation et de submersion, et adapter les projets de renouvellement urbain pour les sécuriser face à l'ampleur de ces phénomènes,
- Lutter contre l'imperméabilisation excessive des sols, recréer les conditions d'un territoire plus perméable doté d'un plan directeur global par bassin versant pour le ralentissement du ruissellement,
- Couvrir tous les sites exposés par des démarches globales de traitement des risques (SMIAGE, Schémas Directeurs Pluviaux intercommunaux; PPR Inondation nouvelle génération, GEMAPI et nouveaux ouvrages de sécurisation...),
- Accompagner la mise en oeuvre des actions des PAPI afin de limiter les conséquences des risques submersion et inondation,
- Lutter contre le risque incendies de forêt avec la réalisation de grands ouvrages de parade,
- Traiter en prévention les grandes interfaces entre les agglomérations et les grands massifs, notamment sur les parties ouvertes aux vents dominants, en fonctionnalisant ces espaces naturels à partir de l'agro-sylvo-pastoralisme et des loisirs,
- Prendre en compte les risques technologiques : maîtriser l'urbanisation autour des établissements et activités présentant un risque majeur,
- Identifier les espaces nécessaires à l'accueil d'entreprises à risques.

S'engager pour un territoire plus sobre

La protection des ressources et des milieux aquatiques comme objectif prioritaire du développement durable

- Politique globale et intercommunale sur l'assainissement en considérant les problématiques de risques associées (inondations, mouvements de terrain...) et les cycles de saisonnalité,
- Éliminer la présence des macro-déchets et déchets chimiques drainés par le ruissellement urbain. En articulation avec la protection des milieux marins, traiter en priorité les affluents de la Siagne et le fleuve côtier afin d'abaisser l'apport de matières polluées dans la baie,
- Corréler les choix d'urbanisation avec la desserte des quartiers en eau potable et l'assainissement,
- Préserver les ressources en eau et particulièrement sécuriser les captages d'eau potable, adapter les usages,
- Protéger l'ensemble des milieux aquatiques en tant que réservoirs et corridors écologiques dans le respect du SDAGE et du SAGE Siagne.

La rationalisation de la ressource en eau

- Lutter contre le gaspillage de l'eau (via la qualité des réseaux de distribution pour faire chuter à moins de 5% les taux de perte),
- Distinguer efficacement les ressources en eau potable et les ressources en eau utile,
- Aménagements pour résoudre toutes les surutilisations actuelles (végétalisation adaptée, réduction des déperditions par évaporation...),
- Promouvoir une utilisation de l'eau raisonnée notamment en période touristique / période de stress hydrique,
- Réutiliser l'eau précipitée ou déjà consommée pour des usages adaptés à sa seconde consommation (projet RE-Use),
- Généraliser les dispositifs de réemploi des eaux nettoyées à la sortie des grands collecteurs (STEP notamment) en remplacement d'utilisations d'eau brute,

- Soutenir les débits écologiques des cours d'eau permanents en refoulant les eaux récupérées en tête de bassin,
- Construire progressivement un second réseau d'adduction d'eau potable dit d'usage d'eau banale, pour valoriser les eaux précipitées et les eaux de réemploi, et remplacer les prélèvements sur la ressource pour les usages de grands volumes (arrosages, lavages...),
- Rechercher une plus grande sécurisation de l'approvisionnement en eau du territoire par l'augmentation du volume de stockage et la diversification de la ressource.

Transformer chaque nouveau déchet en ressource

Les Alpes-Maritimes connaissent une problématique croissante de structuration de la filière de collecte et de traitement des déchets.

Le SCoT'Ouest propose des pistes de réflexions sur cette thématique :

Réduction des déchets à la source et développement de l'économie circulaire : un objectif régional incontournable

- Promouvoir la réduction des déchets à la source (Sensibilisation anti-gaspillage, compostage...),
- Mettre en avant le réemploi et la réparation,
- Développer toutes les opportunités d'économie circulaire,
- Continuer l'amélioration des équipements et des performances de tri des particuliers et des entreprises,
- Développer les collectes sélectives, en particulier des bio-déchets chez les particuliers et les gros producteurs (application de la loi sur la transition énergétique),
- Valoriser chaque typologie de déchets pour parvenir au "0 déchet".

Une gestion Inter-territoire des solutions de traitement des déchets.

Le territoire du SCoT'Ouest fonctionne avec deux Unités de Valorisation Energétiques et un centre de valorisation organique situés hors du territoire. Ils permettent d'absorber les besoins en matière de traitement des déchets.

Des projets d'accompagnement de la structuration de la filière sont proposés et peuvent profiter à l'optimisation du fonctionnement actuel. Une réflexion avec les territoires voisins est menée :

- Développer les équipements de valorisation de gestion des déchets et en particulier la gestion des déchets verts, des déchets issus de l'agriculture et bio déchets,
- Permettre la mise en place d'unité de traitement des déchets du BTP, par exemple à Saint-Cézaire-sur-Siagne,
- Envisager la mobilisation de sites pour le prétraitement déchets (mise en balle) en vue de lisser la saisonnalité de la production de déchets,
- Laisser la possibilité de développer la méthanisation sur le territoire.

SYNTHESE DU DOO

Un DOO avec 13 thématiques

1. Organisation générale de l'espace
2. Habitat
3. Développement économique et touristique
4. Mobilités
5. Développement agricole
6. Valorisation forestière
7. Maintien de la biodiversité
8. Paysages
9. Prévention des risques
10. Gestion des déchets
11. Eau
12. Energie
13. Application de la loi Littoral et de la loi Montagne

Sur ces bases, le **DOO, document prescriptif**, détermine les règles pour atteindre les ambitions affichées, incluant un Focus territorial sur la BVS et les modalités de mise en œuvre de la Loi Montagne et de la Loi Littoral, dressant l'inventaire des parties

urbanisées détachées des trois agglomérations littorales historiques –Cannes, Mandelieu et Théoule - susceptibles d'accueillir une urbanisation nouvelle au sein des enveloppes existantes.

Sur la base de ce PADD, le projet de Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT'Ouest a permis de déterminer les règles pour atteindre les ambitions affichées. Le DOO comporte notamment un focus territorial sur la Basse Vallée de la Siagne ainsi que des modalités de mise en œuvre de la loi Littoral et de la loi Montagne.

Conformément à la loi Elan, pour les 3 Communes soumises à la loi Littoral, le DOO dresse l'inventaire des parties urbanisées détachées des agglomérations historiques et dans lesquelles le SCoT admet l'urbanisation nouvelle au sein des enveloppes existantes.

A travers ce DOO, le SCoT Ouest des Alpes Maritimes a pour objectif de :

- **Programmer**, dans la perspective d'une croissance de plus de 12 000 habitants et de plus de 10 000 emplois, la production de 18 000 résidences principales, 2 750 résidences secondaires (soit 20 750 logements). 235 hectares du territoire du SCoT seront réservés à l'habitat. L'objectif du SCoT Ouest démontre un besoin foncier de 560 hectares dont 365 hectares de renouvellement urbain. Cet objectif repose sur le taux de croissance démographique retenu par le PADD, soit 0,27% annuel en moyenne, équivalant à une augmentation de 12 000 nouveaux habitants et 8 000 nouveaux ménages sur 20 ans.
- **Identifier** les principaux sites d'extension de l'urbanisation (développement résidentiel et économique). L'objectif est de créer 10 000 emplois avec un gisement de 310 hectares de foncier à vocation économique et d'équipements, principalement en renouvellement urbain.
- **Protéger** les espaces naturels, forestiers et agricoles représentant à horizon 10 ans, 80% du territoire, soit plus de 45 660 hectares
- **Préserver** les espaces agricoles et développer les activités agricoles sur le territoire en confortant le rôle économique de l'agriculture, en identifiant les espaces agricoles et leurs enjeux, en mettant en place une stratégie de protection de ces milieux en les accompagnant vers une reconquête agricole
- **Renforcer** la connaissance en matière de potentiel des forêts
- **Préserver et restaurer** la trame verte et bleue ainsi que les équilibres paysagers et la valorisation des entrées de ville
- **Maîtriser** et réduire les risques naturels et technologiques
- **Optimiser** la gestion des déchets et préserver la ressource en eau
- **Assurer** la production d'énergie renouvelable

Source : Délibération d'arrêt.



APPRECIATION GENERALE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET

Sur la forme, le très volumineux dossier d'enquête publique (956 pages + cartes du DOO), dont la composition répond aux prescriptions réglementaires, fournit une présentation exhaustive et circonstanciée du territoire et de ses faiblesses comme de ses atouts.

Les étapes de la construction du projet de SCoT sont restituées avec le souci de pointer les axes forts comme les inflexions opérées tout au long de ce processus itératif (lancement initial en 2007).

Le dossier n'échappe pas à « la loi du genre » avec nombre de redites, des cartographies souvent difficiles à déchiffrer ou peu lisibles (imprécisions sur la trame territoriale sous-jacente, codes couleur confus, parti pris de représenter sur un même schéma des problématiques particulièrement complexes). La référence à des études fortement « datées » telle cette enquête ménages et déplacements de2009 ou bien encore la présentation d'un tableau « AFOM » dont on peine à percevoir l'utilité réelle ne constituent pas un élément de clarification pour la perception des enjeux.

La grande complexité des formulations transversales à l'ensemble du dossier rend malaisée la distinction claire des priorités et principes : ainsi, le dossier a-t-il recours à pas moins de 10 termes tels que : AMBITION, AXE, ATTENTE, LIGNE DIRECTRICE, OBJECTIFS, ORIENTATIONS, VOLET, -CONDITIONS -ou PRINCIPES -ou OBJECTIFS D'EQUILIBRE.

Quelques incohérences ou insuffisances du moteur de recherche des documents PDF ont également été relevées.

De manière générale et sur le fond, le PADD, qui énonce les choix politiques prioritaires, présente les caractéristiques attendues d'un schéma intégrateur à horizon de 20 ans. De ce point de vue, il s'emploie à assurer des arbitrages et une synthèse délicate entre les constats de fragilité ou de déséquilibre du territoire et les objectifs ambitieux à atteindre pour assurer un développement équilibré et soutenable, la préservation des milieux naturels, la prise en compte des risques.

En revanche et comme cela est souligné dans un certain nombre d'avis formulés par les PPA de même que par des auteurs de dires, le DOO, document prescriptif opposable, apparaît à certains égards en retrait par rapport au projet politique et nécessite d'être ajusté, précisé ou renforcé pour éviter une discordance entre ces deux documents essentiels. A défaut, le SCoT approuvé risquerait de ne pas se doter des outils de gouvernance appropriés pour atteindre les objectifs affichés et validés lors de la délibération d'arrêt.

Dans des domaines essentiels (notamment préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, évaluation et gestion de la ressource en eau, traitement

des déchets, énergies renouvelables de substitution, politique de l'offre de transports en commun et résorption des points noirs routiers), une révision de certaines orientations, pour la plupart d'ailleurs suggérées dans les avis précités, paraît nécessaire pour réaffirmer les priorités, rétablir l'équilibre et l'unicité du Schéma.

L'absence d'état des lieux localisé et quantifié sur la ressource en eau ne manquera pas d'être relevée.

Il en va de même de la quasi-impasse faite sur les incidences environnementales des nuisances –essentiellement sonores et cause de stress et d'inquiétude parmi les riverains- générées par la plate-forme aéroportuaire de Cannes-Mandelieu. Il paraît paradoxal que le document de planification, qui par ailleurs reconnaît l'Aéroport comme un équipement majeur pour le territoire, ne s'attache pas à en présenter les conditions et indicateurs d'exploitation et ce en dépit de la mention reprise dans le DOO : « Précautions rappelées : les réaménagements de Cannes-Mandelieu, second aéroport privé de France, doivent être assortis de prescriptions environnementales. L'attractivité économique du territoire du SCOT issue de l'activité aéroportuaire ne peut en effet prospérer sans une vigilance particulière à la préservation des enjeux de santé publique et de sécurité des populations survolées. »

Par ailleurs et toujours sur le fond, il aurait sans doute été nécessaire, s'agissant des déplacements et de la mobilité en alternative au « tout automobile », de mettre davantage l'accent sur les mesures concrètes susceptibles d'emporter l'adhésion des usagers des transports publics, telle que l'intermodalité et l'interconnexion avec les TC des entités territoriales voisines ou un dispositif tarifaire et billettique unifié. Les prudentes mentions d'une future AOM Unique n'ouvrent que d'étroites perspectives quant à une coopération sur les mobilités à l'échelle du Pôle Métropolitain via Cap' Azur et se trouvent d'ailleurs d'emblée récusées par la CASA dans son avis, position qui n'est pas conforme aux lignes directrices du SRADDET dans ce domaine.

LA CONCERTATION

Rappel du cadre réglementaire général

La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a rendu obligatoire la concertation auprès du public pendant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et ce jusqu'à son arrêt en Comité syndical.

L'article L 103-2.1° du Code de l'urbanisme créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 précise : « Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées.

L'article L 103-3 du Code de l'urbanisme créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 rappelle : « Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par : 1° L'autorité administrative compétente de l'Etat lorsque la révision du document d'urbanisme ou l'opération sont à l'initiative de l'Etat ; 2° L'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public dans les autres cas. [...] ».

L'article L 103-4 de cette même ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 précise : « Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente ».

L'article L 103-6 du Code de l'urbanisme créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 précise : « A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée à l'article L103-3 (en l'espèce le Syndicat Mixte) en arrête le bilan.

Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête ».

A l'arrêt du SCoT, l'autorité compétente tire le bilan de la concertation. Ce bilan énonce les moyens de concertation mis en œuvre tout au long de la procédure d'élaboration,

et relate d'une part, les remarques émises par les personnes ayant participé à la concertation et d'autre part, les analyses au regard du projet global du Syndicat Mixte.

Le Porter A Connaissance (PAC), transmis au Syndicat mixte par courrier du Préfet en date du 25/10/2017 a permis d'informer les collectivités locales des éléments nécessaires à la conduite des réflexions.

Il comprenait également les informations relatives aux projets de l'État, notamment les projets d'infrastructures nationales relevant des politiques routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires de l'État, qui nécessitent des mesures de réservation des terrains ou rendent nécessaire un contrôle de l'urbanisation.

Enfin, ce PAC regroupait les études existantes notamment en matière de prévention des risques ou de protection de l'environnement ainsi que les données disponibles en matière d'habitat, de déplacements, de démographie et d'emplois.

Ce document a été mis à la disposition du public au siège du Syndicat Mixte et dans les deux EPCI du territoire, à savoir les Communautés d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins et du Pays de Grasse.

Outils de la concertation

Expositions itinérantes

Des panneaux explicatifs dédiés aux trois phases du Schéma de Cohérence Territoriale ont été exposés :

- Du 7 mai au 23 juillet 2018, pour la partie diagnostic
- Du 17 décembre 2018 au 1er avril 2019, pour la partie PADD
- Du 5 août au 30 septembre 2019, pour la partie DOO

L'ensemble de ces panneaux a ainsi été exposé au siège des 2 EPCI du territoire et dans certaines communes (Saint-Cézaire, Pégomas, Mouans-Sartoux, Saint-Vallier et Peymeinade) sous forme d'une exposition itinérante.

- **Les 4 panneaux du diagnostic** ont permis d'expliquer la démarche du SCoT, son calendrier et de présenter un état des lieux du territoire, en termes de
-
- population, de mobilité, d'équipements, d'attractivité économique et d'environnement.

- **Les 4 panneaux du PADD** visaient à présenter les conditions d'équilibre du territoire du SCoT'Ouest, puis les 4 orientations générales d'aménagement.

- **Les 4 panneaux du DOO** sont venus exposer les orientations et les objectifs qui structureront l'organisation de l'espace du territoire du SCoT' Ouest, dans chacune des thématiques concernées par le schéma. En phase de DOO, le choix a été fait de proposer aux citoyens un support de concertation en ligne : **les participants ont été invités à répondre à un questionnaire sur les objectifs du DOO et à prioriser les orientations du document.**

Des articles ont été édités sur différents supports de presse : magazines et sites internet communaux et intercommunaux : éditions locales de Nice Matin.

Une lettre d'information a été rédigée pour chacune des phases d'élaboration du SCoT, ainsi que pour la phase d'arrêt. Quatre lettres ont été produites au total. Ces lettres ont été distribuées en 1 400 exemplaires à chacune des phases et sont téléchargeables sur le site internet du Syndicat.

Réunions publiques de la phase Diagnostic, de la phase PADD et de la phase DOO

- Le 28 novembre 2017 – Présentation du diagnostic territorial – Palais des Congrès de Grasse

La 1ère réunion publique de présentation du diagnostic territorial a réuni **75 personnes**, dont 9 élus des communes du territoire, la réunion s'est organisée autour de deux parties. Une première partie a permis de présenter la démarche du SCoT, le calendrier de la concertation et les éléments du diagnostic. La deuxième partie était consacrée au temps d'échanges.

Les thématiques abordées ont concerné la démographie, l'habitat, l'économie, l'urbanisme commercial, les mobilités, la consommation foncière et l'environnement.

- **Le 13 novembre 2018 – Présentation du PADD – Palais des Congrès de Grasse**

Réunion publique regroupant **une soixantaine de participants** s'est composée d'un temps de présentation du PADD puis d'un temps d'échanges avec les participants.

Ce second événement a traité des conditions d'équilibre du SCoT' Ouest et des 4 orientations générales d'aménagement du territoire, à savoir :

- Rester un territoire de proximité et de centralités,
- Protéger les valeurs fondatrices du territoire : son environnement, ses milieux et ses paysages,
- Conjuguer compétitions et solidarités économiques,
- Valoriser le profil environnemental.

- **Le 3 septembre 2019 - Présentation du DOO et arrêt du projet – Palais des Congrès de Grasse**

Le contenu des orientations et des recommandations du futur schéma a été présenté synthétiquement à la population pour servir de base aux échanges.

Plus de de 60 personnes se sont déplacées, dont de nombreux représentants d'associations, pour aborder divers sujets tels que les déplacements, l'agriculture ou la gouvernance.

FORUMS

En phase Diagnostic

Un forum d'atelier sur le diagnostic a été organisé le 14 décembre 2017 avec les citoyens et associations du territoire. Les objectifs de ce forum étaient de 4 ordres :

- Présenter les principaux enjeux d'aménagement du territoire et susciter le débat,
- Permettre de contribuer concrètement à l'analyse du territoire,
- Identifier les atouts et contraintes du territoire,
- Alimenter les études et analyses techniques réalisées par les bureaux d'études.

En phase PADD

Les 23 et 24 mai 2018, s'est tenu un séminaire avec les élus du territoire à Cannes puis à Grasse, afin d'échanger sur les enjeux du PADD. Il s'agissait également de définir des orientations au projet et de proposer des perspectives d'aménagement à l'horizon 2040.

Pour chacun des deux séminaires, une trentaine d'élus et de techniciens de l'ensemble des communes du territoire de la CACPL et de la CAPG étaient présents.

A chaque séance, trois thématiques ont été abordées. Ainsi, le 23 mai, les élus ont pu travailler sur :

- La politique de l'habitat et les stratégies foncières,
- Le développement économique et solidaire,
- L'accessibilité et la mobilité.

Le 24 mai, les travaux de réflexion se sont portés autour de :

- La transition numérique et énergétique,
- L'exposition des personnes et biens aux risques et nuisances,
- La protection de la biodiversité et des ressources environnementales.

Deux rencontres PADD avec les acteurs économiques ont eu lieu les 25 et 26 septembre 2018 à Grasse puis à Cannes. Au total, ce sont près de 50 personnes qui ont participé à ces rencontres.

Les objectifs de ces rencontres étaient de permettre un moment d'échanges autour des enjeux phares du PADD pour recueillir les remarques des participants et faire le lien avec la traduction réglementaire.

Les thématiques d'échanges s'organisaient autour de la diversité économique, de la mobilité et de l'habitat.

Un forum citoyen sur le PADD

Sur le même modèle que le forum d'atelier organisé pendant le Diagnostic, un forum citoyen a été organisé le 27 septembre 2018 à Pégomas, réunissant une dizaine de participants. Les objectifs étaient de partager les freins et besoins de la

population autour des enjeux du PADD et de proposer des pistes d'actions à l'horizon 2040.

4 thématiques ont été abordées : l'environnement, la mobilité, l'habitat et la vie sociale, ainsi que l'économie et le tourisme.

En phase DOO :

Des ateliers thématiques de travail avec les élus

- Le 15/01/2019, à Mouans-Sartoux sur la biodiversité
- Le 16/01/2019, à Mougins sur les mobilités
- Le 22/01/2019 à Caille sur l'agriculture et la forêt
- Le 23/01/2019 à Mandelieu sur l'habitat
- Le 29/01/2019 à Grasse sur le développement économique
- Le 30/01/2019 à Cannes sur les risques et le changement climatique
- Le 30/01/2019 à La Roquette sur les ressources naturelles
- Le 07/03/2019 à Mandelieu sur le littoral et BVS

Une rencontre DOO avec les acteurs économiques

Une rencontre avec les acteurs économiques s'est tenue le 11 avril 2019 à Grasse, réunissant une trentaine de participants.

Les objectifs de cette rencontre étaient d'échanger sur les objectifs du DOO, de les hiérarchiser et d'en proposer des pistes d'actions à l'horizon 2040.

Les échanges étaient organisés en trois thématiques : le développement économique, l'habitat et les mobilités.

Registres

Ces registres étaient présents lors de chacune des réunions publiques et accompagnaient les expositions itinérantes.

Au total, 7 remarques ont été recensées sur les 3 registres fixes au siège des deux EPCI et du Syndicat et sur les 4 registres « tournants » en communes.

BILAN DELA CONCERTATION

Plus de 200 personnes se sont manifestées sur l'ensemble de la période

Le Bilan a été acté et approuvé le 13 septembre 2019 dans un document intitulé : « Clôture du bilan recensant les grandes lignes des positions exprimées tout au long de cette phase ».

Diversité économique

**Un attachement à la diversité de l'offre commerciale de proximité,
Filière touristique à structurer et adapter, synergie mer-montagne,
Filière agricole à préserver,
Réhabiliter les zones d'activités économiques,
Devenir un territoire compétitif et d'excellence,
Promouvoir l'économie circulaire et l'économie sociale et solidaire.**

Politique de l'habitat et stratégies foncières

Révèle d'enjeux très différents qu'il s'agisse du Haut-Pays, du Moyen-Pays ou de la Bande Littorale.

Les contributions des acteurs économiques ont avancé l'idée d'encourager le **retour du commerce en centre-ville** afin de pouvoir exploiter le foncier des zones commerciales périphériques.

**Favoriser la mixité sociale,
Accompagner la mobilité résidentielle par rapport aux besoins des ménages,
Répondre aux besoins d'habitat,
Vocation des parcelles constructibles,
Logement des nouveaux arrivants.**

Equipements

Si le territoire semble bien doté en équipements culturels, la répartition des équipements de santé est très déséquilibrée :

- Cannes centralise un hôpital et plusieurs cliniques mais possède peu d'équipements de santé de proximité, au regard du poids démographique de la ville.
- A l'inverse, Grasse possède un hôpital et une clinique, ainsi que des équipements de santé de proximité.
- Quant au Haut-Pays, il est qualifié de désert médical, avec toutefois une maison de santé sur Valderoure.

Concernant les équipements scolaires, jusqu'au baccalauréat, le territoire est très bien muni.

Les équipements de loisirs sont majoritaires dans le Haut-Pays, si bien que ce territoire est considéré comme véritable espace de loisirs pour le littoral et le Moyen Pays, notamment pour le tourisme vert et naturel.

Des inquiétudes s'expriment quant au développement de l'Aéroport de Cannes-Mandelieu et des nuisances ressenties par les riverains.

Environnement et préservation du patrimoine

L'identification d'éléments emblématiques à protéger :

Les Oliveraies, les Gorges de Siagne, les Iles de Lérins, la Croisette, l'Esterel, le plateau Napoléon/Roquevignon, les Grands Paysages, le Parc Naturel Régional, les villages anciens, les plaines de Saint-Marc et les plantes à parfum sont identifiés comme les éléments emblématiques du paysage du territoire du SCoT'Ouest. Un projet est actuellement en cours d'élaboration et vise à prolonger la randonnée des berges de Siagne.

L'intégration de la nature en ville

Maîtriser la consommation d'eau et le stockage de l'eau potable

Transitions numérique et énergétique

S'ouvrir aux énergies renouvelables

Insister sur la mobilité électrique

Accompagner la transition énergétique du parc d'habitat existant

SCoT'Ouest, un territoire « zéro déchet » en 2040

Les acteurs du SCoT'Ouest s'accordent sur le souhait de créer un schéma directeur des énergies propres, ainsi qu'un pôle environnemental pour valoriser les déchets du territoire. Ce pôle pourrait notamment passer des contrats avec les industriels pour récupérer les déchets des grandes surfaces afin de les valoriser.

Mobilité et accessibilité

Des zones de trafic à décongestionner

Les citoyens ont mis en valeur des zones de trafic très congestionnées, à savoir le secteur de Peymeinade, l'échangeur 42, la liaison entre le centre-ville de Grasse et la gare, ainsi que le rond-point dit « des 4 chemins ».

Le développement des modes alternatifs à la voiture est souhaité

A l'occasion du séminaire élus du 23 mai 2018, les participants se sont entendus sur **l'indispensable présence d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur le territoire** pour engager un réseau unique de transports en commun à l'échelle du SCoT. Dans cette logique, l'ensemble des élus souhaite équiper le territoire du SCoT'Ouest de deux grands Transports en Commun en Site Propre (TCSP) sur un axe Nord-Sud et sur la diagonale de Mouans Sartoux - Mougins - Mandelieu la Napoule en passant par la Basse Vallée de la Siagne.

Reconquérir l'espace urbain sur le stationnement automobile

Rapprocher les différents usages pour diminuer les besoins en déplacement

Exposition aux risques et nuisances

Limitier les conséquences des risques naturels

Se prémunir face aux nuisances lumineuses

Les nuisances phoniques

Ces différents temps de concertation ont été opportuns, notamment dans les 4 domaines suivants :

- **Les conditions de mobilité du SCoT'Ouest avec l'urgence de désenclaver l'Ouest du Pays de Grasse et de résoudre les points noirs routiers aux heures de pointe que sont la route de Draguignan du Tignet à Grasse ainsi que les accès au technopôle de Sophia-Antipolis.**
- **La redynamisation des centres-villes et centres-bourgs et la relance du commerce de proximité** avec, de la part des représentants du monde économique, des **attentes fortes en matière de maîtrise de l'aménagement commercial**. Les élus du Syndicat Mixte ont confirmé cette priorité donnée aux centralités existantes et la nécessité de privilégier les appareils commerciaux de centralité au sein du DOO.
- **L'amélioration des conditions d'accueil des petites entreprises dans l'ensemble du SCoT'Ouest où le foncier et l'immobilier sont devenus très chers** en raison du déséquilibre actuel entre l'offre et la demande. La préparation du DOO a été l'occasion pour le Syndicat Mixte de procéder à un relevé exhaustif de la mutabilité économique (zone économique incomplète, mal aménagée ou sous-optimisée) et d'intégrer cet inventaire dans la somme du gisement foncier disponible pour le renouvellement urbain.
- **Les attentes des associations environnementales en matière de protection stricte des espaces naturels et agricoles, en réalisant à la fois un inventaire cartographique précis de ces espaces et en édictant des règles prescriptives adaptées à leur conservation et en proposant comme alternative à la consommation des sols les principes de densification et de renouvellement urbain**. Le Syndicat Mixte a rappelé lors de chacun de ces échanges la volonté des deux EPCI et des 28 Communes qui les composent de réaliser un SCoT opérationnel

et précis, capable de protéger le cadre de vie et de transmettre le patrimoine écologique, agricole et paysager qu'il accueille.

Les avis exprimés mettent en exergue le **souhait d'un projet d'aménagement respectueux de l'environnement et du cadre de vie, des caractéristiques patrimoniales du territoire et permettant un encadrement de son attractivité et des conséquences induites en matière de déplacements et de consommation foncière**. L'ensemble des remarques formulées a été étudié et des réponses précises sont aujourd'hui intégrées au document. Ainsi, le projet de SCoT a été finalisé en tenant compte de la parole des habitants et des acteurs économiques du territoire.

Commentaire du Commissaire-Enquêteur

La phase de concertation, répartie sur une période longue, centrée sur les grandes phases de réflexion et d'élaboration et en appui sur des outils diversifiés a permis de cerner les attentes des différentes composantes et forces vives du territoire et d'enrichir les documents du Schéma.

De sorte que, grâce à cette sensibilisation, la phase de concertation a préparé l'étape suivante de l'enquête publique, démontrant la complémentarité de ces deux modes de consultation du public sur des choix engageant l'avenir.

L'on retrouve cependant en phase enquête publique, sur des thématiques relatives à la protection environnementale, aux nuisances aéroportuaires comme à la saturation routière, des dires reprenant des observations déjà formulées en phase concertation et qui avaient été insuffisamment prises en compte.

Les AVIS DES PPA et les REPONSES DU SYNDICAT MIXTE

13 entités « PPA » ont transmis leur avis dans les délais impartis.

Le Syndicat mixte reconnaît l'utilité de ces contributions dont il détaille la teneur dans le tableau figurant en annexe n° 3.

... « La procédure d'élaboration du SCoT a été relancée avec l'accord des 28 Communes en 2016, et les 3 grandes phases d'études entre juin 2017 et septembre 2019.

Le SCoT a fait l'objet d'une concertation publique et institutionnelle sans précédent et a bénéficié du concours de tous les membres et partenaires du Syndicat Mixte au cours des très nombreuses réunions de travail et d'arbitrage, notamment les services de l'Etat, les deux Communautés d'Agglomération, le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Aur, la Région PACA, le Département, les Chambres Consulaires.

Ce consensus dans la méthode et les orientations fondamentales ont été saluées par les deux Présidents de Cannes Pays de Lérins et du Pays de Grasse lors de l'Arrêt du SCoT le 13 septembre 2019.

Les fondements et les objectifs du SCoT'Ouest ont également été salués par le Comité de Massif et la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels Remarquables des Alpes Maritimes.

L'ensemble des Personnes Publiques consultées entre octobre et décembre 2019 ont émis un avis favorable sur le projet, parfois avec réserve.

Le tableau conçu comme un document de travail expose dans le détail les avis et conseils remis par les Personnes Publiques demandant - comme pour chaque exercice de planification - des compléments, des précisions et certaines rectifications - **dont aucune ne remet en cause l'avis favorable exprimé à la suite de l'Arrêt.**

Le Syndicat Mixte présente en retour **des propositions de réponse qui ne préjugent pas des choix définitifs qui seront retenus par le Conseil Syndicat avant l'Approbaton du SCoT. »**

Commentaire du Commissaire enquêteur

Le document en réponse souligne la qualité de l'apport fourni par ces diverses instances à la consolidation du projet et confirme que la très grande majorité des avis seront pris en compte, sous réserve de la délibération finale en vue de l'approbation du projet.

Les contributions s'attachent en effet à renforcer les mesures d'évaluation, de protection, d'ajustement et de suivi dans la plupart des thématiques essentielles (consommation foncière, habitat, organisation des mobilités, environnement, activité économique, ressources, énergies, risques)

COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier d'enquête a été élaboré sous la responsabilité du Syndicat mixte par le Cabinet CITADIA/EVEN.

1° Présenté dans sa version papier sous classeur à sangle (4 exemplaires pour respectivement le siège de l'enquête à Grasse, les lieux de permanence à Cannes Mandelieu et Saint-Auban, et le Commissaire enquêteur) et visé comme ayant été annexé à la délibération du 13 septembre 2019 arrêtant le ScoT, il comporte une première partie incluant les documents écrits du ScoT et une seconde regroupant les documents graphiques du ScoT.

Le premier sous-dossier A – intitulé les documents écrits du ScoT - comporte neuf éléments :

- **La procédure d'enquête publique**, incluant la note de présentation prévue à l'article R-123-8 du code de l'environnement, la mention des textes régissant l'enquête publique, l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique du 4 juin 2020, les courriers de saisine du tribunal administratif et de désignation du Commissaire enquêteur et l'avis d'enquête publique.
- **Le recueil des 20 avis** (PPA ou Personnes consultées) émis sur le projet (DDTM 06, MRAE, Comité de Massif des Alpes, Conseil régional SUD PACA, CDPENAF, Département des Alpes-Maritimes, PNR des Préalpes d'Azur, Chambre d'agriculture du 06, CCI Nice Côte d'Azur, ONF, INAO, CACPL, CA de Sophia Antipolis, Communes de Cabris, Callian, Cannes, Mouans-Sartoux, Saint-Cézaire sur Siagne, Saint-Vallier de Thiey, Association Grasse environnement.
- **L'ensemble des pièces administratives** incluant la note de synthèse associée à la délibération d'arrêt du 13 septembre 2019, 3 extraits du registre des délibérations du Syndicat mixte en dates du 24 novembre 2008, du 14 octobre 2016 et du 13 septembre 2019.
- **Le PADD**, version débattue le 1^{er} octobre 2018 et annexée à la délibération du 13 septembre 2019.
- **Le DOO** annexé à la délibération du 13 septembre 2019.
- **Le rapport de présentation du diagnostic territorial** annexé à la délibération du 13 septembre 2019.
- **Le rapport de présentation de l'état initial de l'environnement** annexé à la délibération du 13 septembre 2019.
- **Les justifications des choix** retenus et la compatibilité avec les dispositions du SRADDET de la Région SUD PACA.
- **L'Evaluation environnementale.**

Le second sous-dossier B – intitulé les documents graphiques du ScoT - comporte quatorze éléments cartographiques :

- **Une série de quatre liasses** portant respectivement sur **le DOO, le Volet paysages, le volet TVB du DOO, le volet Agriculture du DOO** et regroupant pour chacune d'entre elles le triptyque cartographique Bande Littorale/Moyen Pays/ Haut Pays.
- **Un focus sur le territoire de la BVS.**
- **Un focus sur les modalités d'application de la loi littorale.**

2° ce dossier est consultable et téléchargeable à l'identique sur le site **<http://scotouest.com>**

3° il est également consultable dans les mêmes conditions dans les mairies des 28 communes à partir d'une **clef USB en bois portant la mention ScoT ouest des Alpes-Maritimes/enquête publique** et mise à disposition du public sur un poste informatique dédié.

L'ENQUETE PUBLIQUE

PREPARATION DE L'ENQUETE

1^{ère} phase initiale

Suite à la lettre adressée le 27 décembre 2019 au Tribunal administratif de Nice par le Président du Syndicat mixte, demandant la désignation d'un Commissaire-enquêteur en vue de procéder à une enquête publique relative au projet de SCoT'Ouest 06, Madame la Présidente du Tribunal administratif de Nice m'a désigné pour cette mission par décision en date du 7 janvier 2020 (annexe 1)

Après avoir, par retour, adressé au Greffe du Tribunal la déclaration sur l'honneur prévue à l'article R.123-15 du code de l'environnement, j'ai pris l'attache des services du Syndicat mixte, dont le siège est situé à Grasse, 57 avenue Pierre Sémard.

- **Une première réunion de présentation du projet et de pré-cadrage** s'est tenue le Mercredi 29 janvier au Siège du Syndicat mixte, Grasse avec les deux chargées de mission en charge du dossier (Mmes PINATEL et TARTOCCHI)

Objet : Vérification des pièces du dossier arrêté, bilan de la concertation, avis des PPA, programme prévisionnel des permanences, préparation de l'arrêté et de l'avis, dispositions relatives à la publicité et l'affichage.

- **Faisant suite à de nombreux échanges téléphoniques et par courriel, une seconde réunion** s'est tenue également au siège du Syndicat mixte Lundi 2 mars 57 av.Pierre Sémard Siège du Syndicat mixte, Grasse

Objet : Rencontre avec le cabinet d'étude Citadia/Even (M. Julien BERTRAND) et les services du Syndicat mixte, Mmes CAMPANA et TARTOCCHI pour :

- Cadrage et vérification des conditions techniques de mise en ligne et d'accès aux dossiers et des modalités de dépôt et de consultation des observations en mode dématérialisé
- Effectivité des liens hypertextes
- Projets d'Arrêté et d'avis avant signature
- Emplacements des affichages
- Calage des dates et lieux de permanence

Interruption de la phase préparatoire (16 mars 2020)

Un message des services du Syndicat mixte m'est parvenu le 16 mars 2020 indiquant que les dates initialement retenues pour la tenue de l'enquête (22 avril – 27 mai) étaient désormais remises en question en raison :

- de l'incertitude concernant la suite donnée aux élections municipales,
- des mesures sanitaires devant s'imposer à l'ensemble de la nation dans les heures à venir.

Cette décision intervenant en amont de la publication de l'arrêté d'organisation de l'enquête, il s'agissait d'en interrompre la phase de préparation.

Madame la Présidente du TA de Nice a été informée par mes soins du décalage *sine die* de l'Enquête Publique relative au projet de ScoT Ouest.

Au vu des éléments communiqués par notre Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs relatifs au décret portant dérogation au principe de suspension des délais pendant la période d'urgence sanitaire (publié le 22 avril 2020 au Journal Officiel), seules les enquêtes « relatives à des projets présentant tout à la fois un intérêt national et un caractère d'urgence pouvaient se poursuivre à titre dérogatoire ».

Toutes les autres enquêtes publiques, ajournées ou interrompues, ne pourraient reprendre qu'à une date fixée par ordonnance ou par décret, étant précisé que les autorités organisatrices auraient au préalable arrêté les modalités de cette reprise.

Reprise de la phase préparatoire

Avec la phase de déconfinement et le vote de prorogation de l'état d'urgence sanitaire, j'ai repris l'attache du Syndicat mixte le 10 mai afin de connaître les perspectives de reprise de la préparation de l'enquête et plus spécifiquement les intentions du porteur du projet. (calendrier prévisionnel, publication de l'arrêté de reprise d'enquête, mesures de publicité, dates et lieux des permanences à l'issue de la période de confinement, etc...).

Les services du Syndicat mixte m'ont fourni par courriel du 13 mai les éléments suivants :

« Concernant la reprise de la procédure d'approbation et notamment la mise à l'enquête publique du SCOT, nous vous confirmons la volonté de nos élus de poursuivre au plus vite. L'idéal serait que nous puissions la mener avant le mois d'août 2020, pour envisager une approbation en fin d'année.

Cependant plusieurs questions demeurent. En effet, nous nous interrogeons tout d'abord sur la possibilité réglementaire de lancer une enquête publique dans cette période d'état d'urgence sanitaire et nous sommes dans l'attente de plus d'informations de la part des services de l'Etat.

D'autre part, mis à part le site de Grasse, nous ne connaissons pas aujourd'hui avec certitude la capacité des communes pressenties (rappel : Cannes La Bocca, Pégomas, Le Tignet, Saint Auban) pour accueillir les permanences d'assurer une sécurité sanitaire suffisante (taille des salles, désinfection, file d'attente etc). De plus, il est à noter que dans certaines communes retenues pour les permanences, les élections municipales doivent faire l'objet d'un second tour, dont la date demeure toujours, incertaine.

Sur les éléments techniques :

- l'arrêté est formalisé, il faut changer les dates et heures des permanences*
- Site Internet : la page dédiée est toujours en construction, nous y avons ajouté les documents administratifs liés à l'EP; le bureau d'études a bien pris en compte les demandes d'amélioration de la présentation des documents mis en ligne.*
- Avis : publicité et affichage : lancement dès que l'arrêté sera pris. »*

Le 14 mai : publication de l'ordonnance 2020-560 du 13 mai 2020 modifiant l'ordonnance 2020-306 et ouvrant la possibilité de reprise pour les enquêtes publiques à compter du 31 mai 2020.

Le 27 mai m'a été confirmée la réponse favorable du Tribunal Administratif quant à la poursuite par mes soins de l'enquête publique du SCOT, sans plus de formalité.

Sur la question de la sécurité sanitaire pendant l'enquête, j'ai communiqué au Syndicat mixte **le 28 mai** une fiche de recommandations de précaution diffusée par notre Compagnie nationale des Commissaires-enquêteurs. Ces recommandations ont été scrupuleusement respectées et mises en œuvre.

Les éléments complets relatifs à la relance de la procédure (lieux, dates et précautions pour la tenue des permanences, préparation de l'arrêté, dispositions sur la publicité et l'affichage) ont fait **l'objet d'échanges itératifs jusqu'au 4 juin**, date à laquelle la version légalisée de l'arrêté m'a été transmise.

Message des services du Syndicat mixte du 3 juin me communiquant les étapes à suivre de la préparation de l'enquête :

- Ce jour : finalisation de l'arrêté de mise à l'enquête
- 04 juin 2020 : signature de l'arrêté légalisé par le Président du SCOT
- 04 juin 2020 : devis + programmation publicité des avis (Nice Matin, Avenir Cote d'Azur)
- 12 juin 2020 : mise à impression des avis en format A2 (x60)
- Au plus tard le 27 juin : publication des avis et affichage dans toutes les communes + EPCI, + mise à disposition du dossier sur clé usb.
- Au plus tard le 20 juillet : rappel/publication de l'avis d'enquête.

Le déroulement de l'enquête a ainsi été fixé du 15 juillet au 14 août avec le nouveau calendrier adapté pour les permanences sur trois sites du Littoral (Cannes-Mandelieu), du Moyen Pays (Grasse) et du Haut Pays (Saint-Auban)

Je me suis rendu le Mardi 30 juin 2020 57 av. Pierre Sépard Siège du Syndicat mixte à Grasse

Objet : Réunion de vérification des pièces des 3 exemplaires du dossier papier + visas du CE+ vérification du dossier électronique en ligne et sur clef USB ; Point sur l'affichage et les formalités de publicité.

Les locaux destinés à l'accueil du public ont été choisis et équipés conformément aux recommandations de précautions sanitaires de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs, répercutées par mes soins auprès des services du Syndicat Mixte, les formalités d'affichage et de publicité ayant été effectuées selon les modalités fixées dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

45 affiches ont été disposées dans les emplacements habituels d'affichage pour l'ensemble des communes.

Les premières insertions publicitaires ont été effectuées le mardi 23 juin dans l'édition Grand Ouest de Nice Matin, ainsi que le vendredi 26 juin dans le magazine l'Avenir Côte d'Azur. La seconde série d'insertions a été effectuée le 15 juillet dans Nice-Matin et le 17 dans Avenir Côte d'Azur.

Chacun des trois lieux de permanence (siège de la CAPG à Grasse, siège de la CACPL à Cannes Mandelieu et Maison des services publics à Saint-Auban) disposait d'une version papier du dossier, ainsi que d'une clef USB pour la consultation de la version dématérialisée.

L'ensemble des 28 mairies mettait une clef USB à disposition du public pour consulter la version dématérialisée du dossier.

Après avoir effectué une nouvelle vérification de **l'accessibilité du dossier en ligne, hébergé sur le site web du ScoT'Ouest (lien et onglet <http://scotouest.com>) ainsi que de l'adresse mail de contact** pour le dépôt des observations en ligne (contact@scotouest.com), j'ai procédé à l'ouverture des registres.

Le public avait également la possibilité de consulter au fil de l'eau sur le site scotouest.com l'ensemble des observations déposées sur les registres, ou reçues par courrier comme sur l'adresse contact dédiée.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique s'est déroulée sans difficulté particulière dans les conditions fixées par l'arrêté.

Sur le plan sanitaire toutes les précautions requises (filtrage à l'entrée, locaux adaptés, mise à disposition de gel hydro-alcoolique et de masques, distanciation physique) ont été assurées.

Les permanences ont suscité une fréquentation soutenue et ce dans des proportions qui initialement n'étaient pas attendues. Aucune remarque critique - à l'exception d'une - sur le choix de la période estivale n'a été formulée, le public ayant ainsi implicitement validé le choix du porteur du projet de parachever la procédure engagée dès janvier.

Le public s'est également déplacé en dehors des cinq journées de permanence du Commissaire-enquêteur pour inscrire des dires ou déposer des documents.

La possibilité de déposer des @Observations sur une boîte contact @ dédiée a permis à plusieurs centaines de personnes de donner leur avis sur le projet, avec une focalisation marquée sur le Domaine de Grangeneuve, l'Aéroport de Cannes-Mandelieu et les zones de saturation routière.

Je me suis assuré que la consultation intégrale du dossier était bien garantie sur le site du SCoT, comme par le truchement des clés USB dans chacun des sites pendant l'ensemble de la période.

Il ne fait guère de doute que la complexité du sujet, la technicité des documents de présentation mais également l'intensité de la phase de concertation ont contribué à donner le premier rôle aux associations de défense environnementale, un certain nombre de cas particuliers ayant par ailleurs trouvé à la faveur de cette phase d'enquête la possibilité d'exprimer leur position et leurs attentes.

De la sorte, la phase d'enquête publique, dont la concertation constitue une étape préliminaire, trouve sa pleine et entière justification.

La Permanence n° 1 s'est déroulée le mercredi 15 juillet au siège de la CAPG, 57 avenue Pierre Sémard à Grasse, de 9h30 à 12h et de 14h à 17h dans la grande salle du Conseil de la CAPG.

La Permanence n° 2 s'est déroulée le mercredi 22 juillet au siège de la CACPL, Aéroport de Cannes-Mandelieu, 277 avenue Francis Tonner, Hangar 16, Travée A 1er étage des locaux de la CACPL de 9h30 à 12h et de 14h à 17h.

La permanence n° 3 s'est déroulée le mercredi 29 juillet à France Service des Monts d'Azur, 344 Avenue des hôtels à Saint-Auban de 10h à 12h et de 14h à 16h.

La permanence n° 4 s'est déroulée le mercredi 5 août au siège de la CACPL, Aéroport de Cannes-Mandelieu, 277 avenue Francis Tonner, Hangar 16, Travée A 1er étage des locaux de la CACPL de 9h30 à 12h et de 14h à 17h.

La permanence n°5 s'est déroulée le vendredi 14 août au siège de la CAPG, 57 avenue Pierre Sémard à Grasse, de 9h30 à 12h et de 14h à 17h

L'ensemble des dires et observations ont bien été tenus consultables au fil des jours sur la rubrique Avis du public du site du SCoT.

Des copies de courriels, de dires et de documents m'ont été communiqués très régulièrement et avec diligence par les services du Syndicat mixte.

CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête s'est close le vendredi 14 août à 17 h, suivie d'une première réunion de débriefing avec les services du Syndicat mixte.

Après avoir procédé au regroupement des registres, courriers et courriels des trois sites, j'ai dressé un premier récapitulatif des registres, courriers et courriels remis.

Le Procès-Verbal de Synthèse (voir annexe 2) a été remis en main propre aux services du Syndicat Mixte le 18 août et j'ai recueilli ce même jour les originaux (registres, courriers et documents divers).

La réunion avec le responsable du projet et le bureau d'études s'est tenue à Grasse au siège de l'enquête le mardi 25 août.

Le tableau des réponses du Syndicat mixte aux avis des PPA m'a été communiqué par courriel le 26 août. (voir annexe 3)

Les réponses et commentaires du Syndicat mixte aux observations m'ont été remis le 1er septembre. (voir annexe 4)

OBSERVATIONS DU PUBLIC : RECENSEMENT ET SYNTHÈSE, ANALYSE, REPONSES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

RECENSEMENT

En dépit de la période d'enquête, reportée au cœur de l'été après l'interruption de la phase préparatoire en raison de la crise sanitaire du printemps dernier, le public s'est manifesté en nombre sur ce projet de SCoT. Les cinq permanences du Commissaire enquêteur ont connu une fréquentation soutenue, des courriers lui ont été en parallèle adressés et, fait à signaler, la possibilité d'adresser un courriel à l'adresse dédiée a été largement utilisée puisque **346 mails** ont été enregistrés, dont 29 hors délai.

Nombre de dires, sur les registres comme par courrier ou courriel, contiennent plusieurs types d'observations, de même que des propositions et contre-propositions.

Les trois registres ont recueilli **22 dires, soit respectivement : 12 dires** pour Grasse, **9 dires** pour Cannes-Mandelieu et **1 dire** pour Saint-Auban.

Des documents et courriers ont en outre été remis au Commissaire-enquêteur en appui ou illustrations des dires exprimés :

- **13** Documents émanant des associations ADEPTE NATURE, ADNA, ASPIC, DEPART, ENSEMBLE VIVRE MOUGINS, GADSECA, PEYMEINADE AUTHENTIQUE et PRESERVEE, SID Cannes la Bocca, de trois Cabinets d'avocats (ADDEN, GREEN CODE et Yves ROUSSARIE), d'un Office d'Huissier et de la SAS D'HAUTESERRE.
- **10** Courriers suivants adressés par : les Maires de Mouans-Sartoux et Séranon, Coopérative agricole Vallée de la Siagne et Vallée Dorée, M. D. Le Blay, Mme GIMBERT, PCF, SCOP MOSAÏQUE, SNCF réseau, SOFOVAR et VEOLIA.

SOIT AU TOTAL 362 DIRES

SYNTHESE

Ces dires peuvent se résumer en synthèse comme suit :

- Relayant l'appel lancé par ADEPTE NATURE, **une mobilisation exceptionnellement forte en faveur du classement en zone naturelle protégée du Domaine de Grangeneuve**. La cohérence entre le PADD et le DOO est mise en cause sur ce dossier. Des propositions et contre-propositions sont émises.
- **Une mobilisation également très significative pour dénoncer, souvent avec véhémence voire exaspération, les nuisances – essentiellement sonores - générées par l'activité de la plate-forme aéroportuaire de Cannes-Mandelieu**, perçues comme en forte augmentation, tous types d'aéronefs confondus.
- A travers un nombre très significatif d'interpellations, une **remise en question du bien-fondé des estimations d'accroissement démographique dans le Moyen-Pays et donc des besoins en logements**. Le projet « Grand Plan » de Grasse est ainsi jugé surdimensionné et porteur de menaces pour les deux quartiers concernés, le « Carré Marigarde » et « le Plan de Grasse ». La cohérence entre le PADD et le DOO est mise en cause sur ce dossier.
- **L'expression assez large d'inquiétudes sur les conditions de développement des bourgs résidentiels de l'Ouest grassois**, eu égard au risque d'inadéquation du dispositif de transports collectifs sur une aire d'ores et déjà saturée par la circulation routière. La cohérence entre le PADD et le DOO est également mise en cause sur ce dossier.
- **Une mise au point par la Direction de SNCF** sur la présentation faite par le DOO de la configuration et de la continuité entre la voie littorale et le Cannes –Grasse, d'un éventuel Tram-Train et de l'emplacement de la gare nouvelle TER.
- **Une série de cas spécifiques**, qu'il s'agisse de collectivités, d'entreprises ou de particuliers, s'estimant impactés, voire lésés par le projet de classification visant leurs parcelles : Caserne de Thourenc, Parc Photovoltaïque d'Andon, Véolia, SCIs MILOS-NLJ-FARAUT BROGLIO,

SOFOVAR-SCLAVO, Coopérative Siagne Vallée Dorée, SCI Saint-Georges-MUL, SCOP Mosaïque, indivision Gimbert, projet des Gaveliers, époux Greff.

A la suite de la concertation publique, la phase d'enquête publique a bien été perçue comme une dernière opportunité de faire valoir des doutes, des oppositions mais également des suggestions, voire des contre-propositions auxquelles il sera répondu dans cette dernière partie du rapport.

Le SCoT est un document de planification à long terme complexe, difficilement accessible au grand public, mais dont un grand nombre de citoyens perçoivent qu'il est destiné à inverser un certain nombre de politiques jugées contraires aux intérêts fondamentaux du territoire et de ses habitants. Le découpage thématique retenu, en s'appliquant à tous les volets de la vie sociale, économique et personnelle des populations et en prenant en compte des valeurs écologiques jusqu'à présent méconnues, suscite un débat qui témoigne de la vigilance des citoyens sur leur futur cadre de vie, dont la préfiguration et la préparation reviennent aux élus des deux intercommunalités.

AEROPORT DE CANNES-MANDELIEU

FOCUS

L'Aéroport de Cannes-Mandelieu, créé en 1930 et second aéroport français d'affaires après le Bourget, appartient au Groupe Aéroports de la Côte d'Azur qui exploite également les plates-formes de Nice Côte d'Azur et Saint-Tropez.

La compétence de gestion de la plate-forme relève de l'Etat, qui l'exerce par l'intermédiaire de la DGAC au plan national et la DSAC 06 au plan local.

Cannes-Mandelieu relève exclusivement de l'autorité ministérielle, à travers des arrêtés dits de « restrictions » (arrêté modifié du 5 août 2019).

Suivant une jurisprudence constante (Conseil d'Etat, 10 avril 2002, 238212) le pouvoir de police spéciale du Ministre l'emporte toujours sur le pouvoir de police générale du Maire.

SCoT ET DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX ZONES DE BRUIT DES AERODROMES

L'article L111-1-1 du Code de l'Urbanisme rappelle que le SCoT doit être compatible avec les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports.

Sur le territoire du SCoT Ouest, il s'agit particulièrement de l'Aérodrome Cannes-Mandelieu.

Celui-ci fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) approuvé en 2005, qui s'applique en tant que servitude d'utilité publique, mais qui n'a pas été mis à jour.

Le SCoT n'a pas vocation à remettre en cause ce PEB. Néanmoins, des espaces de renouvellement urbain se situent en zone D et à proximité immédiate de la zone C. La constructibilité y est autorisée sous condition, et les prescriptions issues du PEB seront respectées.

En ce sens, le SCoT'Ouest apparaît compatible avec l'application du PEB.

Le site officiel de l'Aéroport comporte des informations précises sur les types d'usage, le cadre réglementaire, les procédures de surveillance et de sanctions, les études sur les évolutions de trajectoire (modifications VP T17, approche Nord-Ouest, tests 2020 avec Net Jet notamment.)

Il inclut également les comptes-rendus de la CCE, dont le dernier en date de juin 2019.

Cannes Mandelieu, qui accueille depuis 2015 des aéronefs jusqu'à 35 tonnes, pour sa part a connu une croissance des « Long Range » (entre 23 et 35 tonnes) de 27,5 %.

Cannes Mandelieu et Golfe de Saint-Tropez, ont à leur tour été certifiées Carbone Neutre. Durant l'année, ces deux plateformes ont réduit respectivement de 12 % et de 11 % leurs émissions en CO2 par mouvement.

Des instances paritaires d'information, d'écoute et de concertation (CCE et Groupes de travail) se réunissent régulièrement sous la présidence de la sous-préfecture de Grasse.

En outre, une Autorité Administrative Indépendante, l'ACNUSA, en charge de la régulation des activités aéroportuaires, contrôle l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien et le secteur aéroportuaire. Celle-ci peut émettre des recommandations sur toute question relative aux nuisances environnementales sur et autour des aéroports. Elle doit également satisfaire à un devoir d'information et de transparence notamment vis-à-vis des riverains.

Outre ses compétences sur l'ensemble des aéroports civils, elle dispose de pouvoirs spécifiques sur 14 principales plateformes (dont Cannes-Mandelieu), et d'un pouvoir de sanction à l'encontre des compagnies aériennes.

Sur le plan de la réglementation générale relative à la protection des populations survolées, il convient de rappeler l'architecture du dispositif en vigueur :

- **Un arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux** réglemente les hauteurs minimales de survol en fonction de la taille des agglomérations. Cependant, ces hauteurs minimales de survol s'appliquent SAUF pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent, **donc pas aux aéronefs qui décollent ou viennent se poser sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu.**
- Avec l'arrêté du 5 août 2019 **de nouvelles mesures concrètes ont été intégrées afin de mieux protéger l'environnement, à savoir :**
 - un renforcement des contraintes sur les tours de piste;
 - un ajout, pour les vols aux instruments (donc les avions d'affaires), du respect dans le plan vertical de la trajectoire dite « vent arrière VPT 17 ».

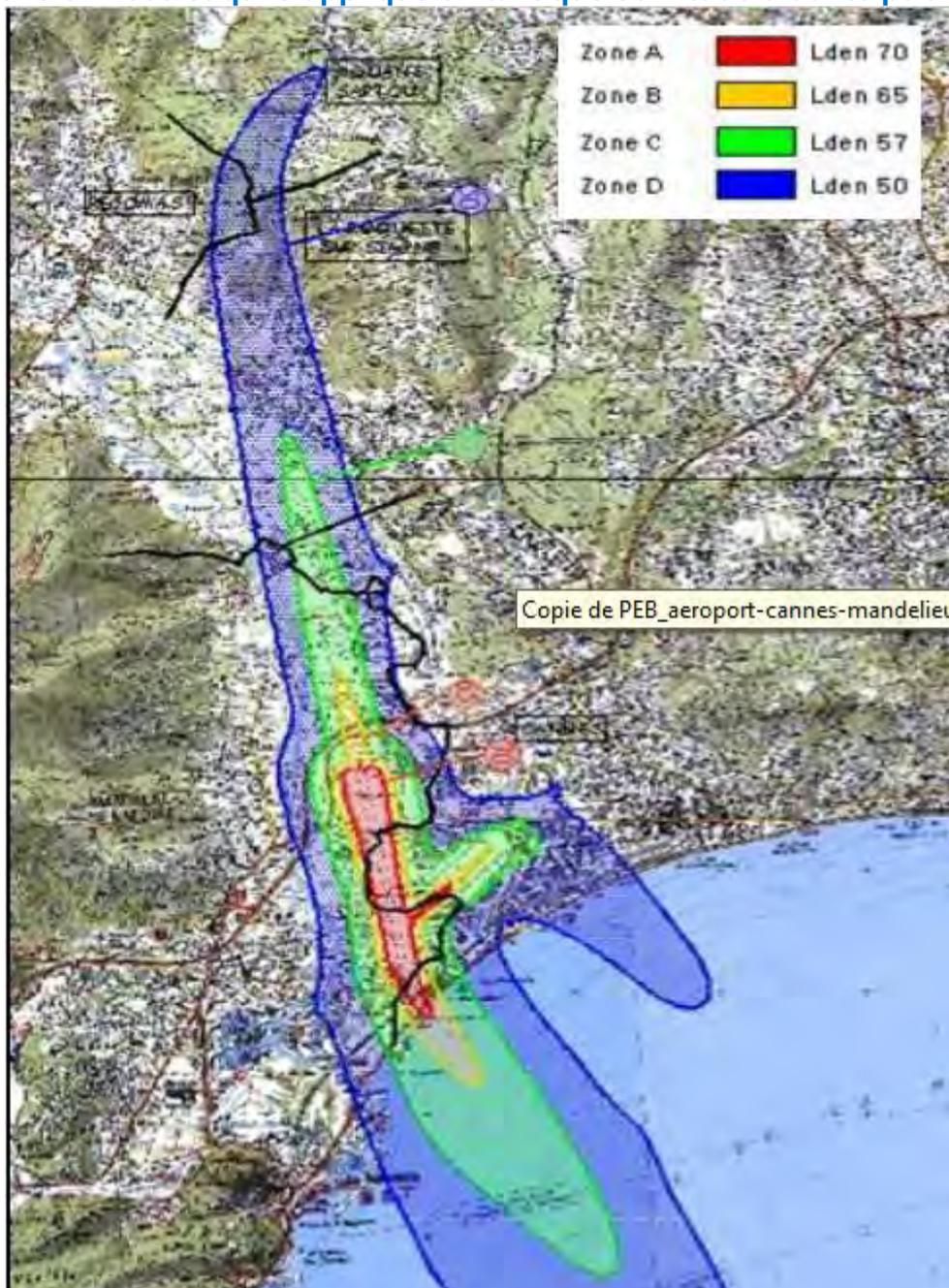
Pour ces nouvelles restrictions, l'arrêté peut conduire à des sanctions administratives "environnementales", constatées localement et si transmises, instruites et prononcées par l'ACNUSA dans le cadre de la procédure normale de sanction. M. Gilles Leblanc, Président de l'ACNUSA, m'a communiqué des relevés d'information précis et récents sur les procédures de sanctions instruites par l'Autorité :

- 12 poursuites engagées en 2018, 7 en 2019 et 4 en 2020 à ce jour,

- entre 2015 et 2019, 14 sanctions ont été prononcées,

- 7 dossiers sont actuellement en cours d'instruction (2 pour usage d'aéronefs inappropriés et 5 pour non-respect de la procédure d'approche). Cependant, les responsables locaux plaident pour un système de « riposte graduée auprès des récidivistes » avec 3 niveaux de rappel : 1° : mail. 2° : courrier signature Directeur de l'Aéroport Cannes Mandelieu. 3° : courrier signature Président du Directoire ACA et du Délégué Côte d'Azur DSAC-SE.

Cannes Mandelieu fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) approuvé en 2005 et qui s'applique en tant que servitude d'utilité publique :



- ✓ **Dans un courrier du 21 octobre 2019 aux élus du territoire du SCoT, le Préfet des Alpes-Maritimes** rappelle notamment la mise en place de la 2^{ème} Charte d'engagements pour l'environnement en 2015, qui a concrétisé 4 actions principales :
- l'interdiction des turboréacteurs les plus bruyants,
 - l'accueil d'un nouveau type de trafic de jets plus performants mais moins bruyants,
 - le relèvement à 2000 pieds de la procédure d'arrivée des avions IFR appelée «VPT 17 »
 - l'étude, par la DGAC, d'une nouvelle trajectoire d'arrivée en IFR par le nord-ouest.

Ainsi que la limitation des tours de piste des avions des aéroclubs

La notion de « tour de piste »

Le tour de piste ou circuit de piste est classiquement utilisé lors de l'arrivée sur un aérodrome mais il est surtout pratiqué lors de la formation initiale, pour le renouvellement de compétences ou pour le « lâcher » sur un nouvel appareil.

Cette formation initiale peut consister à enchaîner de façon répétée les atterrissages et décollages en pratiquant des « *touch and go* ». Le tour de piste peut prendre différentes formes : le tour de piste rectangulaire qui est le plus classique, le tour de piste standard à 1000 pieds "en forme d'hippodrome" qui est le plus académique, les tours de piste avec PTL "prise de terrain par encadrement" avec moteur réduit, les tours de piste avec PTU "prise de terrain en U" avec moteur réduit, les tours de piste basse hauteur (300 à 500 pieds).

Le tour de piste le plus pratiqué en avion autour d'un aérodrome est en principe le tour de piste rectangulaire effectué à une hauteur de 1 000 pieds, soit environ 300 mètres. Il est généralement effectué « main gauche » (virages à gauche) et n'est que rarement défini sur les cartes d'approche à vue (VAC), seul le sens du virage étant alors précisé.

Afin de prendre en compte les nuisances sonores, il peut y avoir une grande variété de forme de tours de piste suivant les aérodromes. Ces tours de piste sont alors tracés sur les cartes VAC qui peuvent également indiquer par des ronds bleus les zones dont le survol est à éviter. Des repères caractéristiques peuvent également être mentionnés sur les cartes, afin de faciliter pour les pilotes le suivi des trajectoires de moindre nuisance.

Ce que prévoit le projet de SCoT

Prenant en compte le fait que des zones résidentielles des communes de Cannes-La Bocca, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, Pégomas et la Roquette-sur-Siagne sont survolées par toutes les catégories d'aéronefs, le SCoT a inscrit au DOO L'ORIENTATION 4A3 : RENFORCER LES CONDITIONS D'INTEGRATION ENVIRONNEMENTALES DE LA PLATEFORME :

« L'objectif d'accompagnement du second aéroport privé de France doit être assorti de prescriptions environnementales.

L'attractivité économique du territoire du SCOT issue de l'activité aéroportuaire ne peut en effet prospérer sans une vigilance particulière à la préservation des enjeux de santé publique et de sécurité des populations survolées.

Les documents d'urbanisme locaux doivent :

- s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des préventions environnementales indispensables à son intégration dans un environnement urbain dense,
- conserver les spécificités réglementaires des aires techniques de l'aéroport,
- permettre la valorisation et la densification des zones urbanisées sises au sein du périmètre de l'aéroport de Cannes Mandelieu pour l'accueil de fonctions stratégiques tertiaires et des filières de maintenance et de recherche et développement. »

- ✓ Un courrier d'observations de ACA, la société d'exploitation de l'aéroport, a été versé à l'enquête : message de Mme Claire ROUSSEAU (@Ob 4 août) indiquant en substance :

L'Aéroport est identifié dans le SCoT à la fois comme un atout pour l'attractivité économique du territoire et source importante de nuisances sonores et de pollution pour la population riveraine.

Les résultats sont tout à fait conformes concernant la qualité de l'air et le bon respect des normes applicables aux rejets de GES (mesures Air PACA de 2016 et ATMO SUD en 2018)

La biodiversité : le suivi des deux zones humides présentes dans l'enceinte de la plateforme est assuré avec le concours du CEN PACA.

Risques inondation : ces zones humides jouent un rôle tampons lors des crues dans la BVS.

Risques incendie : l'Aéroport en accueillant les avions de la Sécurité civile joue un rôle de prévention et d'aide à la lutte contre les incendies (recharges en eau et retardants).

Les critiques du public se focalisent quasi-exclusivement sur la pollution sonore et les menaces pour la sécurité des riverains.

ACA met en avant les actions suivantes :

1° Un plan d'actions contre les nuisances sonores engagé depuis 2010 jusqu'en 2025

Le PEB défini en 2004 est considéré comme suivi et respecté.

Ce plan, présenté au Commissaire enquêteur dans ce message, **décline 7 types d'actions dont 6 concernent des sources de bruit dans les différents segments de l'activité de la plate-forme :**

- actions de caractère général,
- système de mesure et de prise en compte et d'informations sur ces nuisances (CCE, Charte de l'environnement, Protocole ACNUSA, Code de bonne conduite, indicateurs d'énergie sonore, groupe de travail techniques, newsletter, campagne de mesure de bruit chez les particuliers, sensibilisation annuelle des contrôleurs aériens, visites d'écoles alentour).
- Mesures ciblant l'IFR (cadences, approches mer majoritaires, briefings des pilotes, régulation des approches VPT17, rappels aux récidivistes, actions sur les inverseurs de poussée des réacteurs).
- Mesures ciblant le VFR (ni tractage de planeurs ou banderoles, ni voltige, ni ULM, ni parachutisme, zones rond bleu à éviter, régulation des tours de piste, investissements pour la pose de silencieux, guide des bonnes pratiques environnementales, pédagogie sur les trajectoires des « basés »).
- Mouvements d'hélicoptères

- Aéronefs « d'Etat »

- La 7^{ème} illustrant la diminution de l'empreinte écologique

2° des actions supplémentaires depuis 2019

Entrée en vigueur de l'arrêté du 5 août 2019 fixant les nouvelles conditions d'exploitation de la plate-forme censée réduire les nuisances, relance des groupes de travail, définition de nouveaux indicateurs avec les associations de riverains, visites de présentation dans des écoles de Mougins.

Mesures nouvelles pour l'IFR, le VFR, les Hélicoptères, les Aéronefs d'Etat :

IFR : Sanctions contre les approches trop basses (1600 pieds) et vent arrière de la VPT17, évaluation de la réglementation française, poursuite de l'étude de trajectoires alternatives avec partenaires DSAC, SNA et Net jets.

VFR : restrictions des tours de piste pour tous les vols, contrôles et sanctions.

Hélicoptères : guide des bonnes pratiques concernant les zones sensibles, les trajectoires et les altitudes ; contrôles, diffusion des résultats et recommandations.

Aéronefs d'Etat : sensibilisation des différents acteurs aux impacts.

3° des actions à venir dès 2020

- Maintien de l'accord de répartition des mouvements Affaires entre Nice et Cannes (75%/25%)
 - IFR : Campagnes de mesures de bruit chez les particuliers (ACA), suivi des trajectoires et mesures de bruit avec outil internet (ACA)
 - Renforcement briefing des pilotes
 - Gestion des plaintes reliée au système de suivi
 - Systématisation de la surveillance, suivi, comptage et sanction des approches VPT 17 trop basses (DSAC et ACNUSA).
 - VFR : Contrôle et sanctions sur les tours de piste, mise à jour et diffusion du guide des bonnes pratiques, classification CALIPSO des avions légers, diminution de l'empreinte écologique (classification carbone neutre, certification 50001, Stratégie climat Net zéro à 2030).
- ✓ **Par ailleurs, la DSAC 06, sollicitée par mes soins, a bien voulu apporter les précisions suivantes :**

- **Quelle périodicité pour les CCE ?**

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Cannes-Mandelieu se tient formellement au moins une fois par an

- Quels sont les groupes de travail, tels qu'annoncés par Mme la Sous-Préfète de Grasse en juin 2019, effectivement actifs ?

Depuis la dernière CCE de juin 2019 des Groupes de Travail (GT) techniques (réunions de travail en comité plus réduit qu'en CCE) se sont tenus à 3 reprises:

- en octobre 2019 pour présenter un premier bilan de l'application du nouvel arrêté du 5 août 2019;
- en janvier 2020 sur les indicateurs de bruit;
- en juin 2020 sur le sujet des survols de l'aviation légère (GT initialement prévu au printemps mais décalé à juin du fait de la crise sanitaire).

- Point sur les études portant sur une éventuelle modification des trajectoires d'approche IFR, par le Nord Ouest. Quelles options d'approche par la mer ?

Le lancement d'une étude sur une approche IFR alternative par le Nord Ouest a été validé lors de la CCE de juin 2019.

Une expérimentation avec une compagnie partenaire était prévue au printemps 2020 mais a été repoussée du fait de la crise sanitaire. Cette expérimentation devrait finalement avoir lieu à l'automne et présentée à la prochaine CCE qui sera convoquée par la suite.

Concernant les atterrissages directs par la mer, ce point a déjà été abordé et expliqué à de multiples reprises lors de CCE ou réunions techniques.

D'après les dernières statistiques fournies environ 98% des décollages en IFR se font au-dessus de la mer et environ 22% des atterrissages en IFR se font par la mer (40% en hiver et 13% en été).

Les avions atterrissant et décollant normalement face au vent et dans le même sens, le taux d'atterrissages par la mer est déjà plus important que ce qu'il devrait être au regard de celui concernant les décollages.

De plus les experts du contrôle aérien consultés ont confirmé qu'il n'était pas possible, tout en maintenant le niveau de sécurité requis, d'augmenter ce taux d'atterrissages par la mer tout en maintenant les décollages par la mer. D'un point de vue des nuisances, il semble donc préférable de maintenir des méthodes permettant de maintenir quasiment tous les décollages (plus bruyants que les atterrissages) par la mer.

Pour information, un atterrissage par la mer ne peut être réalisé que lorsque les 3 conditions suivantes sont remplies:

- si la pilotabilité est garantie (par exemple vent arrière limité pour des raisons structurelles de conduite du vol)
- si la longueur de la piste est suffisante au regard des paramètres du vol (poids, vent, température...): or la longueur de piste disponible à l'atterrissage à Cannes est plus courte en arrivant par la mer que dans l'autre sens (1260m contre 1420m)
- si la présence des autres aéronefs au sol ou en vol est compatible avec un atterrissage dans ce sens.

- Effets de l'arrêté du 5 août 2019 : ouverture, sous conditions, de la piste secondaire aux aéronefs des écoles de pilotage des aéroclubs, entraînant des survols à très basse altitude -voire avec des simulations de pannes moteur- et tout au long de la journée, de l'aire urbanisée de Cannes la Bocca, la Roquette sur Siagne, Mouans Sartoux

L'aéroport de Cannes Mandelieu fait l'objet, depuis 1995, d'un arrêté de restrictions qui avait été révisé une première fois en 2015 et qui est parmi les plus stricts de France. Cet arrêté a de nouveau été renforcé par l'arrêté du 5 août 2019. Ce dernier a été signé et publié au JORF après un débat en CCE le 7 juin 2019, une enquête publique menée entre le 24 juin et le 15 juillet 2019 et une audition de la DGAC par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) le 2 juillet 2019.

En plus des restrictions qui étaient déjà en vigueur (interdiction aux aéronefs trop bruyants), de nouvelles mesures concrètes ont été intégrées afin de mieux protéger l'environnement, à savoir:

- un renforcement des contraintes sur les tours de piste;
- un ajout, pour les vols aux instruments (donc les avions d'affaires), du respect dans le plan vertical de la trajectoire dite « vent arrière VPT 17 ».

Pour ces nouvelles restrictions, l'arrêté peut conduire à des sanctions administratives "environnementales" prononcées par l'ACNUSA dans le cadre de la procédure normale de sanction.

L'arrêté constitue ainsi une base juridique inédite en France qui offre de nouvelles possibilités de sanctions et les nouvelles contraintes sont plus fortes que celles qui préexistaient, en particulier l'été. Le nombre de tours de piste successifs autorisé est davantage limité, en particulier pour les aéronefs non basés ou non équipés de silencieux et les limitations sont plus fortes entre 12h et 14h avec par exemple, les tours de piste basse hauteur interdits sur ce créneau pour tous les aéronefs les samedi et dimanche.

Comme expliqué et démontré à plusieurs reprises aux associations de riverains lors des GT Techniques, cet arrêté n'a en aucun cas créé des autorisations de vols (à basse altitude ou de la piste secondaire 04/22) qui n'existaient pas déjà.

Les statistiques de survols étudiées sur Cannes La Bocca entre septembre/octobre 2018 et septembre/octobre 2019 n'ont d'ailleurs pas démontré de dégradation de la situation des survols suite à la publication de cet arrêté, que ce soit en nombre ou en altitude.

- Comment les éventuelles infractions aux règles fixées sont-elles constatées et sanctionnées, pour les pilotes d'affaires comme pour ceux des écoles de pilotage ?

Il faut distinguer 2 types de sanctions qui ne reposent pas sur les mêmes principes et sur le même cadre réglementaire:

- Manquements environnementaux: l'arrêté du 5 août 2019 (ainsi que les précédents arrêtés) permet d'établir sur l'aéroport de Cannes des manquements environnementaux pouvant aboutir à des amendes prononcées par l'ACNUSA, amendes qui peuvent atteindre jusqu'à 40 000 euros.

Les procès-verbaux sont rédigés par la Direction Générale de l'Aviation Civile ou la Gendarmerie du Transport Aérien (sur la base de détections automatiques de systèmes ou sur la base de contrôles sur site) puis instruits par l'ACNUSA.

Ces manquements environnementaux n'existent que sur un nombre restreint d'aérodromes sur lesquels ont été pris des arrêtés de restrictions (Paris CDG, Paris Orly, Paris Le Bourget, Bâle-Mulhouse, Beauvais, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nantes, Nice, Toulouse, Pontoise, Toussus et donc Cannes).

Pour information, un bilan des manquements environnementaux sur Cannes ces dernières années (tous ceux antérieurs à août 2019 étant des manquements qui ont été établis pour des aéronefs ne respectant pas les normes acoustiques en vigueur sur Cannes) :

- 2016: 6 manquements qui ont fait l'objet d'amendes prononcées par l'ACNUSA de 7000 à 8000 euros

- 2017: 2 manquements qui ont fait l'objet d'amendes prononcées par l'ACNUSA de 22 000 euros chacun

- 2018: 12 manquements notifiés (3 compagnies concernées) en attente de jugement ACNUSA

- 2019: 5 manquements notifiés (dont 4 liés aux nouvelles restrictions établies par l'arrêté du 5 août 2019 concernant le respect dans le plan vertical de la trajectoire dite « vent arrière VPT 17 ») en attente de jugement ACNUSA.

- Manquements aux règles de l'air: un dispositif général de sanction existe dans le domaine aérien en cas de manquement avéré aux règles de l'air (PV GTA, conseils disciplinaires...).

- Une interdiction générale de survol des zones denses d'urbanisation semble avoir été posée de manière générale par une loi de 1956 (codifiée ?). Quelle application lui est-elle donnée aujourd'hui dans le contexte spécifique de forte urbanisation de la bande littorale et rétro-littorale de la CACPL et de la CAPG ?

Vous devez faire référence à l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux? Ce dernier régleme en effet les hauteurs minimales de survol en fonction de la taille des agglomérations.

Cependant, attention, ces hauteurs minimales de survol s'appliquent SAUF pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage et des manœuvres qui s'y rattachent.

Ces hauteurs minimales ne s'appliquent donc pas pour les aéronefs qui décollent ou viennent se poser sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu.

- Qu'en est-il de la réglementation anti-bruit sur l'aire considérée et plus particulièrement des normes (Calipso) relatives aux silencieux ?

Concernant la classification CALIPSO, l'arrêté du 5 août 2019 de Cannes a déjà introduit des privilèges aux aéronefs les moins bruyants (classés A ou B). Une extension de l'utilisation de cette classification CALIPSO pour Cannes sera envisagée en fonction des retours d'expérience obtenus.

- Le trafic d'hélicoptères est également mis en cause, des limitations sont-elles imposées en particulier à ceux qui assurent des survols touristiques de la région ?

Conformément au décret du 20 octobre 2010 portant limitation du trafic hélicoptères dans les zones à forte densité de population, les vols hélicoptères d'entraînement, ainsi que les vols touristiques circulaires sans escale ou avec une escale de moins d'une heure sont interdits au départ ou à destination de l'aéroport de Cannes-Mandelieu

- Votre administration est-elle saisie de plaintes concernant des survols ressentis par les riverains comme dangereux (inférieur à 100 m) pour leur sécurité ou particulièrement stressants ?

Notre administration a en effet ces derniers mois été saisie de plaintes de riverains de Cannes La Bocca, plaintes auxquelles des réponses ont été données par l'aéroport ou la DGAC, par écrit ou à l'occasion des réunions qui se sont tenues.

- Quelle suite a-t-elle été donnée au courrier adressé par le président de la CACPL au secrétaire d'Etat aux Transports le 30 juin 2020, sollicitant une réglementation des zones de survol des avions des écoles de pilotage et l'interdiction de survol par ceux-ci et les hélicoptères des zones denses de Cannes La Bocca?

Un courrier du secrétaire d'Etat chargé des transports a récemment été adressé au président de la CACPL.

Synthèse des Observations des élus, du public et des associations (ADNA, SID Cannes La Bocca)

Des nuisances sonores en hausse, particulièrement depuis le printemps dernier, générées à la fois par les avions d'affaires et les tours de piste des avions légers des aéroclubs : 65 000 mouvements par an répartis sur 4 secteurs : aviation d'affaire (12 000), aviation légère (40 000) hélicoptères (13 000)

Des retombées de kérosène sur les populations et autres polluants :

Pour mémoire, les GES à prendre en compte sont les suivants :

le dioxyde de carbone (CO₂)

le méthane (CH₄)

le protoxyde d'azote (N₂O)

les hydrofluorocarbones (HFC)

les hydrocarbures perfluorés (PFC)

l'hexafluorure de soufre (SF₆)

le trifluorure d'azote (NF₃)

De plus en plus de gros jets privés (jusqu'à 35 tonnes), des aéronefs bruyants, non équipés de silencieux. Doutes sur l'efficacité de la classification « CALIPSO »,

Des survols à très basse altitude, vacarme et menace pour la sécurité,

Des couloirs de vol non respectés, des marges de tolérance trop importantes pour les altitudes minimales (1600 pour 2000 pieds),

Des trajectoires d'approche inadaptées à la densité des zones résidentielles des communes du bassin de vie de Cannes (Cannes La Bocca, Mandelieu, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, la Roquette sur Siagne et Pégomas),

Des recherches sur des trajectoires d'approche alternatives (par la mer ou depuis le Nord-Ouest,) toujours promises mais jamais abouties,

Des outils de mesure du bruit inadaptés,

Des instances d'information et de concertation (CCE, Groupes de travail) inefficaces et en trompe-l'œil, qui révèlent une culture de l'entre-soi et de la connivence (entre les services de l'Etat et l'exploitant),

Une situation dilatoire qui nuit aux riverains, à leur santé comme à la valeur de leurs biens et entérine *de facto* l'augmentation continue de l'activité de la plateforme,

Une réglementation (arrêté ministériel de restrictions du 5 août 2019) qui accroît les sources de nuisances notamment en raison du droit pour les avions des aéroclubs d'utiliser la piste transversale 04/22 vers Cannes,

Des enquêtes et relevés pas du tout en phase avec le nombre de réclamations (près de 55 000 depuis 2017 selon l'ADNA),

Des sanctions inefficaces et trop rarement appliquées,

Des doutes sur le réel bénéfice économique et social pour la collectivité de cet aéroport,

Un équipement fait « pour les riches » au prix de nuisances considérables pour les populations riveraines.

Propositions :

- Que le SCoT'Ouest empêche toutes dispositions qui tendraient à préserver les capacités de développement de l'activité aéroportuaire au détriment de la tranquillité des habitants de l'aire survolée,
- Que le SCoT contribue à définir les limites d'activité sur ce site pour le type d'avion autorisé et le volume du trafic et adapter le trafic aérien en tenant compte de l'urbanisation sur les zones habitées survolées

(Avis de la Commune de Mouans-Sartoux, M. Daniel Le Blay)

- Prendre toutes les dispositions pour réglementer les zones de survol des avions des écoles de pilotage et des hélicoptères (hors protection civile) de l'Aéroport et leur interdire le survol des zones urbanisées à forte densité du centre de Cannes La Bocca.

(Président de la CACPL, courrier au Ministre du 30 juin 2020)

- Le DOO, qui mentionne la problématique de l'aéroport de manière anecdotique, ne repose sur aucune mesure d'impact (rédaction de l'orientation 4A3 sans aucune portée pratique) et devrait instaurer un débat sur la justification de cet équipement -élément structurant du bassin de vie Cannes-Grasse- et déboucher sur une vraie consultation publique.

(M. Albert DAUPHIN, M. Pierre MONARD, ADNA)

- Une nouvelle trajectoire alternative est suggérée : suivre l'axe de la route 304 Digne-Nice qui comporte un point officiel AGEVU-XAMAL (43° 52'40'' N / 6°39'50'' E, voie aérienne G374), survol de la Plaine de la Siagne vers la piste 17.

(Mmes FORANAY et CHAUSSONNERY)

- PADD et DOO doivent programmer la fin du développement de cet aéroport, voire sa décroissance au nom de la défense de l'environnement, de la tranquillité et de la sécurité des populations exposées aux nuisances.
- Il faut fermer l'aéroport et le remplacer par une base de loisirs.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

Le Syndicat Mixte prend la mesure du mécontentement des Collectivités et des populations face à l'accroissement des gênes sonores et des risques technologiques associés à la plateforme aéroportuaire de Cannes-Mandelieu. Il est noté que les outils de prévention installés au début des années 2000, et notamment le Plan d'Exposition au Bruit de 2004, ne semblent plus adaptés aux usages et nouvelles vocations accueillies par l'aéroport (notamment les vols d'école, le trafic hélicoptère...).

Le Syndicat Mixte, dont le rôle d'acteur institutionnel pour la protection de l'environnement et le développement durable est appelé à se renforcer suite à la circulaire ministérielle du 17 juin 2020, entend s'investir pleinement dans la meilleure protection du cadre de vie des zones résidentielles atteintes par les gênes sonores liées au trafic aérien. Le suivi environnemental (bruit, qualité de l'air, incidences sur les milieux marins et terrestres...) sera placé au premier plan de l'évaluation générale du SCoT. L'ensemble du document d'urbanisme va être amélioré pour sa meilleure prise en compte avec :

- un renforcement du diagnostic environnemental de l'aéroport dans l'Etat Initial de l'Environnement mettant à jour les trafics enregistrés, les conflits constatés, les mesures prises par l'exploitant, les solutions envisagées,
- la création d'un focus opérationnel dans le Document d'Orientations et d'Objectifs : précisant les attentes en matière d'urbanisme et de performance environnementale pour l'exploitation commerciale de l'aéroport.

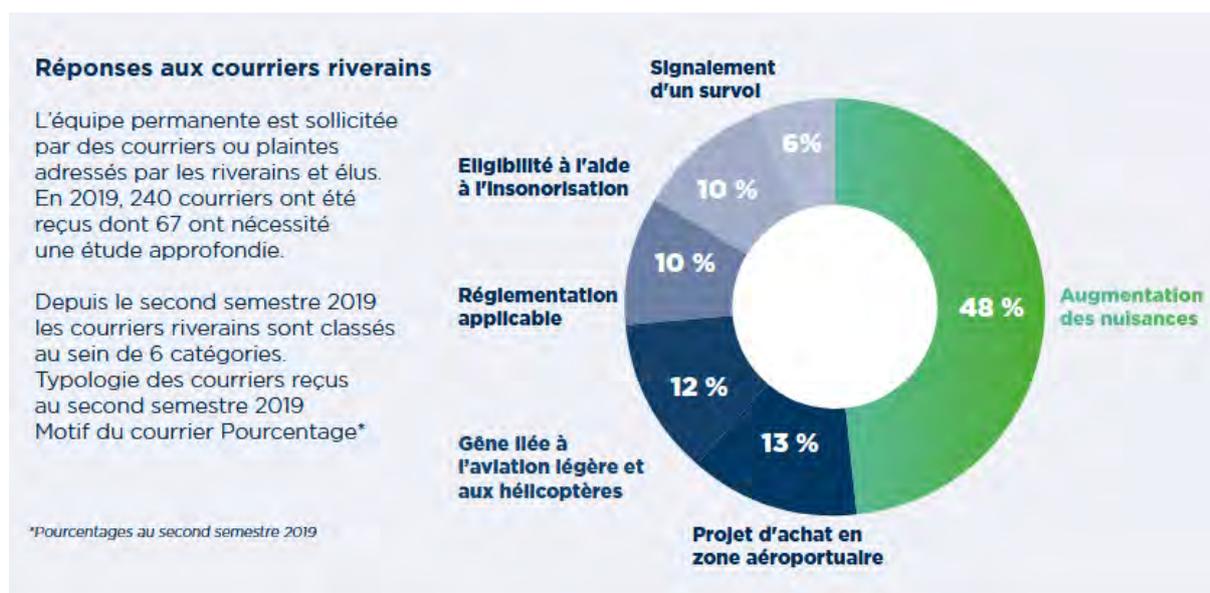
Commentaire du Commissaire enquêteur : Plus que de « risques technologiques », il s'agit bien de risque d'accident en zone collinaire ; par ailleurs, la circulaire invoquée semble plutôt être l'ordonnance n° 2020-745 du 17 juin 2020 portant réforme des SCoTs.

Conclusion et avis du CE

La tonalité de ces interpellations témoigne d'un fort degré d'exaspération devant un phénomène dénoncé de longue date et perçu comme en nette recrudescence depuis le mois de mai dernier.

Le sentiment qui prévaut est somme toute assez paradoxal : en dépit de l'existence d'enceintes de concertation régulière (la Commission Consultative de l'Environnement, les Groupes de travail lancés en juillet 2019), le dialogue entre les autorités en charge de la régulation et l'Aéroport d'une part et les élus et associations de riverains d'autre part semble figé dans une configuration de défiance et d'incompréhension des enjeux : d'un côté la sécurité et la fluidité du trafic aérien, de l'autre la tranquillité et la santé des populations riveraines (il s'agit en réalité des effets d'une très ancienne dichotomie française entre « le droit de l'air et le droit du sol »).

Les associations porteuses de ces revendications produisent des relevés statistiques à l'appui de leur argumentaire, se référant à la multitude de plaintes exprimées par leur intermédiaire et pointent trois sources de dysfonctionnement majeur : une marge de tolérance excessive, l'insuffisance des outils de mesures, l'absence de constats et de sanctions en cas de manquements aux règles édictées.



Source ADNA

Il doit être signalé que l'ACNUSA vient de publier en mai, juin et juillet 2020 quatre rapports (disponibles sur son site internet : <https://www.acnusa.fr/fr/les-publications/etudes/5>) sur les questions soulevées par les riverains :

le « [Rapport annuel 2020](#) » paru en mai 2020, apporte une mine de recommandations aux parties prenantes dans la lutte contre les nuisances environnementales sur et autour des aéroports ;

- le rapport « [Management des dispositifs d'évaluation et de gestion du bruit sur et autour des aéroports français](#) » paru en juin 2020, présente les outils pour gérer efficacement la réduction des nuisances sonores ;

- le « [Rapport sur la gestion de la qualité de l'air sur et autour des plateformes aéroportuaires](#) » paru en juin 2020, propose des outils pour mener à bien la surveillance et les inventaires des émissions de polluants atmosphériques ;

- le rapport « [Nuisances sonores de l'aviation légère](#) » paru en juillet 2020, brosse un nouvel état des lieux de la situation actuelle et formule dix propositions rappelant la nécessité d'adapter les réponses au cas par cas à la situation locale.

S'agissant de la recherche d'une alternative à la trajectoire d'approche IFR actuelle :

Il semble que plus de trois ans et demi aient été sinon perdus, du moins dilués dans des phases d'évaluation technique préalable depuis le lancement officiel des études fin 2015.

Sur ce point précis, la Charte pour l'environnement du 14 décembre 2015 prévoyait le lancement «immédiat» d'une étude sur la diversification des procédures d'approche, notamment par le Nord-Ouest mais aussi par la mer, afin de disposer à terme d'alternatives au « trombone » actuel, un calendrier d'étapes de l'étude devant être fourni par le SNA-SE et un point d'avancement réalisé dans le cadre des groupes de travail.

Les services de l'Etat confirment bien que la recherche d'une trajectoire d'approche alternative sûre et efficace à Cannes-Mandelieu est considérée comme une priorité et que les études en cours seront bien suivies à l'automne 2020 d'une expérimentation avec la compagnie NET-JET. Cependant, il n'est pas exclu que certaines des alternatives jusqu'à présent envisagées ne conduisent à déplacer le cœur des nuisances, voire à les augmenter sur certains secteurs.

Sur ce point, l'ACNUSA préconise :

- La modernisation des trajectoires au départ et à l'arrivée de chacun des aéroports grâce aux possibilités de la navigation satellitaire (Galiléo) ;
- L'amélioration des profils verticaux des vols;

- L'optimisation des trajectoires en vol, étant rappelé que la recherche de procédures opérationnelles optimales est le premier levier identifié dans les études dites d' « approche équilibrée ».

Au vu des bons résultats obtenus à Paris et sur la plateforme de Nice Côte d'Azur avec la généralisation progressive des descentes continues, leur mise en oeuvre apparaît être un objectif plus facile à atteindre sur les plateformes moins complexes.

L'ACNUSA rappelle sa recommandation visant à arrêter, dès lors qu'une procédure satellitaire satisfaisante a pu être mise au point et expérimentée avec succès, un « volume de protection environnementale » (VPE) afin de donner clairement à voir, aux pilotes, aux contrôleurs aériens et aux populations concernées, les écarts maximums tolérés et les limites à partir desquelles les écarts de trajectoire deviennent des manquements.

La définition de « VPE » facilite le travail des services locaux de l'aviation civile et l'expérience montre qu'elle permet de prévenir plus facilement les risques de manquement et les contentieux.

Cependant, selon la DSNA Sud-Est, l'initiative de la définition de ces volumes relève, pour chaque aéroport, du représentant local de l'Etat, sur demande, ou après avis, de la Commission Consultative de l'Environnement.

S'agissant des mouvements des avions des aéroclubs et écoles de pilotage, l'ACNUSA, dans le rapport de juillet 2020 « Nuisances sonores de l'aviation légère » propose de dresser un nouvel état des lieux de la situation actuelle et présente **10 propositions pour favoriser de manière équilibrée et innovante les concertations et concilier les intérêts locaux aux enjeux nationaux de sécurité (maillage du territoire) :**

Le Commissaire enquêteur fait siennes ces recommandations de l'ACNUSA, estimant que leur mise en discussion localement à Cannes-Mandelieu serait de nature à apaiser les antagonismes et permettre l'émergence de solutions aux problèmes rencontrés :

Etat des lieux à dresser

Mise à jour du PEB

Définition d'un VPE : (Article L6362-1 du Code des transports)

Recherche d'un dispositif d'approche équilibré

Etablissement d'un modus vivendi avec les aéroclubs et écoles de formation, suivant le schéma suivant tel que formulé dans le rapport de l'ACNUSA :

Proposition n°1 : Inviter la direction générale de l'aviation civile à mettre en place un observatoire permanent des nuisances sonores engendrées par les activités d'aviation légère..	9
Proposition n°2 : Poursuivre l'amélioration des cartes d'approche et d'atterrissage à vue (VAC) et des cartes pédagogiques éventuellement produites, notamment en lien avec les commissions consultatives de l'environnement.....	12
Proposition n°3 : Poursuivre la démarche volontaire et partenariale de respect des trajectoires et de non survol des « ronds bleus », et n'envisager de sanction qu'en cas de violation répétée.....	14
Proposition n°4 : Informer les riverains sur les suites données aux infractions constatées, de façon non nominative.....	14
Proposition n°5 : Mettre en place un suivi de la mise à disposition du public, par les services de l'aviation civile, de données portant sur les trajectoires, lorsque ces données sont disponibles et fiables.	14
Proposition n°6 : Relancer et placer dans un cadre européen le programme Calipso afin de mieux prendre en compte la diversité de la flotte et de viser un objectif de classement obligatoire pour la fréquentation des aérodromes critiques au sens des nuisances sonores.....	17
Proposition n°7 : Procéder à un bilan des subventions accordées à l'aviation légère, au titre de la lutte contre les nuisances sonores, tant dans le domaine de la réduction de bruit à la source que dans celui de la recherche et développement.....	20
Proposition n°8 : Renforcer le dispositif des subventions de l'Etat mais aussi des collectivités, afin de faciliter le déploiement de l'avion électrique sur les aérodromes où un niveau préoccupant de nuisances est identifié.....	22
Proposition n°9 : Mettre en place une commission consultative de l'environnement dans chaque site où les riverains en expriment le souhait, cette demande devant être portée par les communes concernées.....	25
Proposition n°10 : Doter d'un plan d'exposition au bruit, à jour, l'ensemble des aérodromes prévus par la réglementation.....	26

Le Commissaire enquêteur, tout en relevant que les intercommunalités ne détiennent, au moyen du projet de SCoT, aucun levier direct sur cette situation qui est effectivement préoccupante, formule les recommandations suivantes :

- **Insérer dans le DOO l'inscription de principe d'une évaluation régulière de l'impact environnemental, notamment du bilan sonore, de l'Aéroport,**
- **Demander aux services de l'Etat d'effectuer une mise à jour du PEB qui tienne compte de la réalité de l'urbanisation depuis 2004, comme de l'augmentation du trafic et de la taille des aéronefs,**

- **Mettre en œuvre les préconisations de l'ACNUSA dans le domaine des vols d'avions légers et d'aéroclub,**

- **Pour ce qui concerne la révision des trajectoires alternatives, se référer également aux préconisations de l'ACNUSA (définition d'un VPE) et notion d'approche équilibrée :** L'ACNUSA a rappelé le 3 février 2020 sa recommandation visant à arrêter, dès lors qu'une procédure satellitaire satisfaisante a pu être mise au point et expérimentée avec succès, un « volume de protection environnementale » (VPE) afin de donner clairement à voir, aux pilotes, aux contrôleurs aérien et aux populations concernées, les écarts maximums tolérés et les limites à partir desquelles les écarts de trajectoire deviennent des manquements. La définition de « volumes de protection environnementale » facilite le travail des services locaux de l'aviation civile et l'expérience montre qu'elle permet de prévenir plus facilement les risques de manquement et les contentieux :

Enfin il semble indispensable que soient mis en place par arrêtés ministériels, en application de l'article L. 6362-1 du code des transports, **des volumes de protection environnementale (VPE) autour des trajectoires définies pour les atterrissages et les décollages sur chacun des grands aéroports.** Cette recommandation pour les aéroports hors Île-de-France est en discussion ; l'ACNUSA préconise que la méthodologie de tracé des contours des VPE parisiens de 2003 – qui a fait ses preuves – soit simplement reprise pour les plateformes régionales.

Etant précisé, suivant la position rappelée par M. Maurice Georges (directeur des services de la navigation aérienne (DSNA) devant le Collège de l'ACNUSA, que l'initiative de la définition de ces volumes relève, pour chaque aéroport, du représentant local de l'Etat, sur demande, ou après avis, de la Commission Consultative de l'Environnement.

LE DOMAINE DE GRANGENEUVE

FOCUS

Le domaine de Grangeneuve cristallise un nombre très élevé d'observations qui, pour la plupart d'entre elles, relaient un appel à la mobilisation initié par l'association ADEPTE NATURE en amont de la période de l'enquête publique.

Ce domaine, qui est une propriété privée, se présente comme un **espace naturel** et à vocation anciennement agricole et pastorale de 350 ha, proche du littoral (10 km à vol d'oiseau) et non urbanisé.

A noter qu'un projet de création d'un parcours de golf de 18 trous et d'un complexe de villas et d'hébergement « haut de gamme » a été suspendu en 2012.

Quelques rares constructions, datant de périodes et de styles très hétéroclites et à l'état d'abandon, sont présentes en plusieurs endroits.

Selon l'inventaire 2014/2015 du CEN PACA, il abrite 7 zones humides sur 9 sur la commune du Tignet, soit environ 10 ha de zones humides avec une assez forte valeur patrimoniale biologique.

Le site de l'Association ADEPTE NATURE apporte les précisions suivantes sur Grangeneuve :

- constitue un espace de promenade **ouvert aux promeneurs**, aux familles, aux VTT, aux joggeurs...
- est parsemé de **5 chemins communaux** qui traversent le domaine et pour l'un d'eux, qui descend jusqu'à la Siagne en contrebas,
- possède dans sa partie nord, un patrimoine vernaculaire montagnard riche, constitué de restanques, de murs en pierre sèches marqueurs d'un riche passé agricole ainsi que d'un site archéologique où l'on trouve une ancienne villa romaine, ainsi que d'une borie cédée à la commune du Tignet en 2007,
- est déjà partiellement protégé à la limite sud du domaine : la Siagne et sa ripisylve font l'objet d'une protection européenne via le dispositif Natura 2000,

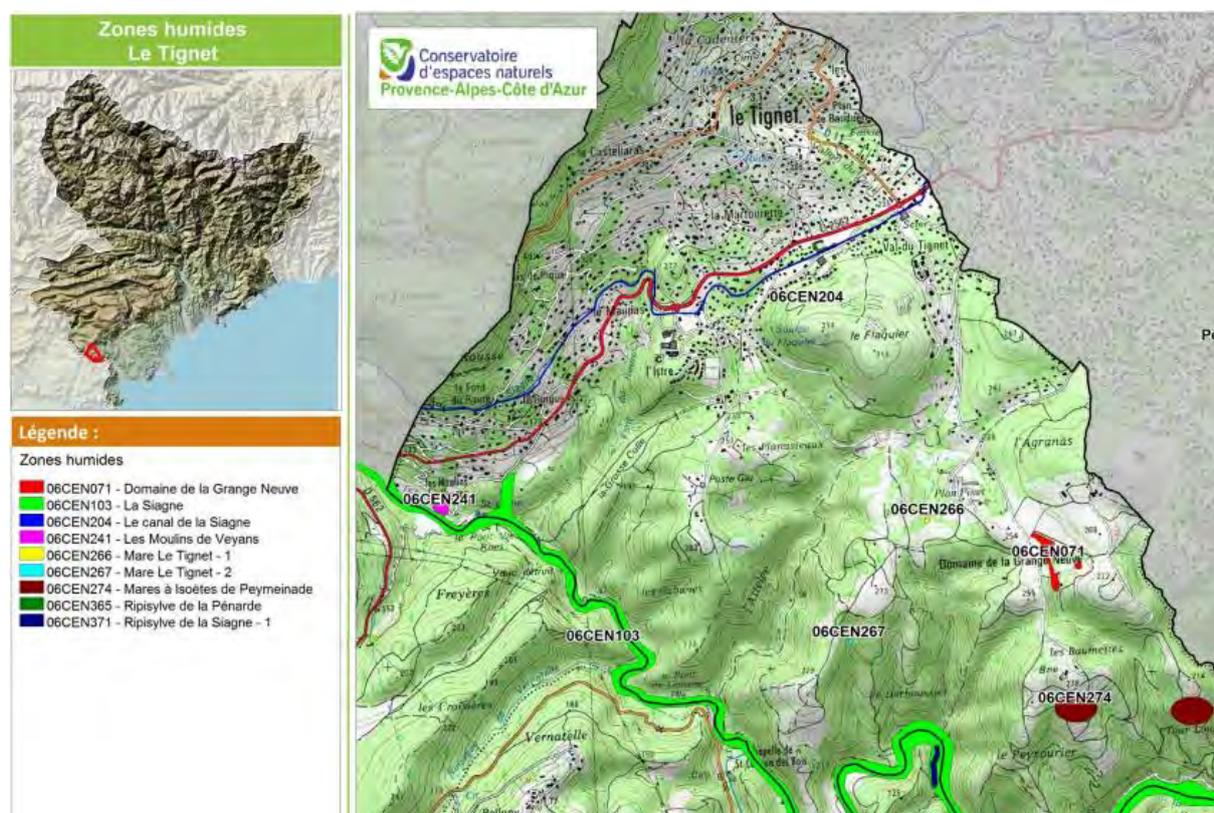
- Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique intitulé « Charmaies et cours moyen de la Siagne »,
- abrite une flore très variée: 220 espèces dont 7 espèces protégées,
- concernant la **faune**, des milliers d'espèces d'insectes fréquentent le site dont une vingtaine d'espèces rares ou remarquables. La grenouille agile est présente sur les étangs, ainsi que la tortue cistude, espèce à fort enjeu de conservation. Environ 70 espèces d'oiseaux ont été recensées dont une vingtaine présente également une réelle valeur patrimoniale,
- Grangeneuve recompose des **paysages naturels géologiques très variés** et remarquables : sur cet espace restreint, on trouve tout de même cinq types de sols différents : sol sur calcaires au nord, sol sur marno-calcaires au Nord-est, sol sur grès au plan Pinet et le long du chemin de tour, sol sur gneiss dans la partie sud jusqu'à la Siagne et sol sur colluvions marneuses éparpillé au nord du domaine notamment vers l'Agranas.

Corollaire : ces 5 types de sols permettent au domaine de bénéficier d'un **milieu naturel riche et varié** :

- Une garigue à cistes cotonneux pousse sur la partie Nord calcaire ainsi qu'une petite forêt de chênes verts et quelques pinèdes de Pin d'Alep,
- Sur les terrains siliceux un peu plus au sud affleurent en promontoires des rochers de grès avec une végétation chasmophytique et de maquis le long des sentiers,
- le vaste plateau marno-calcaire ouvert est couvert de prairies parsemées de cyprès, qui lui donnent un petit air de Toscane,
- de nombreux chênes lièges nichés dans une forêt méditerranéenne sur le sol formé par du gneis, avec du maquis à bruyères et de cystes de Montpellier.

Les mares temporaires avec habitat d'Isoetes de Durieux sont davantage sur les parties alluviales marneuses, deux petits plans d'eau vers le chemin de la Maure hébergeant différentes espèces protégées: odonates, tortues, oiseaux, insectes.

Le Syndicat mixte précise également que Grangeneuve est un site Natura 2000 (Gorges de la Siagne), comportant une ZNIEFF sur une toute petite partie à l'extrémité Sud et est classé au PPRif zone bleue B1a et zone Rouge R.



L'avenir du Domaine de Grangeneuve fait ainsi l'objet de plus de 180 observations déposées à l'adresse mail de contact, **dont une forte proportion indique répondre à l'appel à mobilisation lancé par l'Association ADEPTE NATURE sur son site et via les réseaux sociaux.**

Extraits : Action en cours

Une étape majeure pour la protection de Grangeneuve...

Aux côtés d'Adepté Nature, vous pouvez aussi agir ! Voici comment

Du 15 juillet au 15 août 2020, une enquête publique est ouverte pour valider le SCOT-Ouest des Alpes-Maritimes. Ce n'est pas un événement très réjouissant au premier abord mais l'enjeu est très important pour l'avenir proche et lointain. C'est pourquoi, nous vous demandons un peu d'attention.

Le SCOT est un document d'urbanisme qui définit l'usage du territoire des communes de l'ouest du département. Pour simplifier à l'extrême, il précise où il sera possible de construire et où les espaces naturels devront être préservés.

Ainsi, aujourd'hui, ADEPTE-Nature, association de défense de l'environnement, se saisit du SCOT afin d'empêcher l'urbanisation d'un grand espace naturel situé à Peymeinade et au Tignet. C'est le domaine de Grangeneuve et ses 350 hectares de nature encore vierge à moins de trois kilomètres du centre des deux communes.

En 2012, Grangeneuve faisait l'objet d'un vaste projet de construction de 35 000 m² de SHON et d'un golf 18 trous. À l'époque, notre association aidée de quelques élus du Tignet et avec le soutien des habitants, avons réussi à faire capoter le projet. Depuis, le domaine de Grangeneuve est resté à son état naturel et accueille nombre de promeneurs, randonneurs, vététistes et autres visiteurs.

Mais ce territoire appartient toujours au promoteur de l'ancien projet. Pour éviter toute nouvelle tentative d'urbanisation, nous pensons qu'il doit être inscrit comme non constructible dans le SCOT Ouest, objet d'une enquête publique jusqu'au 15 août. Une disposition inscrite dans le SCOT ne pourra être contournée par la commune. La pression spéculative sur le foncier perd alors toute sa force.

Dès lors, le domaine sera à l'abri des spéculateurs et pourrait devenir un Parc naturel départemental. Claude Serra et Philippe Sainte-Rose, les maires nouvellement élus du Tignet et de Peymeinade sont très favorables à cette option.

Votre avis est important

Néanmoins, il est nécessaire que les habitants de l'ouest du département s'expriment aussi en ce sens sur le registre de l'enquête publique. Il s'agit de formuler à votre manière votre souhait de pérenniser la protection de Grangeneuve. Que vous habitiez Peymeinade, Le Tignet ou ailleurs, plus vous serez nombreux à vous exprimer, plus les chances d'atteindre notre objectif seront grandes. C'est très simple à faire.

Vous pouvez donner votre avis, sans aucune formalité, avant le 14 août par mail à l'adresse suivante : contact@scotouest.com

Vos observations seront retranscrites dans le registre de l'enquête publique et elles seront prises en compte par le commissaire enquêteur et pourront amener à une modification du SCOT.

Pour plus d'infos sur le SCOT-Ouest : <http://scotouest.com/>

Voici quelques exemples d'arguments que vous pourriez évoquer dans votre mail qui doit cependant rester personnel : Vous pouvez

- demander que le domaine de Grangeneuve au Tignet et à Peymeinade soit définitivement protégé de la spéculation immobilière et reste un espace naturel.

-dire qu'il faut protéger les derniers espaces naturels du moyen pays. Grangeneuve ne doit surtout pas être urbanisé comme le reste du territoire. Il faut le mettre à l'abri des promoteurs et des futurs maires qui ne sauront pas toujours leur résister.

-Sur le domaine de Grangeneuve, il y a des chemins publics qui descendent jusqu'à la Siagne, des étangs qui abritent de la biodiversité, des forêts de chênes liège, des prairies et des moutons. Il faut protéger tout cela définitivement.

Pour GRASSENVIRONNEMENT, il serait logique de faire de Grangeneuve une 9ème zone agricole structurante

En outre, plusieurs déposants sont venus me rencontrer en permanence sur ce dossier :

Mmes PINTUS et MARTIN et de M. THUAIRE (Ces personnes me remettent un courrier individuel de M. THUAIRE et un document de 11 pages siglé «**ASPIC**» (Association Spéracédoise Pour l'Information des Citoyens et la Défense de l'Environnement) :

Il faut sanctuariser cette zone agricole tampon et la transformer en exploitation agricole de proximité et de circuits courts. (par exemple approvisionnement des cantines scolaires),

Alors que Grangeneuve est cité à 3 reprises dans le PADD, aucune mention au DOO, or il aurait fallu la placer en catégorie «espace agricole sous tension urbaine»,

De même, sanctuariser les espaces agricoles sur les communes de Spéracèdes et les autres,

Prêter attention aux zones humides et aux forêts. M. THUAIRE suggère de poser une règle de recul générale de part et d'autre des ripisylves.

Mme GROSLAMBERT, M. et Mme VALET, co-présidents de l'association **ADEPTE NATURE** : il faut une inscription dans le DOO afin d'empêcher une possible ouverture à l'urbanisation dans les PLU.

Assurer la préservation entière et définitive du Domaine et permettre son classement éventuel en PND, PAEN.

Deux courriers des maires respectifs du Tignet et de Peymeinade sont portés à ma connaissance par ces personnes :

Ainsi pris dans leur ensemble, ces dires expriment d'une manière unanime le **refus** de voir cet espace naturel de 340 ha partiellement urbanisé, les intervenants invoquant fréquemment les projets de village de villas ou de Golf suspendus depuis 2012.

Il s'agit bien de mettre ce domaine définitivement à l'abri de la spéculation foncière et immobilière, de mettre un coup d'arrêt à l'urbanisation du secteur.

Leur tonalité, homogène quant à la revendication de voir garantir via le ScoT la préservation de cet espace naturel, s'enrichit ou se nuance d'une part via l'argumentaire développé en appui à cette revendication et d'autre part à travers un certain nombre de suggestions, propositions et contre-propositions.

Au-delà de la revendication de voir le classement de Grangeneuve en espace naturel protégé, parmi ces observations sont suggérés :

- Son Classement en Parc Naturel Départemental (plus de 20 occurrences)
- L'installation de quelques unités d'agriculture maraîchère bio - alimentation de proximité pour les écoles, circuits courts-, d'agro-pastoralisme, d'arboriculture fruitière, (plus de 15)
- La création sur ce Domaine d'une 9ème zone d'agriculture structurante (Grassenvironnement)
- L'évolution vers un espace naturel protégé largement ouvert pour le grand public aux activités de promenade, randonnée, jeux, pédagogie, loisirs, jardins partagés, micro-ferme (30)
- L'installation d'une petite unité hôtelière d'observation écologique de plein air, sur le modèle sud-africain des « Lebombo Lodges »
- Un Aménagement sur le modèle du parc de la Valmasque
- Rendre la zone absolument inconstructible, raser les ruines et bâtis abandonnés qui s'y trouvent.

Selon les associations locales de défense de l'environnement :

Différents dispositifs sont envisageables pour le Domaine de Grangeneuve.

- Un Espace Boisé Classé (EBC)
- Un Espace Naturel Sensible (ENS)
- Un Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels Périurbains (PAEN)
- Une Zone Agricole Protégée
- Un Parc Naturel Régional

- Un Arrêté de Protection des Biotopes
- Un site Natura 2000
- Une réserve naturelle nationale ou régionale
- Un PND

Réponse du Syndicat mixte

Le SCoT Arrêté le 13 septembre 2019 classe dans l'ensemble de ses documents (PADD, DOO et documents graphiques du DOO) le domaine de Grangeneuve comme un espace naturel protégé. En témoigne la carte page 27 du schéma armature du Moyen pays, et l'intégration de Grangeneuve à la liste des réservoirs de biodiversité cités dans le dernier paragraphe du texte. Il en est de même sur la carte de la page 51 du PADD. Les documents graphiques du DOO matérialisent pleinement ces intentions avec une représentation en détail sur le périmètre de Grangeneuve des espaces à valeur agronomique, des réservoirs forestiers et des réservoirs ouverts.

Les propositions exprimées dans le cadre de l'enquête publique pour le devenir de Grangeneuve (Parc Naturel, Réserve Naturelle Régionale, Zone Agricole Protégée, Espace Naturel Sensible....) permettent d'envisager une forte valorisation environnementale et seront proposées comme à prendre en compte auprès du Conseil Syndical dans le Document d'Orientations d'Objectifs à travers un focus Grangeneuve mettant en avant :

- l'étendue du domaine et sa complexité écologique (représentations des inventaires en place)
- l'objectif essentiel d'éviter tout morcellement foncier préjudiciable à son rôle écosystémique dans le Moyen Pays -la nécessité de doter la gestion environnementale, forestière et agricole d'un acteur unique garant sur le long terme des intentions de protection
- les pistes de vocation proposées lors de l'enquête publique pour sa valorisation en tant que futur grand espace naturel du Pays de Grasse.

REPONSE COMMENTAIRE ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

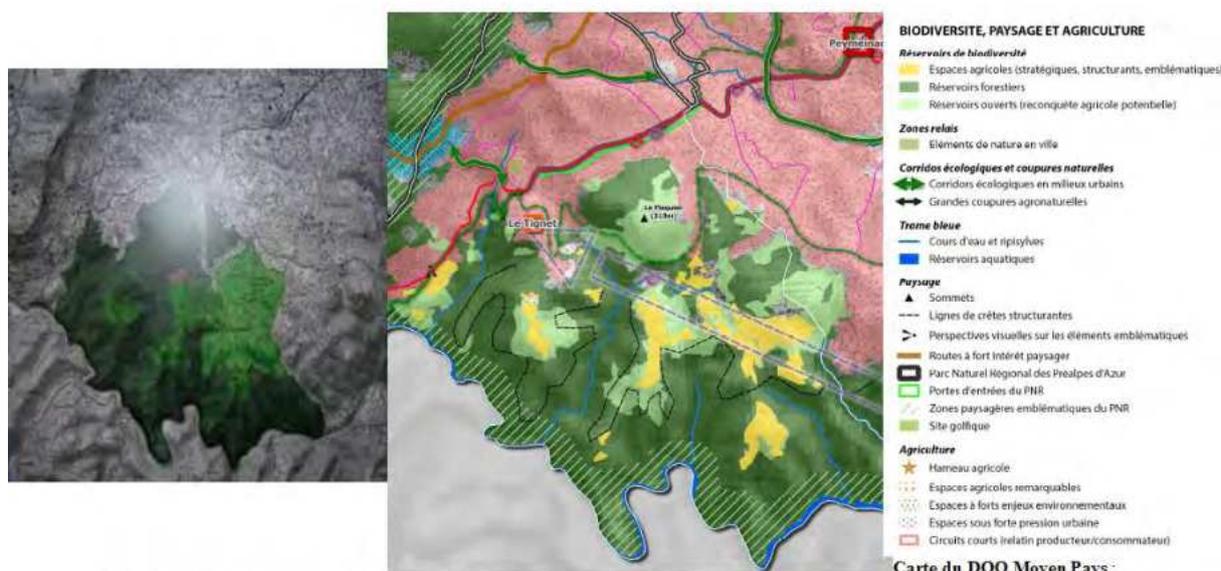
C'est à juste titre qu'un certain nombre d'auteurs de dire pointent l'absence de toute référence au statut de ce Domaine dans le DOO, alors que le PADD comporte trois mentions s'y rapportant :

p.16 : Protéger les grandes espaces naturels (Estérel, Tanneron, Croix des Gardes, plateau de Thiey, Haute-Siagne, Grangeneuve) et les grands plaines agricoles (Saint Marc, Basse Vallée de la Siagne, Plan de Caille...) et les grandes restanques et olivaies en créant des limites fortes à l'urbanisation

p.26 : Doter le Moyen-Pays d'un réseau de grands parcs naturels et Agricoles (Grangeneuve, Roquevignon, Canal de la Siagne, Saint Marc...) capables de devenir des grands réservoirs de biodiversité

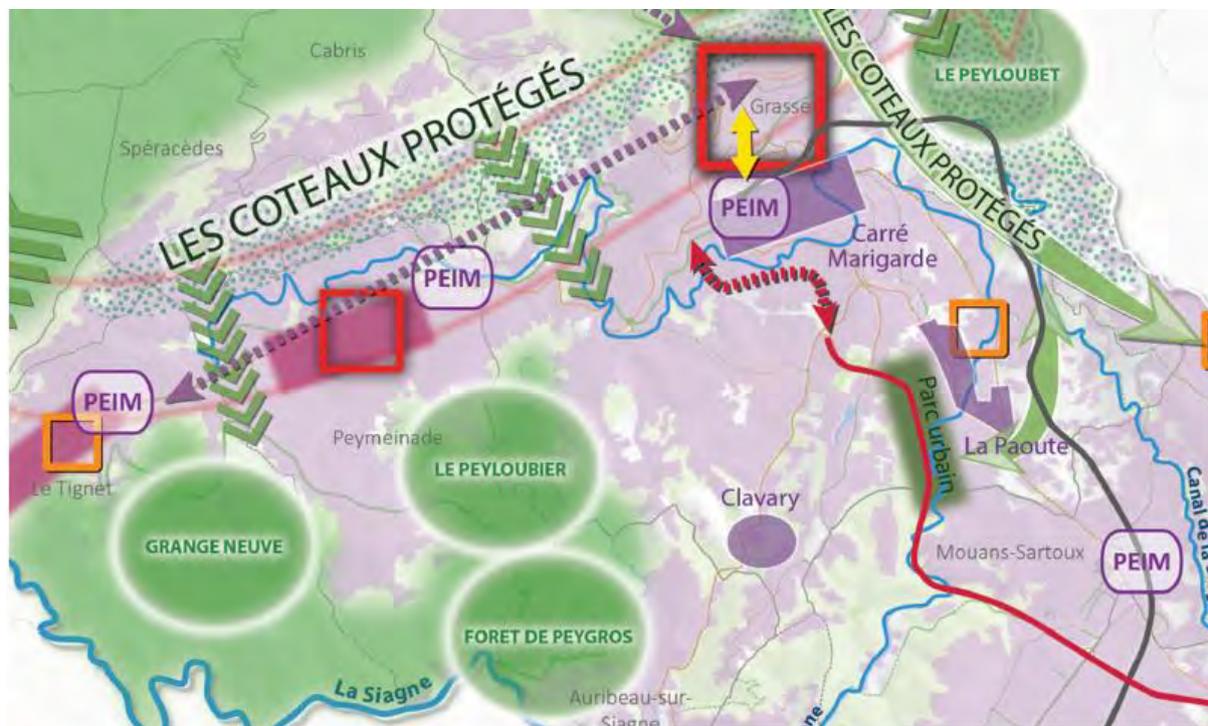
p.58 : Stopper le morcellement des ensembles agro- naturels : spécifiquement dans le Moyen-Pays, reconnaître les espaces agro-naturels comme des zones de limitation de l'urbanisation (Ex : le site à préserver de Grangeneuve)

Pour autant, la cartographie associée au volet DOO du dossier de projet de SCoT figure bien Grangeneuve comme un espace naturel et agricole, le focus ci-dessous identifiant en légende des zones respectivement d'espaces agricoles stratégiques-structurants-émblématiques, des réserves forestières et des réservoirs ouverts de reconquête agricole potentielle



Secteur identifié par la carte du DOO comme constituant plusieurs réservoirs de biodiversité : réservoirs forestiers, réservoirs ouverts (reconquête agricole potentielle) et espaces agricoles (stratégiques, structurants, emblématiques)
Les parties en vert clair « réservoirs ouverts (reconquête agricole potentielle) répondent à la question soulevée lors de l'enquête publique : production agricole en circuits courts et expérimentales.

Il serait par conséquent cohérent que le document prescriptif reprenne les orientations arrêtées dans le PADD et les représentations cartographiques du dossier d'enquête :



Il demeure que le SCoT reste un document de planification à long terme sur un zonage très large, à l'échelle du territoire, sachant que c'est aux PLU eux-mêmes qu'il revient, dans le fil de ce que prévoit le SCoT, de définir le zonage fin à l'échelle de la commune.

Dans le cas présent, ce sont les communes du Tignet et de Peymeinade qui inscrivent dans leur document de planification urbaine la catégorie relative à Grangeneuve :

Le PLU du Tignet, révisé en 2019 et en instance de nouvelle révision, comporte deux mentions importantes sur le statut de protection du Domaine :

L'**Orientation 2** prévoit en objectif « Conforter l'activité agricole : **préserv**er les terres agricoles, en particulier le secteur de Grangeneuve ».

L'**Orientation 4** « intégrer les paysages et l'environnement dans les projets d'aménagement communaux » -**Objectif** : **préserv**er le secteur de Grangeneuve de tout développement urbain ».

L'Association ADEPTE NATURE produit à l'enquête un courrier daté du 4 août 2020 de M. Claude SERRA, Maire du Tignet, confirmant « que l'importance physique du site et sa très grande qualité environnementale imposent qu'ils bénéficient rapidement d'une procédure de protection définitive, de mise en valeur de la richesse de sa biodiversité et de valorisation pédagogique environnementale ».

M. SERRA, estimant nécessaire que la version définitive du SCoT (DOO) mentionne Grangeneuve comme « grand espace naturel à protéger » et atout majeur du Moyen-Pays grassois, indique avoir proposé au Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes de procéder à l'acquisition du Domaine en vue de sa constitution en un PND.

Le PLU de Peymeinade prévoit à l'Orientation 3 « Maîtriser le développement démographique et l'offre de logements pour tous, en favorisant la mixité sociale. « Mutualiser l'aire d'accueil des gens du voyage avec la commune de Grasse conformément au SDD dans le cadre du transfert de compétence. **A défaut, l'aire d'accueil des gens du voyage sera positionnée sur le secteur de Grangeneuve, seule possibilité sur le territoire communal** »

Le Syndicat mixte précise que pour autant, le PLU dans son règlement ne prévoit pas d'emplacement réservé à cet effet. Le règlement de la zone N, bien qu'autorisant les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics est très restrictif quant à la préservation du paysage et des espaces naturels.

L'Association ADEPTE NATURE produit également à l'enquête un courrier daté du 28 juillet 2020 de M. Philippe SAINTE-ROSE FANCHINE confirmant l'attachement de la commune, disposant de l'accès principal au Domaine via le chemin des Saouves, à Grangeneuve, « grand espace naturel » ou « patrimoine paysager exceptionnel » devant être protégé de toute urbanisation ou pression spéculative à long terme.

A cet effet, la reprise dans le DOO des mentions du PADD lui paraît indispensable, de même que serait souhaitable son classement en PND ou son inclusion dans tout dispositif réglementaire assurant sa préservation en tant qu'espace non constructible ».

En conclusion, l'octroi d'une protection renforcée à une entité aussi emblématique que ce domaine contre toute forme d'urbanisation et/ou de morcellement spéculatif, pérenne et source d'activités de développement agropastoral et forestier justifie que soit posée une réserve portant sur le renforcement des inscriptions dans le DOO.

Il paraît en outre souhaitable de recommander la mobilisation des outils fonciers susceptibles d'introduire des éléments de mixité fonctionnelle agri-forestière, selon les cas figurant au niveau du règlement pour les zones agricoles = périmètres prioritaires de préemption et d'acquisition, hameaux agricoles, actions s'inscrivant dans le PAT.

Dès lors, les suggestions exprimées par nombre d'intervenants à l'enquête - activités vivrières de proximité en circuits courts, ferme expérimentale, parcours pédagogiques, lieu de vente de produits locaux- pourraient trouver un débouché concret dans le cadre de ces deux documents d'urbanisme, étant rappelé cependant que ces terres sont une propriété privée.

Une autre proposition, plus radicale et largement relayée, envisage la transformation de ce domaine en Parc Naturel Départemental. Il n'est pas possible d'anticiper ce que sera la réponse du Conseil départemental, déjà à la tête d'un ensemble de 20 PND dans les Alpes-Maritimes, à cette demande.

VEOLIA

Omission dans le DOO et les éléments cartographiques des emprises de Sud-Est Assainissement.

Nécessité de rétablir la mention de ces emprises, en-dehors de toute vocation agricole, l'activité de SEA devant être ajouté au volet économie circulaire de la BVS.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

3/ Veolia

Il sera proposé au Conseil Syndical du SCoT Ouest de prendre en compte cette demande car ces installations sont importantes pour le fonctionnement de l'agglomération

Réponse du CE

DONT ACTE

SOFOVAR/SCLAVO

La Roquette sur Siagne parcelles AS n° 43, 63 et 70

Une partie de ces parcelles est classée en zone rouge du PPR inondations, alors que ce secteur n'est pas affecté par les crues et phénomènes torrentiels. Ceci constitue une entrave à l'activité et aux investissements.

4/ SOFOVAR

Le Syndicat Mixte n'a pas la compétence sur la détermination des risques naturels dans la vallée de la Siagne. Le Schéma d'Aménagement de la Basse Vallée de la Siagne est un document précis, validé par l'Etat, qui lutte contre l'étalement urbain sur les terres agricoles et dans les zones inondables, et qui ne peut être remis en cause.

Réponse du CE

DONT ACTE

COOPERATIVE SIAGNE VALLEE DOREE

Pégomas terrain non bâti section H n° 1257 d'une superficie de 14128 m2

Terrain grevé de servitudes et ER au PLU 2019 de Pégomas, pour une caserne de pompiers, les services techniques communaux et des logements sociaux, avec accord de la CDPENAF.

Si le PADD inclut ces terrains dans l'enveloppe urbaine au titre du SCoT, ce n'est pas le cas du DOO.

Par ailleurs, ce secteur du Bastidon est classé en zone Urbanisée au titre du PPR inondation.

Demande de remise en cohérence du PADD et du DOO avec l'inclusion dans l'enveloppe urbaine des terrains situés entre l'Avenue de Cannes et la D1009.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

5/ Coopérative Siagne Vallée Doree

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical de prendre en compte cette demande car il s'agit d'une erreur matérielle mineure de représentation de l'enveloppe urbaine dans le plan du DOO pour ce secteur d'urbanisation nouvelle validée dans le récent PLU de Pégomas, et également inscrite dans le schéma d'aménagement de la Basse Vallée de la Siagne.

Réponse du CE

DONT ACTE pour la rectification de cette erreur matérielle

Société SIAGNE NORD (ADDEN AVOCATS)

Parcelles de 60 ha dans la BVS sur la commune de Mandelieu, des lieux dits Latour à Capitou en rive droite et Le Santon aux Crottes en rive gauche.

Le DOO comporte des prescriptions particulières pour ce secteur :

- secteur entre Béal et Siagne : préservation de la grande vallée agricole de la Siagne
- secteur au Sud du rond-point des Iscles jusqu'à celui des Santons : espace de renouvellement urbain et de structuration le long du chemin de la levade
- secteur rive droite de la Siagne, ensemble du domaine de la Tour à Mandelieu : un vaste espace naturel.

Il apparaît que les parcelles détenues par Siagne Nord sont majoritairement classées dans la catégorie des espaces Agricoles.

En réalité, ces secteurs sont occupés par des entrepôts divers, sur des terrains excavés et remblayés sans intérêt agronomique ou d'anciennes friches.

En dépit des études menées en 2018 en phase d'élaboration concluant à l'absence de valeur agronomique de ces terrains, le SCoT privilégie un zonage agricole global.

Siagne Nord porte un projet de développement économique et urbain de ces terrains et notamment envisage, en partenariat avec la Société du canal de Provence, la création d'une zone d'expansion des crues en rive gauche avec solution de stockage des déblais issus des futurs travaux de sécurisation de la Siagne par le SISA. Cette solution, rejetée par les services de l'Etat, a d'ailleurs été à deux reprises confirmée par le Tribunal Administratif.

L'objectif de Siagne Nord est de sécuriser la rive droite de la Plaine de la Siagne contre les crues et de garantir la vocation agricole de la rive gauche.

Est demandé de renoncer dans le projet de SCoT au classement généralisé de la Plaine de la Siagne en espaces agricoles et en particulier à celui affectant les terrains en cause.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

6/ Siagne Nord

Le Syndicat Mixte n'a pas la compétence sur la détermination des risques naturels dans la vallée de la Siagne. Le Schéma d'Aménagement de la Basse Vallée de la Siagne est un document précis, validé par l'Etat, qui lutte contre l'étalement urbain sur les terres agricoles et dans les zones inondables, et qui ne peut être remis en cause.

Réponse du CE

DONT ACTE

VISITE et DIRE DE MM. MONTEUX, LECOMPTE et LABARTHE, représentant la SCI St GEORGES (MUL)

Ces personnes me remettent un fascicule de 45 pages (Greencode Avocats)

Le classement dans le nouveau PLU en zone N du terrain d'assiette de la carrière MUL à Pégomas (enveloppe foncière de 14 ha dent creuse en secteur fortement urbanisé) n'a pas de sens, il y a des incohérences sur la classification du site dans le DOO, qui doit être contestée. (voir en effet carte carte DOO page 199 mentionnant la carrière Pégomas comme secteur de projet 6).

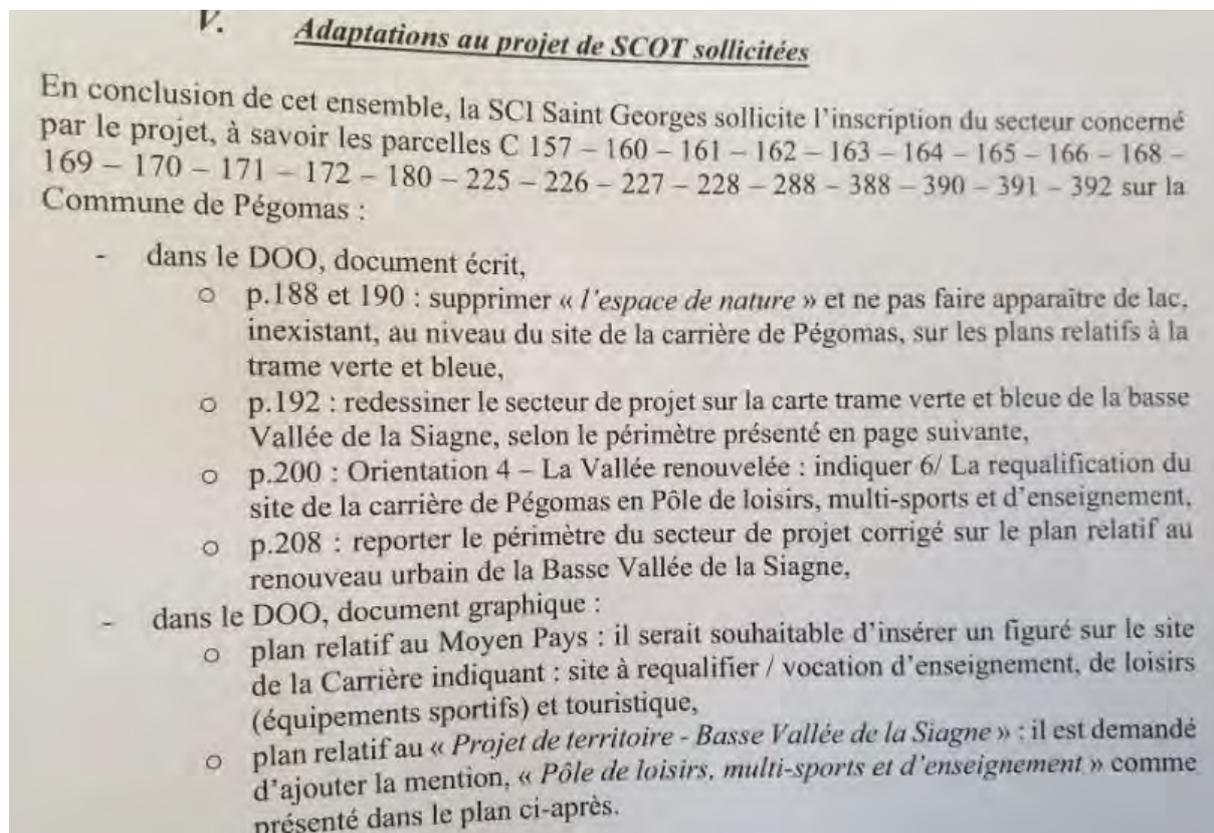
Il s'agit d'une erreur manifeste d'appréciation pour un site desservi par les réseaux, proche du centre-ville, avoisinant la vieille ville et une zone mixte industrielle et commerciale.

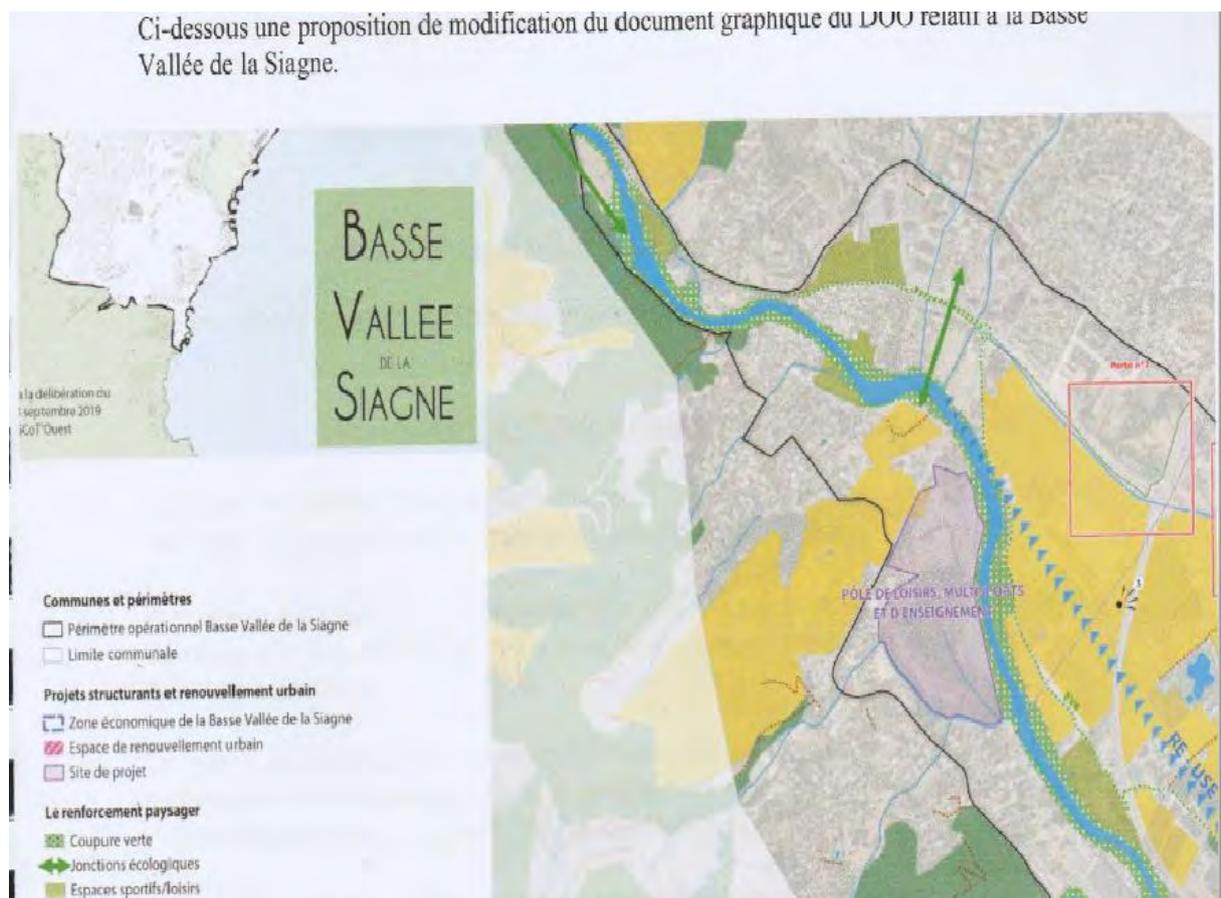
Il existe un projet de requalification d'ensemble du site porté par la SCI Saint-Georges (le projet d'Outlet ayant été rejeté par décision du Conseil d'Etat).

Le projet le plus avancé serait celui d'une école de parfumerie -extension complément de celle de Grasse- ainsi que d'une académie internationale de tennis + aparthotel de 120 places pour étudiants - futur pôle de loisirs multisports et enseignement.

Des discussions sont en cours avec Pégomas et un partenariat recherché avec l'école d'horticulture d'Antibes.

La proposition de modification du projet est formulée comme suit ci-dessous :





Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

SARL MUL

Le Syndicat Mixte reconnaît de manière générale, l'intérêt des projets portant sur le développement de l'enseignement supérieur, notamment au regard du projet de territoire du Pays de Grasse et des nombreuses actions mises en œuvre en ce sens. Toutefois, il conviendra de vérifier la faisabilité de ce type de projet en tenant compte de la réglementation en cours, particulièrement au niveau du risque naturel Inondation.

Réponse du CE

DONT ACTE

PHOTOVOLTAÏQUE COURRIER DU MAIRE DE SERANON

Regrette l'absence de déclinaison concrète dans la cartographie du DOO d'un projet de parc photovoltaïque au lieu-dit le Défends à Séranon.

Demande que ce projet structurant, d'ailleurs mentionné dans l'avis rendu par le Préfet des Alpes-Maritimes à l'instar des projets de même type à Andon, Saint-Auban et Valderoure, figure dans les cartographies prospectives du DOO pour le Haut-Pays

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

8/ Commune de SERANON

Le SCoT Arrêté le 13 septembre 2019 laisse la possibilité aux Communes le choix de la localisation des projets de parc photovoltaïque tout en leur garantissant les superficies de consommation foncière citées dans le Document d'Orientations et d'Objectifs.

Réponse du CE

DONT ACTE. Dossiers à traiter en lien avec le PNR PAA

PROJET DE CASERNE DE POMPIERS SDIS,

M. D. BAYLE et D. DOMENICHINE

Porté par la commune qui met à disposition un terrain de 5 000 m² à proximité du lac de Thorenc sur la RD 2,

Viendrait en renfort des deux casernes d'Andon et Saint-Auban et compléter un secteur de services pour le haut-Pays.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

9/ Commune d'Andon

Le Syndicat Mixte vérifiera auprès des services du SDIS 06 et du CD06 si le renforcement des casernes existantes est prévu dans le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques.

Réponse du CE

DONT ACTE

PCF SECTION CANNES MANDELIEU THEOULE

M. Henrot

Déplore la tenue de l'enquête publique « en catimini » pendant l'été

Réponse du CE :

Cette assertion est contredite par le nombre très élevé de contributions tout au long de la période d'enquête, en présentiel, par courrier ou par courriel.

S'interroge sur la formulation floue et ambiguë de la question du rattachement de la ligne Cannes-Grasse à la ligne littorale

Le projet LNPCA prévoit pourtant des investissements pour fluidifier la circulation des trains entre le tronçon Cannes Grasse et la ligne littorale.

Voir infra réponses à SNCF Réseau et association DEPART

GRASSE, QUARTIER LE PLAN

24 contributions et 58 co-signataires

DOO p. 27, 37, 38, 57 Opération Grand Plan

- prévisions de croissance démographique erronées et excessives
- incohérences entre PADD et DOO, notamment sur le foncier
- programmes de logements surdimensionnés, surconsommation foncière
- effets sur la pollution visuelle et lumineuse
- aggravation de l'engorgement routier
- impact sur la ressource en eau
- exposition non évaluée aux risques naturels et industriels
- très préjudiciable pour les deux quartiers Plan de Grasse et Carré Marigarde.

Argumentaire en réponse du Syndicat

10/ Grasse quartier du Plan

Le Syndicat proposera au Conseil Syndical que la fiche figurant page 27 du Document d'Objectifs soit mise à jour pour exposer, en cohérence avec les orientations actuelles du Plan Local d'Urbanisme approuvé en novembre 2018, que le projet de Grand Plan de Grasse est un projet de recomposition urbaine qui garantit la conservation des vastes espaces naturels existants, à très faible consommation foncière, conçu autour des futures grandes lignes de transport structurantes du Pays de Grasse (projet de Bus à Haut Niveau de Service).

Réponse du CE

DONT ACTE

QUEST GRASSOIS, CABRIS, SPERACEDES, LE TIGNET

35 contributions

- Le projet de SCoT arrêté ne reprend pas pour ces communes la référence, présente dans la version de 2012, aux préalables à respecter pour assurer une diminution de l'impact de la circulation automobile et garantir une mise à niveau de l'offre de transports collectifs en rapport avec l'accroissement démographique.
- Demandent que soit introduite une clause liant accueil de population nouvelle et amélioration effective des transports collectifs dans ces trois communes de l'Ouest grassois.

- **Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte**

- **11/ Ouest Grassois**

- Le Syndicat proposera au Conseil Syndical que la clause liant accueil de population nouvelle et amélioration effective des transports collectifs soit ajoutée au Document d'Orientations et d'Objectifs. Cette mesure de sauvegarde permise par lors de la publication de la loi Elan est cohérente avec le constat de déficit d'accessibilité des Communes de l'Ouest du Moyen Pays avec la saturation permanente de la RD 2562.

Réponse du CE

Cet ajout paraît effectivement nécessaire

(réserve)

ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

M. D. de MEYER et M.DEVEAU

- Il est indispensable que le DOO spécifie que les PLU des grandes villes doivent prendre en considération la recherche et l'identification d'aires d'accueil des gens du voyage.

- **Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte**

- **12/ Accueil des gens du voyage**

- Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical d'ajouter cette prescription au volet habitat du Document d'Orientations et d'Objectifs, dans le respect des prescriptions du schéma département d'accueil des gens du voyage.

Réponse du CE

DONT ACTE

PENETRANTE PEGOMAS-LE TIGNET

M. G. MERO

- Ce projet est une aberration
- dégrade le paysage du village d'Auribeau
- atteinte au cadre de Natura 2000
- menace pour la trame bleue et l'approvisionnement en eau de Cannes, notamment sur le site de la station de l'Apier du SICASIL.

- **Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte**

- **13/ Pénétrante Pegomas le Tignet**

- Le Syndicat Mixte rappelle que cette réflexion de route de désenclavement n'a pas le statut de projet mais de fuseau d'intention. Le SCoT ne permet pas sa réalisation qui nécessiterait un approfondissement important de l'évaluation environnementale mais inscrit dans la démarche de mise en œuvre la nécessité d'étudier la faisabilité du prolongement de la liaison intercommunale de la Siagne jusqu'à l'extrémité Ouest des Alpes Maritimes.

- **Réponse du CE**

DONT ACTE

VISITE ET DIRE de M et Mme GREFF

Propriétaires de 3 parcelles à Pégomas, zone U4 Roche de Bruix (B1938, B113, B2043)

S'interrogent sur les raisons ayant conduit à faire figurer un tracé peu explicite qui semble séparer la propriété en deux zones (cf document joint et document papier cartographique DOO, Paysage Moyen-Pays) ?

Quelles conséquences possibles de ce tracé au niveau de la constructibilité ? (ces terrains - 2720 m², 1250 m² et 110 m²) ont été achetés constructibles et sont viabilisés. Ils ne présentent aucune particularité ou intérêt écologique.

- **Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte**

- **14/ Dire sur la Basse Vallée de la Siagne - la Roquette**

- Le Syndicat Mixte rappelle que le SCoT n'est pas un document se substituant aux Plans Locaux d'Urbanisme et donc n'a aucun effet réglementaire à l'échelle parcellaire.

Réponse du CE : Il serait par conséquent logique de corriger ce qui apparaît comme une erreur matérielle et sans objet.

M. J. LE CORRE

Projet Transport en commun 1. Cartes PADD (tracé chemin des romains) et DOO divergent sur le tracé

Echangeur A8 42 : améliorer la sécurité sans pour autant d'augmentation de capacité

pas de réponse du Syndicat mixte

Réponse du CE

Faire prévaloir la carte du PADD

LES GAVELIERS A MANDELIEU NORD

DIRE de M. Renaud D'HAUTESERRE R CM 1 (1 document remis en main propre)

Visite de M. D'HAUTESERRE, le 22 juillet à 16H30.

Ce dire porte sur une prochaine déclaration de projet concernant le site des Gaveliers Nord à Mandelieu La Napoule, portée par la commune.

Le site, situé Avenue du général Garbay, en limite de la commune de Pégomas, faisant face au parc d'activité de la Siagne et à proximité du Collège des Mimosas, constitue un enjeu stratégique pour le développement et l'aménagement de l'entrée de ville Nord de Mandelieu.

Ce secteur est classé en zones UD1a, UD2 et UG1 du PLU de Mandelieu

Une OAP est prévue projetant la réalisation de **220 logements en habitat collectif** (R+ 3 à R+4 sur la partie Est, bastide en R+3, habitat individuel groupé en R+1 sur la partie Ouest).

L'objectif de cette déclaration de projet est de permettre de porter le quota de logements réalisables dans la zone de 200 actuellement à 400 logements *in fine*.

Deux motifs d'intérêt général sont mis en avant pour motiver la mise en compatibilité du PLU et du SCoT :

- Contribuer à une augmentation substantielle à l'offre de logements locatifs sociaux à Mandelieu, actuellement à 8,8 % du parc, très en-deçà des 25 % requis par la loi SRU,
- Répondre à la forte demande de logements en accessibilité (883 demandes en instance en 2019).

Le fait de fixer l'opération à 400 logements permettrait de porter le nombre de LLS de 70 à 140, soit un taux de 35%.

Une attention particulière sera portée au risque inondation par ruissellement par la mise en œuvre de dispositifs de rétention adaptés dans ce secteur situé entre la RD 109 et la Siagne et les espaces en aval.

Seront ainsi créés, outre le souci de contrôler l'imperméabilisation, de multiples bassins de rétention qui seront dimensionnés en fonction des conclusions des études hydrogéologiques en cours.

Plus spécifiquement, l'auteur du dire précise que le site « Gaveliers Garbay », tel qu'identifié dans le projet de ScoT et d'ores et déjà classé en PRU-S de 2,5 ha ciblé pour recevoir un mix de logements individuels et collectifs de l'ordre de 220 logements.

Il est donc demandé de porter dans le ScoT approuvé le nombre de logements ciblés dans ce secteur et cette catégorie de 200 à 400.

- **Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte**
- **15/ Mandelieu Gaveliers Nord**
- Le SCoT Arrêté ne fixe aucune capacité maximale d'accueil aux sites de renouvellement urbain. Le caractère structurant du futur projet urbain des Gaveliers Nord mérite d'être cité par le Document d'Orientations et d'Objectifs, sous réserve de la confirmation par la Ville de Mandelieu-la-Napoule des orientations énoncées par le représentant du porteur de projet.

Réponse du CE

DONT ACTE

LE PROJET DE CENTRE DES METIERS DE L'EXPLOITATION FORESTIERE A COLLONGUES (SCOP MOSAIQUE)

DIRE DE M. Samuel DANY R SA 1

Et remise d'un document en main propre (un courrier, deux photos et une légende)

Visite à 10h15 de M. Samuel DANY, Charpentier, (Compagnon du Tour de France) établi à Collongues et travaillant au sein de la SCOP Mosaïque.

M. DANY indique développer actuellement un projet d'activité de valorisation de la filière bois locale, soutenu par la commune et la CAPG et élaboré avec l'appui d'experts forestiers (Prosylva). L'activité à terme permettrait d'employer cinq personnes aptes à répondre à une demande en vive croissance et bénéficiant des compétences et ressources bois abondamment disponibles localement.

Adhérent à RAF (Réseaux pour les Alternatives Forestières), l'auteur du dire insiste sur la nécessité, dans le cas exposé, de parvenir à réunir sur un même site les métiers de l'exploitation forestière : bûcheron, scierie, menuiserie, tournage et charpente. A cette fin, le projet ambitionne de créer sur le site repéré du col de Saint-Roch un atelier composite d'une superficie d'environ 600 m² sis sur un terrain donné à bail par la commune (parcelle OC 149 de 5 000 m²) et sur lequel pourrait ultérieurement se déployer une activité plus diversifiée (projet de Zone d'activité).

Le terrain, éloigné des habitations, est desservi par les réseaux d'électricité, eau potable avec assainissement autonome, étant prévu d'équiper le bâtiment en photovoltaïque.

Cette personne propose d'intégrer ce projet dans le ScoT.

- **Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte**
- **16/ Centre des métiers de l'exploitation forestière à Collongues**
- Le Syndicat proposera au Conseil Syndical la bonne prise en compte de ce projet de valorisation forestière en pleine cohérence avec les objectifs du Parc Naturel Régional et du SCoT pour une mise en valeur de la filière bois. Il sera mentionné dans le volet économique du DOO.

Le Commissaire Enquêteur relève que ce projet dynamique est en phase avec la remarque n° 5 du Comité de Massif. Egalement très favorable à l'inscription au volet économique du DOO.

SCIs NERO MILOS, NLJ, FARAUT, MELANEX et BROGLIO

Parcelles Les Prés Carrés, les Prés Neufs, Chemin de la Vallée, 2075 Avenue de la République à la Roquette sur Siagne.

Souhait de pouvoir exploiter ces parcelles à titre commercial ou artisanal, ce qui est cohérent avec le PADD mais verrouillé par le PLU, qui classe ces terrains en zone agricole.

Demande que soit reconnue la contribution de ces parcelles à la dynamique « Bassin de vie » de la commune.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

7/ Dire sur la basse vallée de la Siagne à la Roquette sur Siagne

Le Syndicat Mixte n'a pas la compétence sur la détermination des risques naturels dans la vallée de la Siagne. Le Schéma d'Aménagement de la Basse Vallée de la Siagne est un document précis, validé par l'Etat, qui lutte contre l'étalement urbain sur les espaces naturels et dans les zones inondables, et qui ne peut être remis en cause.

Réponse du CE

DONT ACTE

NON –RESPECT DU SRADDET

M. B. Heuze

En ne prévoyant pas de recensement exhaustif des espaces à potentiel agricole, le SCoT Ouest ne respecte pas les objectifs du SRADDET pour les espaces agricoles.(LD2 OBJ 49)

Il est en contradiction avec SRADDET et SAGE pour les zones humides.(OF 6, OBJ 14, 15 et LD2-OBJ50C

Scénario de croissance démographique disproportionné

Incohérence des politiques de transports (exemple les pistes cyclables dangereuses et prenant trop d'espaces aux bus

Manque de concertation avec la CASA pour la desserte de Sophia Antipolis

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

18/ Dire sur le non respect du SRADDET

Le Syndicat Mixte souhaite rappeler le travail exhaustif de repérage des zones agricoles à travers les plans numériques du DOO, une identification très détaillée soulignée dans l'avis de Monsieur le Préfet, et validé par la CDPENAF 06. Il faut également rappeler que contrairement au Dire, la Région PACA a émis des remarques sur le scénario démographique du SCoT jugé en deçà des attentes du SRADDET....

Réponse du CE

DONT ACTE

Il demeure que les remarques de cet intervenant relatives aux TC semblent pertinentes

TER/LNPCA DIRECTION DE LA SNCF

Mise au point :

Le SCoT doit acter le fait que la décision ministérielle du 23 juin 2020 a entériné la solution prévoyant de faire passer, localement, l'une des voies littorales en sous-terrain et de maintenir les voies vers Grasse en surface, plutôt que l'inverse.

Une scission de la voie Cannes Grasse et de la ligne côtière présenterait davantage d'inconvénients que d'avantages

SNCF Réseau n'envisage pas d'exploitation de la ligne en Tram-Train, il convient de retirer cette mention du PADD (page 24)

ASSOCIATION DEPART (Développement Environnement Provence Azur avec le Rail et le Train)

Rétablir dans le document du SCoT le principe de dénivellation de la bifurcation

Supprimer la mention graphique de la gare de la Bocca

Accélérer le lancement des travaux phase 2 de la LNPCA et programmer les phases 3 et 4 avant 2030.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte du SCoT'Ouest dans le cadre du Procès Verbal de Synthèse de l'enquête publique liée à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale

19/ Dire sur la prise en compte du Dire SNCF et de l'association DEPART

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical la correction du PADD et du DOO à partir des éléments transmis par la SNCF et l'association pour prendre en compte la décision ministérielle du 23 juin 2020 et retirer la notion de tram-train à la page 24 du PADD.

Réponse du CE

Favorable à ces deux rectifications

DIRE REGISTRE DU GADSECA

Les équilibres du PADD ne se retrouvent pas dans le DOO

Distorsion entre le taux de croissance démographique annuel PADD (O, 12 % Littoral et 0,3 Moyen Pays) passe à 1%, le double de la moyenne pour le département.

La surconsommation foncière passe de 100 ha à 260 ha dans le DOO.

Le DOO encourage le mitage de certaines zones économiques avec de l'habitat collectif.

Des surfaces non bâties hors empreinte **sont attribuées à un usage économique ce qui entraîne le grignotage** des zones A, N et F.

Il faut en revenir au PADD, avec 50 % de la croissance urbaine sur l'axe structurant Nord-Sud au lieu des 70% du DOO.

Le SCoT est passif face aux constats alarmants de l'EIE.

Les évaluations sur le Moyen Pays sont d'ailleurs défailtantes

Aucun état des lieux en ha et par commune des zones agricoles n'est fourni, ce qui est indispensable pour le Moyen Pays où le risque de constitution de réserves foncières est réel.

Il faudrait **empêcher le changement de destination des espaces agricoles du Haut Pays**

Aucune étude sur l'adéquation de la ressource en eau à moyen long terme avec la progression démographique ni sur l'état des nappes phréatiques n'est présentée.

Le SCoT privilégie à tort la « production intensive » d'ENR au détriment de l'extensif en zones anthropisées.

La valeur patrimoniale des paysages n'est jamais évaluée en termes de « services rendus » à la population.

Quelles conséquences du scénario dynamique du DOO sur les émissions de GES et le changement climatique ?

Proscrire toute urbanisation nouvelle sous et à proximité des lignes THT

Absence de fourniture de la liste des PPRI. Ne faudrait-il pas conditionner l'urbanisation nouvelle à l'édiction de PPRI révisés ?

Pollution lumineuse : aucun projet de réduction. Il faudrait proscrire les leds.

Pollution visuelle par la publicité : **il manque des RLP**

Comment contenir le tourisme pour atténuer les effets sur les services publics (eau, déchets, trafic routier etc...) ?

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte du SCoT'Ouest dans le cadre du Procès Verbal de Synthèse de l'enquête publique liée à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale

20/ Dire registre enquête publique de l'association GADSECA

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical une réponse globale au Dire de l'association GADSECA inscrit sur le registre.

Le projet de SCoT'Ouest a reçu un avis favorable, avec des réserves et des remarques, de toutes les personnes publiques associées consultées ; et notamment le Comité de Massif des Alpes et la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers des Alpes Maritimes dont le rôle est d'examiner la légalité et l'engagement des documents d'urbanisme en matière de protection des espaces agricoles et des espaces d'intérêt écologique. Le SCoT'Ouest est un document de planification très ambitieux en matière de protection de son patrimoine paysager, conforme à la DTA des Alpes Maritimes et qui s'est doté d'un Système d'Information Géographique pour la représentation de son DOO.

L'ensemble des règles du DOO concourt à la protection des espaces naturels et agricoles avec des prescriptions fortes avec plus de 25 pages de prescriptions détaillées sur les différentes catégories d'espaces agricoles (structurant, emblématique, à forte sensibilité...)

Concernant les prévisions démographiques, elles concordent parfaitement avec celles des deux Programmes Locaux de l'Habitat du Pays de Grasse et du Pays de Lérins et prolongent les objectifs de réduction de production de logements portés par les deux Communautés d'Agglomération. La coordination de ces 3 documents de planification réalisés par des assistances à maîtrise d'ouvrage spécialisées dans la quantification des besoins d'habitat légitiment les chiffres du scénario démographique du SCoT.

Réponse du CE

Les remarques sur l'état initial de la ressource en eau de même que sur l'équipement photovoltaïque en zones anthropisées pourraient être prises en compte.

LE DOCUMENT REMIS PAR LE GADSECA

SYNTHÈSE DOCUMENT GADSECA

Graves distorsions entre le PADD, qui comporte des intentions louables en faveur de l'environnement **et le DOO**, dont les propositions sont très éloignées du projet politique.

L'EIE, très insuffisant, doit être complété et intégrer la protection des sites, des milieux et de la biodiversité. Il est quasi-inexistant pour le Moyen-Pays (manque un inventaire faune/flore)

En ouvrant à un grignotage continu, le SCoT ne fournit aucune protection des sites, des milieux et de la biodiversité

Les caractéristiques du Moyen Pays (collines, grands jardins, oliveraies anciennes) sont gravement méconnues

Les affluents de la Siagne ne sont pas pris en compte, les ripisylves ne seront pas protégées de l'urbanisation.

Impasse sur la dégradation de la qualité des eaux

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte du SCoT'Ouest dans le cadre du Procès Verbal de Synthèse de l'enquête publique liée à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale

21a/ Dire document remis par l'association GADSECA - environnement et paysage

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical la réponse suivante sur le volet environnemental du SCoT :

- l'Etat Initial de l'Environnement recense exhaustivement tous les sites et milieux sensibles du territoire (page 85 à 128) et en produit une synthèse cartographiée.
- toutes les composantes du paysage sont recensées dans l'Etat Initial de l'Environnement.

Il sera néanmoins vérifié la prise en compte des composantes paysagères associées aux grandes oliveraies, aux grands jardins et le recensement de tous les affluents de la Siagne et la protection de leur ripisylve.

DONT ACTE

TOURISME

Aucune proposition sur un tourisme soutenable pour rompre avec le tourisme de masse : contingentement-étalement, régulation des AirBnb...

CONSTRUCTIBILITE

Dresser l'inventaire de toutes les opportunités dans les friches, le bâti reconvertible commercial et industriel.

Alors que le PADD se pose en rupture nette avec les pratiques précédentes de consommation foncière, le DOO réduit à néant ce progrès avec des exceptions, reculs et dérogations

Le modèle du littoral est transposé dans le Moyen Pays et l'urbanisation tend à coloniser les espaces naturels du Haut-Pays.

URBANISATION

Hyper concentration dangereuse le long des grands axes structurants

Consommation foncière d'espaces agricoles ou naturels divisée seulement par 2 et non par 5

Consommation foncière économique : le DOO ouvre la possibilité de consommer du foncier dans les secteurs d'aménagement complémentaires en extension au détriment des secteurs de renouvellement urbain économique.

HABITAT/LOGEMENTS

Le nombre de logements est fixé à 20 750 et le taux de croissance démographique passe de 0,3 % par an dans le PADD, mais à plus de 1% dans le DOO.

Ambiguïtés sur les logements « mobilisés » qui seront bien évidemment rénovés in situ et non pas le long de la diamétrale de centralité et sur le nombre de logements mobilisables et à produire.

Recentrer 70 % des résidences secondaires le long de la diamétrale de centralité, non attractive pour le tourisme ou le repos, n'a pas de sens. De plus le nb de ces résidences est surévalué (un quota plafond serait préférable) et devrait être en bonne logique affecté prioritairement au Littoral.

Logements sociaux locatifs ou en accès

Imposer 30 % de LLs pour les nouvelles résidences collectives est insuffisant pour résorber le déficit

Il faudrait retenir un taux de 60 %, voire 100 % avec des unités spécifiques LLS

Recommander aux PLU de réserver 60 % des Logements neufs en LLSet /ou AP

Le DOO surévalue le nb de ménages dans le Moyen Pays par rapport au Littoral et au PADD

21b/ Dire document remis par l'association GADSECA - tourisme - urbanisation - logements

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical la réponse suivante sur le volet socio-économique du SCoT :

- le projet touristique du SCoT est tourné vers l'accueil sur l'hôtellerie et le logement typique en Haut Pays. Si l'investissement locatif est une réalité du tourisme de la Côte d'Azur, il est d'abord associé à l'occupation par leur propriétaire et non tournée vers l'hébergement digital ou plateforme Airbnb
- le Syndicat Mixte a recensé l'ensemble du gisement foncier de renouvellement urbain et il a chiffré son potentiel de mutation. Cet inventaire est une donnée SIG du Syndicat. C'est une donnée clé du suivi de sa mise en oeuvre.
- les dérogations au principe d'urbanisation nouvelle après étude de densification pour les activités économiques seront supprimées, à la demande des Services de l'Etat.
- l'effort de production de logement abordable est sans précédent pour les 28 Communes du SCoT. Cette notion est aujourd'hui bien plus riche que le seul logement social (10 000 logements au minimum - page 17 du DOO issus de l'existant ou de la construction neuve)

Dont acte

PAYSAGES

Malgré un constat alarmant, fondé sur des sources fiables, aucune mesure de protection du patrimoine paysager n'est prévue

FORET

Aucun coup d'arrêt prévu contre la politique de monoculture sylvestre intensive de résineux. Pourquoi pas de mixité avec les feuillus ?

Quid du label « Forêts d'exception » ? quelle certification gestion durable des forêts ?

Comment éviter le mitage urbain de la forêt, contrôler les installations solaires ?

AGRICULTURE

Manquent des données quantitatives sur les superficies des zones classées A dans les communes : le risque est l'attentisme, la spéculation foncière menant à l'artificialisation et la transformation en zones de loisirs ou techniques, hausse des résidences secondaires

Inventaire haut-Pays : manque la Vallée de Saint-Auban

Rien sur le Moyen Pays, ce qui est en infraction avec la DTA et la lutte contre la transformation du Moyen-Pays en banlieue du littoral.

Il faudrait avoir recours dans les PLU à des ZAP.

PROTECTIONS ET INVENTAIRES (PREALPES DE GRASSE, RIVIERE ET GORGES DU LOUP ET DE LA SIAGNE, GRANGENEUVE)

Inventaires incomplets, flous sur les Zicos et les Znieff, ZSC et ZPS, corridors écologiques délais de mise à jour non prévus, pas de suivi des espèces remarquables et de leurs habitats.

Aucune mesure de gestion appropriée ou de protection règlementaire des sites vulnérables n'est prévue. Les PLU pourront poser des règles inefficaces.

Seules les mesures reposant sur les APB seront efficaces (Vallon et Rocher de Roquebillière, Grotte au Guano, cavités /Aven de Caille).

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

21c/ Dire document remis par l'association GADSECA - paysages - forêts - inventaires

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical la réponse suivante sur le volet environnemental du SCoT :

- le volet paysager du DOO est très complet en matière de prescriptions écrites (pages 125 à 135) et couvre les 3 grands ensembles paysagers que sont le littoral, le Moyen Pays et le Haut Pays. 3 parties complémentaires ont été ajoutées aux prescriptions générales pour préciser les conditions de protection paysagère de la loi Littoral de la loi Montagne et de la Basse Vallée de la Siagne. Les cartes de prescription de la trame verte et bleue et du paysage (pages 123 et 135) devront néanmoins être agrandies pour être plus lisibles.

- la proposition des données quantitatives des surfaces agricoles par Commune sera prise en compte et l'inventaire agricole sur la vallée de Saint Auban sera vérifié.

- les pages 116 et 117 du DOO exposent clairement toutes les mesures prises pour protéger les sites agricoles ou naturels des aménagements et de toute urbanisation.

DONT ACTE

PARCS PHOTOVOLTAÏQUES

Projets très néfastes dans le Haut-Pays pour les milieux forestiers et agricoles.

Aucune contre-expertise sur le potentiel alternatif des toitures individuelles et ombrières de parking et plus généralement le photovoltaïque en zones anthropisées.

Recensement indispensable pour inscription dans les PLU.

EAU

Absence d'études sur les nappes phréatiques et les cours d'eau souterrains.

Quelle incidence sur la ressource en eau de la croissance à moyen et long terme du SCoT ?
quel impact des périodes touristiques et de sécheresse ?

Besoin de clarifier les passages sur les captages (périmètres de protection, localisation).

Biseau salé dans la BVS non pris en compte.

Données sur la qualité (bactériologique, chimique) des eaux captées trop anciennes.

Prévoir des aides aux communes pour le traitement des eaux usées.

Flou sur les études relatives à l'assainissement.

Le SCoT constate la mauvaise qualité des eaux dans le sud du Territoire mais ne fait aucune proposition, en infraction avec le SDAGE.

RISQUES

Impasse du projet sur le risque inondations ou hydrogéologique (effondrement des gypses)

DECHETS

Impasse sur l'embolie dans le retraitement dans les Alpes-Maritimes

NUISANCES

Rien sur la pollution sonore, olfactive, lumineuse (sauf classement ITT, incomplet et ancien ainsi que le plan EPB de 2012).

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

21d/ Dire document remis par l'association GADSECA - parcs photovoltaïques - eau - risques - déchets - nuisance

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical la réponse suivante sur le volet environnemental du SCoT :

- le DOO promeut le photovoltaïque sur les espaces déjà anthropisés mais le potentiel en énergie renouvelable autour du futur poste source de Valderoure est une opportunité forte pour l'économie et l'emploi dans le Haut Pays. Le positionnement du SCoT sur le photovoltaïque dans le Haut Pays fait l'objet d'un focus précis sur les conditions de mise en œuvre page 157 du DOO.
- le volet adéquation ressource en eau et scénario démographique va être complété comme le demande différentes personnes publiques, notamment sur les dernières données statistiques disponibles inscrites dans le diagnostic du SAGE de la Siagne qui vient d'être finalisé.
- contrairement à l'avis de l'association, le SCoT expose clairement la prise en compte des risques naturels et les solutions pour réduire la production et améliorer la valorisation des déchets.

Réponse du CE

DONT ACTE

AVIS ASPIC (Association Spéracédoise Pour l'Information des Citoyens et la défense de l'environnement)

L'Enquête Publique est utile

Ce type de document est complexe

Rôle important des associations qui contribue au processus démocratique (veille, information)

Intentions louables du PADD, mais le DOO est peu ambitieux, parfois en contradiction

Sentiment de continuité avec les politiques anciennes, sur le littoral

Pas de volonté affirmée de transition écologique ou énergétique

Insuffisance des continuités avec les SCoT limitrophes (urbanisme, transports, pollution de l'air, circulation des espèces)

On perçoit la volonté de regrouper le foncier économique autour de Cannes et de Grasse,

Une meilleure politique sur les axes et modes de transport devrait faciliter une bonne répartition du développement économique sur tout le territoire

La spécialisation des territoires (Agriculture et tourisme pour le Haut-Pays, Parfums pour Grasse et High Tech pour le Littoral), pérennise le problème des déplacements pendulaires et est en contradiction avec l'Axe 1.1 et les schémas armature de l'axe 1.2 du PADD.

En outre :

Aucune mention sur la qualité de l'air !

La logique de densification et de renouvellement urbain (DOO 1B1 et 1C1 p.25) est en contradiction avec l'axe 2.1 du PADD, et avec la DTA pour les communes de montagne,

Cette logique ignore les enjeux d'adaptation au changement climatique et de résilience des milieux urbains : sols non impéerméabilisés, espaces naturels proches des villes....

Pas d'ambition pour enrayer la tendance à la consommation foncière au préjudice des espaces agricoles et naturels : contradiction DOO/PADD (notamment Orientations 4C, axe 1.4 p.41 et 2C, 2.2 p.54)

Projections démographiques alarmistes et erronées : les logements à produire doivent viser en priorité les jeunes actifs, non aux placements spéculatifs

Carence sur les prescriptions pour la préservation de la biodiversité et la protection et mise en valeur des espaces naturels.

Ainsi qu'une série de 26 observations

1. Protéger l'identité architecturale des villages,
2. Préserver la qualité des zones paysagères emblématiques,
3. Limiter la densification des coteaux sensibles : le SCoT devrait préférer un pourcentage des surfaces pour les petites communes rurales, et réserver une enveloppe maximale pour les autres communes,
4. La protection des anciens espaces agrestes du Moyen-Pays contre le morcellement et la densification, prévue au PADD (p.18) n'est pas reprise dans le DOO,
5. Les principes de précautions architecturales fixés par la DTA pour l'urbanisation nouvelle dans les communes couvertes par la Loi Montagne doivent être repris explicitement dans le DOO : « *que les prés, socles verts, jardins familiaux qui*

délimitent les fronts urbains et leurs abords soient protégés » + rajout de Spéracèdes à la liste du DOO p. 73

6. Remarque désapprouvant la formule de la P.56 de l'EE
7. Revoir les limites dans le DOO TVB Moyen-Pays entre zones urbaines et PPRiF zones de coteaux

AGRICULTURE, TVB, LUTTE CONTRE LES INCENDIES

8. Manque de lien dans la carte DOO agriculture Moyen-Pays entre les espaces agricoles, les trames vertes et bleues et la lutte contre les incendies,
9. Manque d'ambition pour les espaces agricoles stratégiques du Moyen Pays et du Littoral = fixer comme pour les UNA et UNC une enveloppe minimale pour les surfaces agricoles (compatible avec l'Ob 49 du SRADDET),
10. Pour harmoniser la cohérence de la réglementation des marges de recul, est proposé d'instaurer via le DOO une distance minimale de part et d'autres du thalweg, à la seule exception des bâtis préexistants,
Idem pour la protection de tous les couloirs écologiques non bâtis dans les futures ZU,
11. Déficit du SCoT sur la garantie de la continuité écologique, fragilité de l'EE des projets liés à l'économie, doutes sur les incidences des projets du SCoT sur le réseau Natura 2000,
12. Etre plus prescriptif dans le DOO sur les espaces publics et la nature en ville,

ESPACES AGRICOLES STRATEGIQUES

13 et 14. Concernant le Domaine de Grangeneuve

Remettre le DOO en cohérence avec les trois mentions du PADD

Prévoir l'acquisition du domaine pour lui rendre sa vocation agricole initiale au bénéfice de l'économie locale (maraîchage de proximité, circuits courts, approvisionnement des cantines scolaires, partenariats avec le tissu associatif –Terres de liens, ADEPTE...-, activités pédagogiques avec les groupes scolaires.

GESTION DE L'EAU

15. En l'absence de SAGE Siagne approuvé, inscrire au PADD et au DOO le besoin d'une entrée en vigueur rapide du SAGE SIAGNE.

16. instaurer un statut de protection renforcé pour les sources de la Siagne, en application de l'Ob 14 du SRADDET : PADD axe 2.4, 4B la protection des ressources et des milieux aquatiques comme objectif prioritaire du développement durable,

POLLUTION DE L'AIR

17 et 18 s'agissant d'un phénomène difficile à inverser à court et moyen terme, faire figurer l'impact des O3, NO2, PM dans l'EE et instaurer un suivi des populations d'insectes et de rapaces,

EAU et ASSAINISSEMENT

19. Nécessité de faire figurer le canal Belletrud à l'EE p.169 vu son importance pour la sécurité de l'approvisionnement en eau d'une partie des communes du SCoT,

L'état des lieux sur l'eau et l'assainissement est très incomplet et comporte des erreurs concernant les établissements gestionnaires (SICASIL et RECB),

20 . C'est à tort que l'EE confirme la conformité en performance et équipement des STEP du SCoT, contre-disant l'état des lieux du SDAGE Siagne et de l'AERMC,

DECHETS

21. Il est nécessaire de **réguler le traitement des déchets, à l'échelle de la Région, ce qui devrait mutualiser les coûts,**

TRANSPORTS/STATIONNEMENT

22. il faudrait retenir la suggestion issue de la concertation « d'étudier la faisabilité d'utiliser l'ex-emprise de la voie Nice-Meyrargues entre Peymeinade et Grasse ».

23. Or le DOO page 82 le projet de liaison directe RD2562-A8 inscrit au plan de déplacement urbain de la CAPG traverse un site inscrit, ZNIEFF et ZSC au niveau d'Auribeau,

Ceci semble en contradiction avec les Ob 1B de l'axe 1.1 et le schéma armature de l'axe 1.2 du PADD = retrait demandé,

24. le plan général Moyen-Pays du DOO figure 4 zones de « captage des flux » : la Plaine de la Siagne à Auribeau, la pénétrante entre Mouan-Sartoux et Grasse, la route napoléon à la sortie de Grasse et la route de Saint-Cézaire à laquelle le seul accès se fait par le cœur du village de Spéracèdes.

Sachant que, suivant l'Orientation 3 E4 p.74 du DOO l'activité commerciale le long des grands axes routiers sera encouragée à se développer, que le récent développement de la ZI, de la décharge et des zones résidentielles de Saint-Cézaire provoque l'engorgement routier au rond-point de la Croix à l'entrée de Spéracèdes, ces multiples nuisances

constatées (bruit, vibrations, dangerosité, bouchons, pollution atmosphérique, passage de produits dangereux), **rendent impératif que le DOO prévoie une alternative à la traversée des quartiers du Bourboutil et du RD13 pour les gros gabarits se rendant à St Cézaire depuis le Var ou la pénétrante.**

A associer, dans le cadre du SCoT à la problématique d'une voie de contournement pour les gros gabarits des cœurs de village de Spéracèdes et Cabris.

25. la densification des centres-bourgs devrait induire une réflexion sur les parcs de stationnement. Le SCoT devrait acter l'obligation pour les PLU de prévoir une obligation de fournir des parkings privatifs comme celle d'inscrire des emplacements de parkings publics.

NUMERIQUE ET RESEAUX

26. renforcer l'Orientation 3C3 pour prioriser le déploiement de la fibre dans l'arrière-pays par rapport à la 5G et ce afin de pouvoir connecter des espaces collaboratifs entre les bassins de vie et les zones résidentielles et permettre le télé-travail.

Argumentaire en réponse du Syndicat Mixte

212/ Dire document remis par l'association ASPIC - Association de Spéracèdes

Le Syndicat Mixte proposera au Conseil Syndical la réponse suivante sur le volet socio-économique et environnemental du SCoT :

- les parties dédiées à la protection de la qualité de l'air seront mises en évidence, et un chapitre à part entière mis en place pour regrouper l'ensemble des prescriptions déjà énoncées dans le document,
- les objectifs de renouvellement urbain ne sont pas contradictoires avec la nécessité de freiner l'imperméabilisation des sols, de conserver de la nature en ville,
- le volet adéquation ressource en eau et scénario démographique va être complété comme le demandent différentes personnes publiques, notamment sur les dernières données statistiques disponibles inscrites dans le diagnostic du SAGE de la Siagne qui vient d'être finalisé. Les données concernant les STEP seront vérifiées mais elles proviennent des bases de données de l'Agence de l'Eau
- la proposition de l'Association de faire figurer le Canal Beltrud, mérite d'être prise en compte
- la remarque sur l'impact du fuseau d'étude pour le prolongement de la liaison intercommunale de la Siagne sur des sites patrimoniaux sera bien prise en compte en page 82 du DOO.

DONT ACTE

N.B : cette réponse concède opportunément des ajustements sur le volet eau, demande également portée par le GADSECA (voir supra).