



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté
d'agglomération Cannes Pays de Lérins (06)

ANNULE ET REMPLACE L'AVIS N°2023PACA3/3290

N° MRAe
2023APACA3/3290-2

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis du 13 janvier 2023 sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (06)

PRÉAMBULE

Erratum : cet avis annule et remplace l'avis n°2023APACA3/3290 daté par erreur du 13/01/2022 au lieu du 13/01/2023.

La MRAe PACA, s'est réunie le 13 janvier 2023 à Marseille. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (06).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Marc Challéat, Sandrine Arbizzi, Jean-Michel Palette, Frédéric Atger et Jacques Daligaux.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par les arrêtés du 11 août 2020 et du 6 avril 2021 chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le président de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins pour avis de la MRAe, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 24/10/2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel :

- du 14 novembre 2022 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 19 décembre 2022 ;
- du 8 novembre 2022 le préfet territorialement concerné au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement (direction départementale des territoires et de la mer des Alpes-Maritimes) qui n'a pas répondu.

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

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document.

Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Le présent avis est publié sur le [site des MRAe](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

SYNTHÈSE

Le territoire de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) comptait 159 774 habitants en 2019 sur une superficie de 9 480 ha et se caractérise par une forte utilisation de la voiture particulière pour se rendre au travail (67,4 %). La part d'utilisation des transports en commun pour les migrations pendulaires présente des disparités (10 % à Cannes et au Cannet, 3 % à Mougins et Théoule-Sur-Mer). La part modale piétonne est importante (34 %), mais la pratique du vélo faible (1 %). Le réseau viaire du territoire – contraint et saturé aux heures de pointe – est à l'origine de pollution de l'air et de nuisances sonores.

Le projet de plan de mobilité (PDM) de la CACPL affiche des objectifs stratégiques centrés sur l'amélioration du réseau de transports collectifs, le développement de l'intermodalité aux entrées du territoire, la sécurisation des piétons et des utilisateurs de vélos, la rationalisation de l'offre de stationnement, la promotion des transports propres, le renforcement de l'information sur la mobilité et l'intégration de la logistique urbaine dans les innovations du territoire.

Le projet manque cependant d'ambition et souffre de nombreuses insuffisances.

Le diagnostic ne fait pas d'analyse critique de l'efficacité des deux anciens plans de déplacements urbains et ne précise pas de quelle manière des enseignements ont pu en être tirés pour l'élaboration du présent PDM.

La stratégie, basée sur une enquête ménages-déplacements de 2009 qui reste à actualiser, ne fixe aucun objectif chiffré en termes de baisse de la distance moyenne parcourue en voiture, de réduction des consommations d'énergie finale, de diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

Pour la MRAe, la réduction de 8 points de part modale de la voiture en 23 ans constitue un objectif très insuffisant, au regard de la configuration spatiale du territoire, de la densité de population et des potentialités de développement des transports collectifs. L'augmentation de la part modale des transports en commun, de la marche à pied et du vélo devrait être plus ambitieuse.

Le dossier ne comprend pas de volet sur l'accessibilité des quartiers prioritaires de la politique de la ville, alors que le renforcement de la cohésion sociale et territoriale constitue un axe essentiel de la loi d'orientation des mobilités.

De même, les actions du PDM en matière de diminution du stationnement méritent d'être renforcées.

La MRAe recommande de préciser la gouvernance du projet de PDM et de compléter le dispositif de suivi.

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

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Objectifs du plan et contexte juridique au regard de l'évaluation environnementale.....	5
2. Présentation du contexte territorial et du projet de PDM.....	5
2.1. Contexte territorial.....	5
2.2. La stratégie du PDM.....	7
2.3. Le plan d'actions du PDM.....	9
3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	9
4. Analyse de la qualité des informations présentées et de la démarche d'évaluation environnementale.....	9
4.1. Forme générale des documents du PDM et résumé non technique.....	9
4.2. Qualité du diagnostic.....	10
4.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation.....	10
4.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi opérationnel du PDM et les indicateurs associés. . .	11
4.5. Articulation avec les documents de rang supérieur.....	12
4.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale.....	13
5. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM.....	14
5.1. Les déplacements.....	14
5.1.1. <i>Trafic routier</i>	14
5.1.2. <i>Modes actifs</i>	14
5.2. Cohérence urbanisme-transports et stationnement.....	15
5.3. Pollution de l'air.....	16
5.4. Bruit.....	17
5.5. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre	17
5.6. Biodiversité (dont sites Natura 2000).....	18
5.6.1. <i>Biodiversité et continuité écologiques</i>	18
5.6.2. <i>Natura 2000</i>	18

AVIS

Cet avis est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes : le diagnostic et sa synthèse, la stratégie du projet de plan de mobilité, le plan d'actions, le rapport environnemental, le résumé non technique, le bilan de la concertation et l'annexe relative à l'accessibilité.

1. Objectifs du plan et contexte juridique au regard de l'évaluation environnementale

Le plan de mobilité (PDM) est un document régi par les dispositions des articles L1214-1 à L1214-38 du code des transports. Il vise notamment à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé ;
- l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- l'organisation du stationnement ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Il fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du 36° du I de l'article R 122-17 du code de l'environnement.

Le plan de mobilité (PDM) succède au plan de déplacements urbains (PDU) depuis la loi n° 2019 1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (article 16).

2. Présentation du contexte territorial et du projet de PDM

2.1. Contexte territorial

La communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL) regroupe les communes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule, Mougins et Théoule-sur-Mer. Elle compte une population de 159 774 habitants sur une superficie de 9 480 ha, soit une densité de 1 684,8 habitants au km² (INSEE 2019).

La CACPL est devenue, le 1er janvier 2014, l'autorité organisatrice de la mobilité sur son ressort territorial. L'intercommunalité s'est substituée au syndicat intercommunal des transports publics (SITP) qui regroupait les communes de Cannes, Le Cannet, Mandelieu-la-Napoule, et a intégré la commune de Mougins qui appartenait au syndicat Sillages, ainsi que Théoule-sur-Mer, commune isolée. Le SITP avait réalisé, entre 1999 et 2004, un plan de déplacements urbains (PDU) à l'échelle des trois communes et le syndicat Sillages avait validé en 2009 son PDU. La CACPL a arrêté le projet de PDM par délibération du conseil communautaire en date du 30 juin 2022.



Figure 1: territoire de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins. Source : rapport environnemental.

L'urbanisation du territoire s'est développée en fonction de la géographie et de la topographie : une concentration en bord de mer sur les communes de Théoule-sur-Mer et de Mandelieu-la-Napoule, contrainte par le relief ; une dispersion sur l'ensemble du territoire des communes du Cannet, de Cannes et de Mougins.

54 % des déplacements domicile-travail sont effectués au sein du périmètre de la CACPL, 32 % en externe avec les territoires voisins (communautés d'agglomérations de Sophia Antipolis et du Pays de Grasse). 71 % des déplacements domicile-études sont réalisés en interne à la CACPL.

En 2016, l'utilisation de la voiture particulière restait le mode privilégié des habitants de la CACPL pour se rendre au travail (67,4 % ; la moyenne des Alpes-Maritimes est de 64,9 %). La voiture particulière reste majoritaire pour les flux internes à la CACPL, sur des distances faibles (62 %). Le rapport indique

que « des reports modaux sont donc possibles vers la marche à pied, le vélo et les transports collectifs ».

La part d'utilisation des transports en commun pour les migrations pendulaires¹ présente de fortes disparités. Elle dépasse les 10 % à Cannes et au Cannet (la part moyenne dans les Alpes Maritimes est de 13,2 %), alors qu'à Mougins et Théoule-Sur-Mer, seuls 3 % des déplacements domicile-travail se font en transports collectifs, ce qui représente une proportion très faible de la population.

La part modale piétonne est importante (34 %), mais la pratique du vélo est très faible (1 %).

Le réseau viaire du territoire – contraint et saturé aux heures de pointe – est à l'origine de pollution de l'air et de nuisances sonores. Les concentrations les plus élevées en polluants atmosphériques (dioxyde d'azote, particules PM10² et PM2,5³) sont relevées à proximité des grandes infrastructures routières (autoroute A8 en particulier). Selon le dossier, plus de 42 400 personnes sont exposées à des niveaux de bruit supérieurs à la limite réglementaire de 68 dB(A) pour la période diurne⁴ en bordure du réseau autoroutier et routier départemental et communal, soit 26 % de la population.

2.2. La stratégie du PDM

La CACPL a engagé l'élaboration de son plan de mobilité pour définir la stratégie intercommunale d'organisation de la mobilité à l'horizon 2032, dans une démarche participative effectuée de décembre 2020 à juin 2021. Une campagne d'information a été réalisée fin 2020 pour présenter la démarche de concertation (ateliers) et de consultation (enquêtes digitales) mise en place à chaque étape du processus d'élaboration (diagnostic, orientations, plan d'actions).



Figure 2: Axes de travail retenus. Source : stratégie.

La stratégie expose les enjeux de mobilité issus du diagnostic, les grandes orientations identifiées lors des ateliers, les axes de travail retenus et les objectifs.

1 Déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail.

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

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

4 Valeurs limites fixées à l'article 7 de l'[arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement](#).

L'axe 1 « *une accessibilité performante* » vise à :

- poursuivre le développement et l'amélioration du réseau de transports collectifs, densifier autour des arrêts structurants et les rendre accessibles ;
- renforcer les connexions avec les territoires voisins : communauté d'agglomération Sophia Antipolis et communauté d'agglomération du Pays de Grasse ;
- créer des pôles d'échanges (ferrés ou routiers) aux entrées du territoire.

L'axe 2 « *une mobilité courte pour tous* » vise à :

- favoriser les modes actifs : créer un réseau continu et structuré et réaménager les voiries structurantes ;
- résorber les coupures du territoire (autoroute par exemple) vis-à-vis des modes actifs ;
- accompagner l'essor du vélo électrique ;
- réduire l'accidentologie, développer le « *vivre ensemble* » et accompagner la démarche de zone à faibles émissions ;
- rationaliser l'offre de stationnement ;
- améliorer la logistique urbaine pour réduire son impact sur la vie des habitants.

L'axe 3 « *un territoire décarboné et connecté* » vise à :

- favoriser les transports propres (bornes de recharge électrique, flotte de transport en commun à hydrogène, véhicules autonome) ;
- déployer l'information en temps réel avec l'outil « *Compagnon de mobilité* » en y intégrant tous les modes de déplacements ;
- améliorer les signalisations sur voirie et accompagner la mobilité des entreprises et des scolaires ;
- intégrer la logistique urbaine (livraison du dernier kilomètre et réorganisation des horaires).

L'évolution projetée du report modal est déclinée entre 2009 et l'horizon du PDM (2032) comme suit : piétons (de 34 % à 36 %), vélo (de 1 % à 5 %), transports en commun (de 5 % à 7 %), voiture (de 55 % à 47 %) et motos (inchangée à 5 %).

Pour la MRAe, la réduction de 8 points de part modale de la voiture en 23 ans constitue un objectif très insuffisant, au regard de la configuration spatiale du territoire, de la densité de population et des potentialités de développement des transports collectifs.

L'augmentation de la part modale des transports en commun, de la marche à pied et du vélo devrait être plus ambitieuse. Au niveau national, l'objectif de part modale du vélo est par exemple de 9 % pour 2024, dans le plan vélo et mobilités actives de 2018. Dans les objectifs du SRADDET en 2030 la part modale du vélo est de 12,5 % et celle des transports en commun de 15 %.

La MRAe recommande de revoir l'ambition générale du PDM en proposant des objectifs de reports modaux compatibles avec ceux fixés par le SRADDET.

2.3. Le plan d'actions du PDM

Le plan d'actions est décliné en un grand nombre de fiches actions (45 au total).

- 31 fiches actions en faveur du développement de l'offre de transport (améliorer la desserte du réseau ferré, poursuivre le développement du réseau TC « Palmbus⁵ »...);
- 2 fiches actions agissant sur la demande de mobilité (réglementer l'urbanisation en relation avec la mobilité, développer l'e-commerce local);
- 11 fiches actions relatives au management de la mobilité, à l'accompagnement au changement de comportements, à la communication et à la sensibilisation du grand public aux enjeux de la mobilité, et à la connaissance des usages.

Une action transversale destinée à « *coordonner les dynamiques sur la mobilité à différentes échelles* » complète le plan d'actions.

L'évaluation budgétaire et financière du PDM fait état d'un besoin d'investissement d'un peu plus de 315 millions d'euros. Le dossier ne précise pas quelle part sera prise en charge par la CACPL et les autres partenaires.

3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

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

- la cohérence urbanisme-transports dont le stationnement ;
- la réduction des nuisances (pollution de l'air, bruit) et des risques sanitaires associés liés aux déplacements ;
- la lutte contre le changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques.

4. Analyse de la qualité des informations présentées et de la démarche d'évaluation environnementale

4.1. Forme générale des documents du PDM et résumé non technique

Le dossier ne comprend pas de volet sur l'accessibilité des quartiers prioritaires de la politique de la ville (Genêts – Oliviers – Saint-Pierre et Ranguin – Frayère), comme requis au 2° de l'article L1214-2 du code des transports.

Il ne comporte pas de diagnostic de la desserte de ces quartiers. Le projet de PDM ne prévoit pas d'action afin de développer la desserte par les transports collectifs de ces quartiers et les services à la mobilité au bénéfice des habitants, notamment vers des zones d'emploi.

⁵ Palmbus est le réseau de transport public de la communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins.

Le dossier ne comporte en outre aucune analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000 (cf. chapitre 5).

La MRAe recommande de compléter le diagnostic par une analyse de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville. La MRAe recommande de compléter en conséquence le plan d'actions, notamment pour développer leur desserte par les transports collectifs ainsi que les services de mobilité au bénéfice des habitants, notamment vers des zones d'emploi.

4.2. Qualité du diagnostic

Le diagnostic permet d'appréhender la demande et les pratiques de déplacements, les offres et services de mobilité et leurs usages.

Cependant, il mériterait d'être complété par :

- l'analyse des flux de déplacements générés par les commerces, les services publics, les établissements de santé, les sites touristiques, les équipements culturels et de loisirs, etc. ;
- l'examen de l'accessibilité territoriale des principaux arrêts ou gares (par exemple temps d'accès à pied, à vélo, en voiture) ;
- l'état des lieux des démarches de management de la mobilité (plans de mobilité employeurs notamment).

Le dossier comporte une synthèse qui rend compte des grands enseignements du diagnostic en matière de circulation, stationnement, transports collectifs, modes actifs, logistique urbaine et mobilités innovantes et partagées.

La synthèse du diagnostic ne fait cependant pas apparaître les atouts et faiblesses du territoire, ni les opportunités (par exemple la future gare TGV de la Bocca) et menaces, qui permettraient d'identifier les tendances pouvant s'accroître ou s'améliorer en fonction des choix effectués dans le projet de PDM.

La MRAe recommande de compléter le diagnostic afin de mieux connaître la demande de déplacements (commerces et services) et les offres et services de mobilité existants. La MRAe recommande également de compléter la synthèse du diagnostic en identifiant les atouts et faiblesses du territoire ainsi que les opportunités et menaces, dont le projet de PDM pourrait se saisir.

4.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation

Le diagnostic ne fait pas l'objet d'une analyse critique de l'efficacité des différentes actions mises en œuvre dans le cadre des deux plans de déplacements urbains précédents (sous maîtrise d'ouvrage du SITP et du syndicat Sillages). Il ne précise pas de quelle manière des enseignements (atteinte ou pas des objectifs et difficultés rencontrées) ont pu éventuellement en être tirés pour l'élaboration du PDM.

La MRAe recommande de réaliser le bilan des actions engagées sur le territoire en matière de mobilités dans le cadre des deux PDU précédents, afin d'analyser l'efficacité des résultats obtenus et d'en préciser les enseignements utiles à la définition de la stratégie et des actions du PDM.

Les objectifs d'évolution des parts modales apparaissent seulement en fin du document de synthèse du diagnostic et pas dans la partie stratégie. La stratégie ne fixe aucun objectif chiffré en termes de baisse de la distance moyenne parcourue en voiture, de temps de parcours des lignes de bus du Palm Express ou de vitesse commerciale, de réduction des consommations d'énergie finale, de diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques.

La MRAe recommande de compléter la stratégie par des objectifs chiffrés en termes de baisse de la distance moyenne parcourue en voiture, de temps de parcours des lignes de bus du Palm Express ou de vitesse commerciale, de réduction des consommations d'énergie finale, et de diminution des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. La MRAe recommande également d'intégrer dans la stratégie les objectifs d'évolutions des parts modales.

Le projet de PDM ne comporte aucune analyse permettant de justifier que les actions envisagées permettront d'atteindre les objectifs chiffrés (qui restent à définir pour la plupart), ce qui ne permet pas de s'assurer que le plan d'actions répond efficacement aux objectifs de la stratégie

Le projet de plan n'analyse pas la cohérence globale des actions prévues (en termes de temporalité notamment). Par exemple, il ne montre pas comment la politique de diversification des offres de mobilités alternatives à l'autosolisme⁶ s'articule avec la volonté de rationaliser le stationnement automobile. De même, il n'explique pas comment les actions visant à favoriser les modes actifs s'articulent avec la stratégie d'apaisement des vitesses et de partage de la voirie.

La MRAe recommande de compléter le projet de PDM par une analyse justifiant que les actions envisagées permettront d'atteindre les objectifs chiffrés (qui restent à définir pour la plupart).

4.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi opérationnel du PDM et les indicateurs associés

La CACPL prévoit de mettre en place un suivi de la mise en œuvre et des effets du PDM par le biais d'indicateurs précisés dans chaque fiche action.

Le dispositif de suivi et d'évaluation du PDM n'indique pas de valeur initiale ni d'objectif cible à mi-parcours (à cinq ans) et à l'horizon du PDM (à dix ans), pour chaque indicateur. Il ne précise pas les modalités de renseignement et de pilotage⁷.

Le dossier ne présente pas non plus la gouvernance mise en place pour veiller au bon déroulement du plan (rôle, composition et fonctionnement du comité de pilotage et du comité technique) et n'expose pas l'organisation prévue (en régie ou externalisée, moyens humains et financiers nécessaires) pour assurer le portage technique et les missions d'animation et de coordination.

Ces insuffisances ne permettent pas de disposer de garanties relatives à la mise en œuvre du PDM et à son efficacité.

La MRAe recommande de présenter la gouvernance du projet de PDM en spécifiant les moyens humains et financiers qui seront déployés pour en assurer le portage technique. La MRAe

⁶ Fait de circuler seul dans une automobile.

⁷ Qui collecte les données, les agrège et les mets en forme ? Comment les résultats seront valorisés ou diffusés ? Auprès de quels acteurs ? A quelle fréquence ?

recommande aussi de compléter le projet par un dispositif de suivi opérationnel de sa mise en œuvre et de son efficacité (valeur initiale, objectif cible, modalités de renseignement et de pilotage).

4.5. Articulation avec les documents de rang supérieur

Le projet de PDM doit être compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de l'Ouest des Alpes-Maritimes⁸ et avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes (PPA). Il doit prendre en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et être compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma. Le plan climat-air-énergie-territorial Ouest 06 – qui concerne les territoires des communautés d'agglomération Sophia Antipolis, du Pays de Grasse et Cannes Pays de Lérins – est en cours d'élaboration.

Le rapport environnemental examine la compatibilité du projet de PDM avec les objectifs généraux du projet d'aménagement et de développement durables du SCoT.

Cependant, il n'analyse pas la compatibilité du projet de plan avec les orientations et objectifs en matière de mobilités durables du document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT énumérés p33 et 34 du diagnostic. Le rapport n'explicite pas, notamment, comment le projet de PDM (stratégie et plan d'actions), répond aux objectifs concernant la définition des maillages des offres et des services de mobilité, la pacification des axes routiers et le développement de l'offre de stationnement des modes actifs (objectif et orientation 4C1), la création de centres logistiques au contact des grandes infrastructures ferroviaires et routières et les réservations nécessaires aux économies locales (orientations 4E1 et 4E2).

La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du projet de PDM avec les orientations et objectifs en matière de mobilités durables du document d'orientations et d'objectifs du SCoT (notamment les orientations et objectifs 4C1, 4E1 et 4E2).

Le rapport environnemental examine la compatibilité du projet de PDM avec les objectifs du PPA des Alpes-Maritimes Sud révisé le 6 novembre 2013.

Cependant, il n'analyse pas la compatibilité du plan avec les objectifs pour chaque polluant du [PPA des Alpes-Maritimes – objectif 2025](#), approuvé le 5 avril 2022. Le PPA en vigueur indique que « dans le contexte du contentieux européen visant 12 zones françaises, l'objectif des PPA est de ramener les concentrations en dioxyde d'azote sous la valeur limite réglementaire de 40 µg/m³/an dans les délais les plus courts possible. Cet objectif devra se traduire au niveau des stations fixes en dépassement du réseau de mesures d'AtmoSud, ainsi qu'en matière de population exposée ». Il mentionne « [qu']un objectif sanitaire à plus long terme consiste [...] à tendre, pour les particules fines, vers les valeurs recommandées en 2005 par l'OMS⁹ (valeurs non réglementaires, 20 µg/m³ pour les PM₁₀, 10 µg/m³ pour les PM_{2,5}, en moyenne annuelle) ».

8 Le projet de schéma de cohérence territoriale de l'ouest des Alpes-Maritimes a fait l'objet d'un [avis de la MRAe en date du 7 janvier 2020](#).

9 Organisation mondiale de la santé.

La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du projet de PDM avec les objectifs fixés, pour chaque polluant, par le PPA des Alpes-Maritimes – objectif 2025.

Le rapport environnemental examine la prise en compte, par le projet de PDM, des objectifs du SRADDET.

Cependant, il n'analyse pas la prise en compte des objectifs quantitatifs fixés par le SRADDET, en matière de réduction de la pollution atmosphérique (– 55 % pour les émissions de PM_{2,5}, – 47 % pour les PM₁₀, – 58 % pour les oxydes d'azote, en 2030 par rapport à 2012), de limitation de l'exposition de la population aux dépassements de valeurs limites de dioxyde d'azote et de particules (3 % maximum en 2030) et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (– 35 % en 2030 par rapport à 2012 pour les transports), par manque de fixation d'objectifs chiffrés.

Par ailleurs, le rapport environnemental n'analyse pas la compatibilité du plan avec les règles générales du fascicule relatives à la création ou au développement des espaces à vocation logistique (LD1-OBJ3), l'accessibilité des zones d'activités économiques (LD1-OBJ5 C), la mise en œuvre au niveau local du schéma régional des véloroutes et voies vertes (LD1-OBJ22 A) et d'un réseau d'infrastructures d'avitaillement pour carburants alternatifs (LD1-OBJ22 B), l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échange (LD2-OBJ35), l'information des voyageurs (LD2-OBJ38 A), l'interopérabilité¹⁰ des titres sur les réseaux de transports (LD2-OBJ38 B), le développement de l'intermodalité (LD2-OBJ39, LD2-OBJ46), l'organisation du rabattement en transports en commun et modes actifs vers les gares et les pôles d'échanges multimodaux (LD2-OBJ40).

La MRAe relève que les objectifs quantitatifs d'évolution de la part modale du vélo affichés p11 de la synthèse du diagnostic (5 % en 2032) sont moins ambitieux que ceux du SRADDET (12,5 % en 2030 selon la règle LD1-OBJ22 A).

La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du plan avec les règles du SRADDET qui traitent spécifiquement de la mobilité, de revoir la part modale du vélo à la hausse et de prendre en compte les objectifs quantitatifs fixés par le SRADDET en matière de réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre.

4.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

L'état initial de l'environnement est la partie la mieux traitée du rapport environnemental, même s'il présente quelques insuffisances (absence de répartition sectorielle des émissions de GES, d'évaluation de l'enjeu local de conservation de chaque composante du milieu naturel). La synthèse des enjeux de l'état initial – présentée sous forme de tableau p55 et 56 – est une compilation de données par thématique. Il est nécessaire de cartographier les enjeux et de les hiérarchiser.

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement présente enfin d'importantes lacunes. L'analyse – uniquement qualitative – reste très théorique, sans localisation ni caractérisation (type, durée...) des impacts.

¹⁰ On parle d'interopérabilité technique entre systèmes, à partir du moment où un système de télébilletique associé à un réseau de transport est apte à communiquer et échanger avec un ou plusieurs autres systèmes de télébilletique.

Les mesures restent trop générales du fait d'une absence de quantification des impacts ; la distinction entre les différents types de mesures (éviter, réduire) est par ailleurs absente. Elles sont parfois inopérantes (qualité de l'air, bruit, cf. chapitre 5).

Le rapport environnemental ne rend pas compte de la « démarche itérative » d'évaluation environnementale, intégrée à l'élaboration du projet de PDM. Il ne fait pas mention des solutions de substitution raisonnable envisagées et n'expose pas les motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, par exemple pour expliquer le choix retenu des évolutions des parts modales par la présentation de différents scénarios de mobilité.

La MRAe recommande de présenter les scénarios de mobilité étudiés et d'exposer les motifs qui ont déterminé le choix des actions, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

5. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM

5.1. Les déplacements

5.1.1. Trafic routier

Le diagnostic présente les cartes du trafic moyen journalier et du taux d'occupation journalier sur le territoire.

Cependant, il n'estime pas les trafics journaliers (en nombre de véhicules/jour) à l'horizon 2032 sur les principaux axes routiers du territoire prenant en compte les choix retenus par le PDM, et ce par comparaison à un scénario de référence (également dit scénario au fil de l'eau¹¹). Il s'agit pourtant d'un préalable à l'évaluation des nuisances liées au trafic routier (pollution de l'air, bruit) et de leurs dynamiques.

La MRAe recommande d'estimer les trafics journaliers en 2032 sur les principaux axes routiers, au moyen d'un scénario prenant en compte les choix retenus par le PDM, par comparaison à un scénario de référence.

5.1.2. Modes actifs¹²

La fiche action A1 de l'axe 2 présente la carte des pistes de jogging et de randonnée sur la commune de Cannes et indique que cette initiative pourrait être étendue aux autres communes.

Cependant, cette proposition d'extension du réseau piéton ne prend pas en compte les déplacements quotidiens (achats, services, école...), ni domicile-travail.

Par ailleurs, le plan d'action ne mentionne aucun objectif chiffré en termes de linéaire de pistes cyclables à créer ou à aménager.

11 En l'absence de mise en œuvre du projet de PDM.

12 Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc. (source : ADEME)

La MRAe recommande de prendre en compte les déplacements quotidiens et domicile-travail, afin de définir une offre d'itinéraires piétons répondant à l'ensemble des besoins des usagers. La MRAe recommande également de fixer des objectifs chiffrés en termes de linéaire de pistes cyclables à créer ou à aménager.

5.2. Cohérence urbanisme-transport et stationnement

La fiche action G de l'axe 1 prévoit « d'axer le développement urbain de manière prioritaire autour des gares et du réseau structurant de TCSP¹³ ». Une carte – issue du SCoT ouest – illustre l'offre de transport en commun et le potentiel de densification.

La carte présentée est illisible. La description de cette action est imprécise (« créer des partenariats : entreprises ? promoteurs ? équipes communales ? ; réfléchir à la création d'un contrat d'axe, favorisant le développement de nouveaux aménagements autour des infrastructures de transports en commun ; faire en sorte que les questions relatives à la mobilité soient prises en compte dans l'ensemble des projets et ce dès leur lancement ; faire le lien avec les nombres de stationnements des PLU »).

Le PDU ne décline pas – *a minima* – les grandes orientations stratégiques du SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes, à savoir : rechercher « la densification fonctionnelle au sein des périmètres d'aménagement prioritaires¹⁴ », des « points d'interconnexion de niveau 1¹⁵ » et des « grands pôles multimodaux » ; faciliter « l'accueil des fonctions économiques et tertiaires au sein des périmètres d'aménagement prioritaires et des grands secteurs de renouvellement urbain desservis par les liaisons structurantes, tout en étant reconnus comme des secteurs préférentiels de localisation de l'urbanisme commercial » ; assurer « le processus d'intensification urbaine au sein des périmètres d'aménagement prioritaires des grands secteurs de renouvellement urbain et des points d'interconnexion de niveau 1 en permettant la mise en œuvre des bonifications de gabarit prévues par le Code de l'urbanisme » ; « engager la réduction du besoin de stationnement autour des points d'interconnexion de niveau 1 ».

La MRAe recommande compléter la fiche action G de l'axe 1, afin de décliner, a minima, les grandes orientations stratégiques du SCoT de l'Ouest des Alpes-Maritimes en matière de cohérence territoriale entre réseaux de transports et développement urbain.

La limitation du stationnement est un levier important permettant de réduire l'usage de la voiture. Le PDM doit encadrer le stationnement, public et privé, lié à l'ensemble des modes de déplacement, en agissant sur la réglementation et la tarification. Plus largement, il doit réguler le stationnement afin de contribuer au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, en organisant notamment le stationnement dans les centres-villes, autour des parcs-relais et des axes de TC.

Le plan de mobilité ne délimite pas les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement par les plans locaux d'urbanisme et les plans de

13 Transport collectif en site propre.

14 Cannes gare SNCF, Cannes gare LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).

15 Gare SNCF Théoule village – la Napoule - Cannes Marchandises LNPCA - Cannes la Bocca – Cannes centre ; BHNS (bus à haut niveau de service) Cannes Centre - la Bocca - Tourrades - Mandelieu les Termes - Mandelieu Minelle ; BHNS Cannes - le Cannet Centre ville.

sauvegarde et de mise en valeur, comme requis au premier alinéa de l'article L1214-4 du code des transports.

Le plan d'actions ne précise pas, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et le cas échéant en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés, comme requis au second alinéa de l'article L1214-4 du code des transports.

La MRAe recommande de compléter le plan d'actions afin de délimiter les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme en matière de stationnement et de préciser les modalités de ces limitations.

5.3. Pollution de l'air

Compte-tenu de l'ancienneté des données issues de l'enquête ménages-déplacements datant de 2009 et de l'impossibilité de disposer de la source et des hypothèses des données d'Atmosud (2016), la CACPL indique « *seule une analyse qualitative [des incidences] a été réalisée* », ce qui constitue une insuffisance majeure du projet de PDM. Le rapport indique que « *pas moins de 36 fiches actions engendrent des impacts positifs* » sur la qualité de l'air.

La MRAe note que le dossier n'évalue pas les impacts du projet de PDM sur les concentrations en polluants atmosphériques, alors que seules les concentrations intègrent la dispersion atmosphérique et permettent de caractériser l'exposition des populations. La MRAe considère que l'élaboration d'un PDM aurait dû être l'occasion de mettre en place un dispositif de modélisation des concentrations, en collaboration avec AtmoSud¹⁶, *a minima* dans les zones où la population est la plus exposée à la pollution atmosphérique (abords des principaux axes routiers existants et futurs, centres urbains denses de l'agglomération).

L'action F de l'axe 2 prévoit d'accompagner la réflexion sur la définition d'une future zone à faibles émissions initiée dans le cadre de l'élaboration du PCAET, en étoffant l'offre de mobilité alternative existante sur le territoire.

Les mesures prévues, qui se limitent à la réalisation de campagnes de mesures du trafic automobile, n'évitent ou ne réduisent pas les effets négatifs du projet de PDM sur la qualité de l'air et l'exposition des personnes. Par ailleurs, le PDM ne prévoit pas d'action concernant le renforcement du réseau de surveillance, pourtant identifié comme un enjeu par le plan.

La MRAe recommande de compléter le plan d'actions par la mise en place d'un dispositif de modélisation des concentrations en polluants atmosphériques, en collaboration avec AtmoSud, dans les zones où la population est la plus exposée à la pollution atmosphérique et de renforcer le réseau de surveillance. La MRAe recommande également, après étude quantitative, de justifier le choix du scénario retenu en prenant en compte les impacts sur la santé.

5.4. Bruit

16 La CACPL est adhérente à AtmoSud depuis octobre 2020

L'état initial s'appuie sur les éléments du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, les cartes de bruit (type a¹⁷ et type c¹⁸) et le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2019-2023 des Alpes-Maritimes. Il ressort que « deux zones bruyantes sensibles ont été identifiées. Il s'agit de la zone à la limite des communes de Cannes, Le Cannet, Mougins et Mandelieu-la-Napoule, de la zone entre Le Cannet et Mougins ».

L'état initial ne présente pas la cartographie des points noirs routiers, en particulier au niveau du quartier prioritaire de la politique de la ville Ranguin-Frayère.

L'analyse des impacts du projet de PDM sur les nuisances sonores n'est que qualitative. Elle indique que « 35 fiches-actions engendrent des impacts positifs sur les nuisances sonores » ; néanmoins, « le développement de lignes de transports collectifs et les conséquences de certaines déviations/réorganisations de flux (nouveau maillage du réseau urbain, développement du covoiturage...) entraîneront une augmentation de la circulation, des transports en commun notamment, sur certaines voies. De ce fait, aux émissions sonores actuelles, s'ajouteront celles émises par le trafic supplémentaire ».

La CACPL ne quantifie pas les impacts du projet de PDM sur le bruit au moyen d'une modélisation acoustique, *a minima* dans les zones où la population est la plus exposée aux nuisances sonores (abords des principaux axes routiers existants et futurs).

Les mesures prévues, qui se limitent à la réalisation de campagnes de mesures acoustiques, n'évitent ou ne réduisent pas les effets négatifs du projet de PDM sur le bruit et l'exposition des personnes.

La MRAe recommande de quantifier les impacts du projet de PDM sur le bruit, *a minima* dans les zones où la population est la plus exposée aux nuisances sonores (abords des principaux axes routiers existants et futurs), notamment dans le quartier prioritaire de la politique de la ville (QPV) Ranguin-Frayère et de proposer des mesures permettant d'en réduire les effets négatifs.

5.5. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre

L'état initial de l'environnement présente un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire. Il ressort que « les émissions de GES ont [...] diminué de l'ordre de 5,9 % en 9 ans [de 2009 à 2016]. [...] La ville de Cannes comptabilise à elle seule 38 % des émissions de GES sur le territoire de la CACPL ».

L'état initial ne donne pas la répartition sectorielle des émissions de GES, ce qui ne permet pas de connaître la part liée aux transports.

L'analyse des impacts du projet de PDM sur les émissions de GES n'est que qualitative. Elle indique que « 33 fiches-actions engendrent des impacts positifs », « grâce à un report modal significatif ».

La CACPL ne quantifie pas les impacts du projet de PDM sur les émissions de GES, au moyen d'un bilan carbone (partie déplacement) par exemple, et ne le compare pas à un scénario « au fil de l'eau ».

17 Carte d'exposition au bruit par niveaux sonores.

18 Carte des secteurs où le dépassement sonore dépasse la valeur limite.

La MRAe recommande de quantifier les impacts du projet de PDM sur les émissions de GES et de les comparer à un scénario « au fil de l'eau ».

5.6. Biodiversité (dont sites Natura 2000)

5.6.1. Biodiversité et continuité écologiques

Le rapport environnemental recense les périmètres d'intérêt écologique et la trame verte bleue, présents sur le territoire.

Le dossier identifie la nature des impacts du projet de PDM sur la biodiversité de façon très théorique : « *espaces naturels détruits pour laisser place aux infrastructures* », « *impacts des déplacements sur la trame verte et bleue mais plus globalement sur la biodiversité [...] de plusieurs natures* » (pollution des milieux aquatiques, perturbations et destructions liées à la pratique de sports et d'activités en plein air, mortalité animale sur les routes, pollution lumineuse...).

Le rapport n'évalue pas l'enjeu local de conservation de chaque composante du milieu naturel, y compris des corridors et fonctionnalités écologiques, dans les zones à forts enjeux écologiques identifiées dans l'état initial, susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du PDM. Les mesures – très générales¹⁹ – d'évitement et de réduction en faveur du milieu naturel ne reposent sur aucune identification²⁰, évaluation²¹ et hiérarchisation des incidences du plan sur les habitats naturels, les espèces floristiques et faunistiques, et les continuités écologiques. « *L'absence de réels impacts négatifs avérés* » (cf. p73 du rapport environnemental) sur la biodiversité, n'est pas justifiée.

5.6.2. Natura 2000

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du PDM sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation de la zone spéciale de conservation « baie et cap d'Antibes – Îles de Lérins » est absente.

La MRAe recommande d'analyser les incidences de la mise en œuvre du PDM sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation de la zone spéciale de conservation « baie et cap d'Antibes – Îles de Lérins ».

19 « *Respecter la trame verte et bleue en protégeant les corridors et réservoirs de biodiversité ; privilégier les aménagements dans les zones écologiquement « les plus pauvres » ; penser les aménagements paysagers accompagnant les projets en faveur de la biodiversité ordinaire / urbaine...*

20 Nature (destruction, dégradation, fragmentation, dérangement...), type (direct, indirect), durée (permanent, temporaire).

21 Quantification des linéaires ou surfaces d'habitats naturels et d'habitats d'espèces détruits ou altérés, nombre d'individus détruits...