

PLAN DE MOBILITÉ CANNES LÉRINS

Résumé non technique du rapport environnemental

PLAN DE MOBILITE ?

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins est en cours d'élaboration de son Plan De Mobilité (PDM) 2020 – 2030. Le **PDM** est un outil de planification de l'organisation de la mobilité qui prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et identifie les mesures à prendre pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité du territoire. Le diagnostic du PDM dresse l'état des lieux de la mobilité et les initiatives déployées par les communes et l'intercommunalité.

L'élaboration d'un PDM est un temps fort de **concertation et de réflexions partagées** sur la vision de la mobilité de demain sur le territoire, il permet d'associer les différentes parties prenantes et de co-construire le projet de territoire.



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CANNES PAYS DE LÉRINS

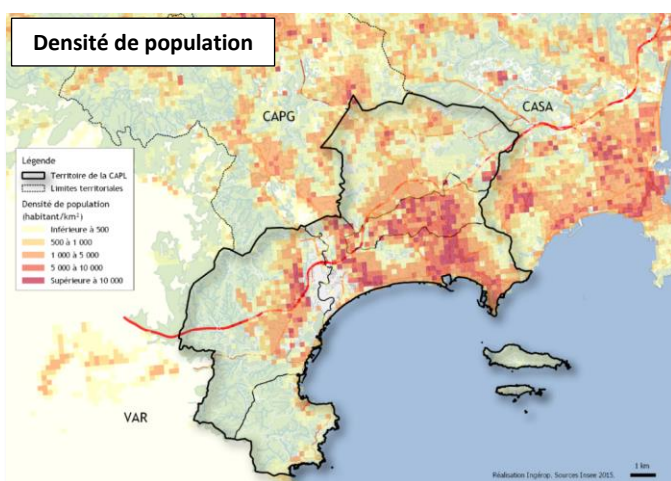
La CACPL, créée le 1er janvier 2014, est devenue à la même date Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial. La CACPL a la compétence d'organisation des transports collectifs, mais également le développement des services en faveur des modes actifs (vélos, marche à pied) ou des usagers partagés des véhicules (covoiturages, autopartages). Elle peut également organiser des services de logistique urbaine.

Depuis fin 2019 et l'approbation de la loi Mobilité, les AOM ont également le rôle d'organisation des mobilités solidaires et de réflexions sur la création de zones à faibles émissions.



LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

La CACPL regroupe 158 000 habitants. Le territoire est situé sur le littoral de la Côte d'Azur à l'ouest du département des Alpes Maritimes. Il est composé d'une frange littorale fortement urbanisée où les échanges avec les agglomérations voisines sont très nombreux (Sophia Antipolis, Nice, Pays de Grasse). De plus, le relief est une contrainte importante qui a façonné le développement viaire et urbain du territoire. La CACPL se caractérise également par la présence d'espaces naturels remarquables (îles du Lérins, Massif de l'Estérel).



La CACPL est un territoire attractif pour sa qualité de vie et sa renommée internationale. Consciente de ces nombreux atouts la CAPCL souhaite que le PDM apporte une réflexion globale pour faire de son offre de mobilité un atout du territoire.

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX

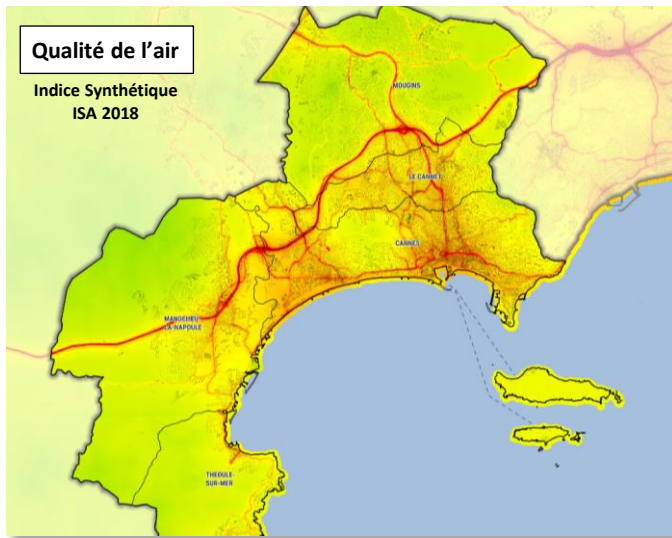
1. La qualité de l'air

Une qualité de l'air qui s'améliore

Sur la CACPL, les transports sont la **première source d'émission** des principaux éléments polluants liés à l'activité humaine (CO₂, NO_x et particules fines). Le secteur des transports émet entre 40 et 80% des émissions pour chaque polluant.

Ainsi, les secteurs les plus impactés se trouvent le long des axes routiers et notamment de l'A8.

Il faut noter que les améliorations apportées aux véhicules ont permis une diminution des émissions des pollutions depuis 2017, ces efforts doivent perdurer.



Les Zones à Faibles Émissions :

La loi Mobilité a ajouté aux compétences des agglomérations l'élaboration de plan d'actions pour atteindre les objectifs d'émissions de polluants atmosphériques définis au niveau national d'ici 2025.

Ce plan d'actions devra comporter l'étude d'une ou plusieurs zones à faibles émissions. Dans ce cadre, la question des émissions liées à la logistique urbaine pourra prendre toute son importance sur des secteurs de centre d'agglomération.

Enjeux pour le PDM

- L'accompagnement au développement de pratiques vertueuses (covoiturage, limitation de la vitesse de circulation) et développement des modes alternatifs (déplacement doux ou transports en commun).
- La réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus du trafic routier.
- Le renforcement du réseau de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire de la CACPL.

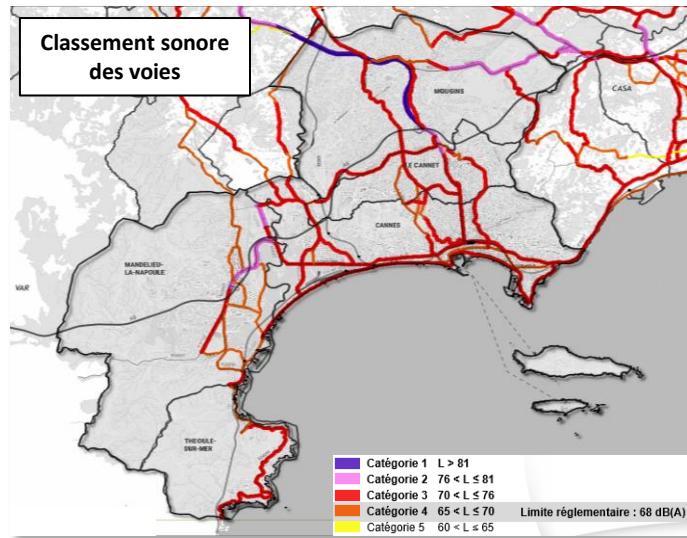
2. Les nuisances sonores

Une pollution sonore très importante

Autre enjeu environnemental important en mobilité, **le bruit** :

42 000 personnes, soit **25 % de la population**, est exposée à des niveaux de bruits supérieurs à la limite réglementaire de 68 dB(A).

Le trafic routier est une source importante de bruit qui impacte tous les secteurs habités à proximité de l'A8, mais également les autres voiries structurantes (axe Carnot, Tonner, Picaud, RD809 ...).



Enjeux pour le PDM

- Le développement du report modal et du covoiturage pour limiter le trafic et donc le bruit induit.
- La réduction du nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils de bruit.
- Le traitement en particulier des axes sur lesquels le PPBE ne peut agir (pas de dispositifs anti-bruit envisageables, pas de travaux de réfection des revêtements, etc.).
- Cibler en particulier les axes congestionnés.
- La prise en compte des questions de bruit à travers les choix de revêtement sur les axes où des évolutions lourdes sont prévues.
- L'accompagnement de la stratégie portée par le PPBE en matière de zones à traiter, à travers des actions permettant de réduire les émissions sonores liées au trafic routier et de valoriser ou créer des zones de calme.
- Le renforcement des zones de calme en traitant les problématiques de nuisances sonores à leurs abords (relier ces zones de calme via des « couloirs de calme »).

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX

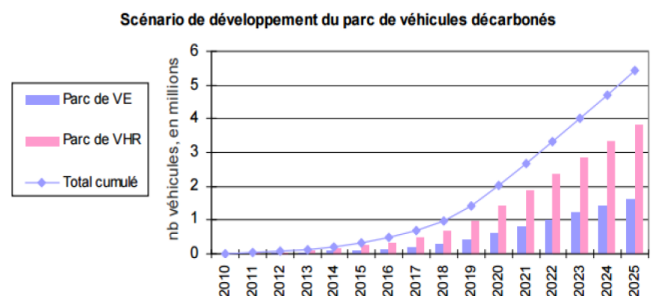
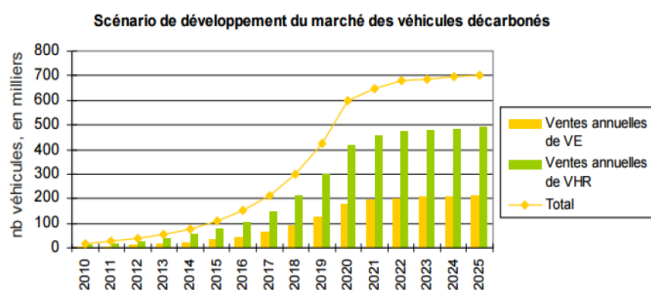
3. Les consommations d'énergie et émissions de GES

Des consommations d'énergie et des émissions de GES qui diminuent

Sur la CACPL, les transports sont le **premier poste** de consommation d'énergie finale. Cependant, cette consommation a diminué de 3,3% depuis 2007.

Les émissions de GES ont aussi diminué de 5,9% depuis 2007. Les émissions de CO₂ représentent près de 60% des émissions de GES dans le secteur des transports.

Une réduction de facteur d'émissions au kilomètre est à attendre compte-tenu de l'amélioration des performances de consommation des moteurs au fil du temps.



Enjeux pour le PDM

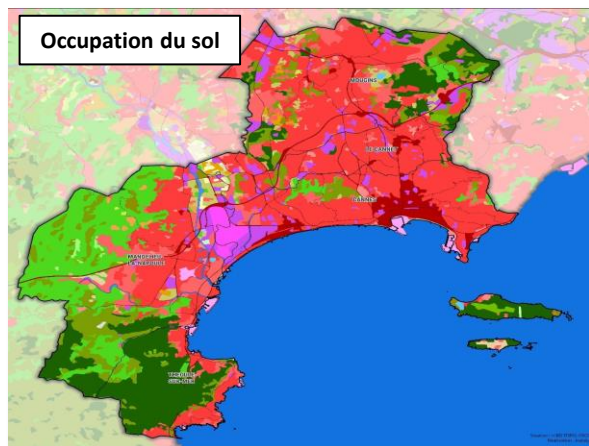
- La réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements.
- La réduction de l'usage de la voiture pour atteindre le cœur de l'agglomération.
- La réduction des besoins énergétiques liés à l'éclairage public.
- L'accompagnement au changement de comportement en termes de mobilités.
- L'accompagnement voire l'incitation au renouvellement du parc automobile et la favorisation de l'émergence de l'électro-mobilité.
- L'évolution du parc roulant du réseau de transports en commun.
- Faciliter l'émergence du Plan Climat Air Energie Territorial.
- La compatibilité du PDM avec les orientations du SRADDET PACA.

4. La consommation d'espace

Un territoire très artificialisé vite limité

L'extension de **l'urbanisation est vite limitée** : milieu physique (colline et mer) et accumulation des risques naturels. Les massifs de l'Estérel et de Tanneron restent préservés, même si les limites urbaines restent à définir, en lien avec l'offre de transport.

La plaine de la Basse Vallée de la Siagne quant à elle est déconnectée de son environnement.



Enjeux pour le PDM

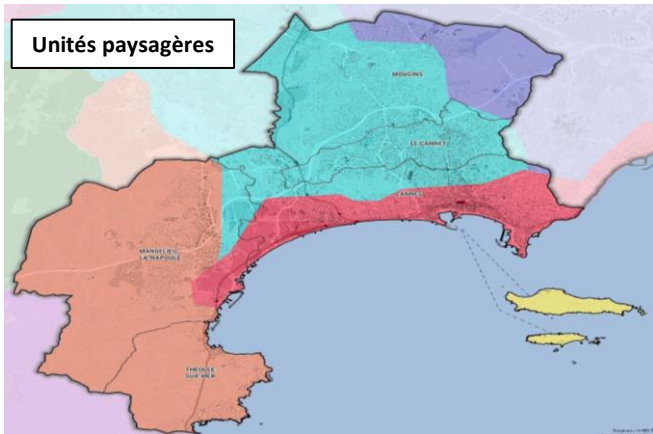
- La maîtrise des limites d'urbanisation du territoire de la CACPL.
- Le développement des infrastructures de transport nécessaire pour faciliter le trafic entre pôles d'activités et agglomérations dans le Bassin de la Siagne.
- La reconquête des paysages urbains contemporains mal ou sous-occupés et les mettre au profit du renouvellement urbain.
- La maîtrise des besoins en nouvelles infrastructures de transport (route) à l'échelle de l'agglomération et l'intégration des modes alternatifs dans ces nouveaux.
- L'arrêt du morcellement des ensembles paysagers agro-naturels entre Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer littoral vers le massif de l'Estérel-Tanneron.
- La mutualisation des offres de stationnement dans les secteurs de développement urbain (zones d'activités en particulier) et la requalification des bourgs et des extensions urbaines.
- Le renforcement des modes alternatifs dans les espaces de déplacement existants (partage de la voirie et création de moyens de stationnement propre).
- La réduction de la fragmentation des milieux (plateau de Valbonne) et des exploitations agricoles (vallée de la Siagne).
- Une gestion stratégique des affluences touristiques en période estivale, et leurs répercussions spatiales.

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX

5. Le patrimoine et paysage

Un paysage urbain à l'interface des massifs et du littoral

Sur la CACPL, de nombreux sites et bâtiments sont protégés. Le territoire présente une **grande diversité et richesse paysagère** entre le relief collinaire du fossé du Var et les massifs primaires de l'Estérel-Tanneron, qui laissent place aux grandes baies du littoral (plages de sables et de galets).



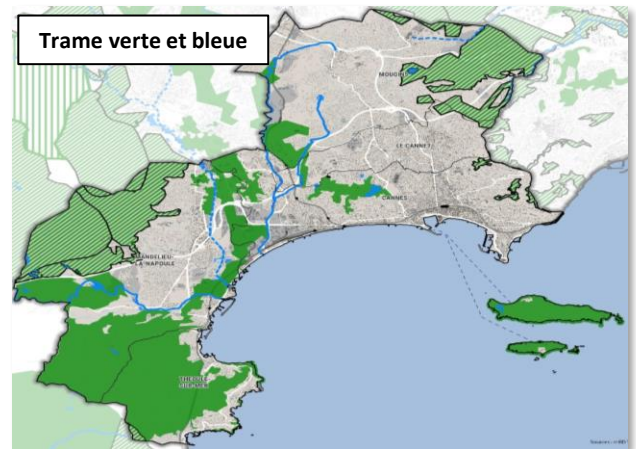
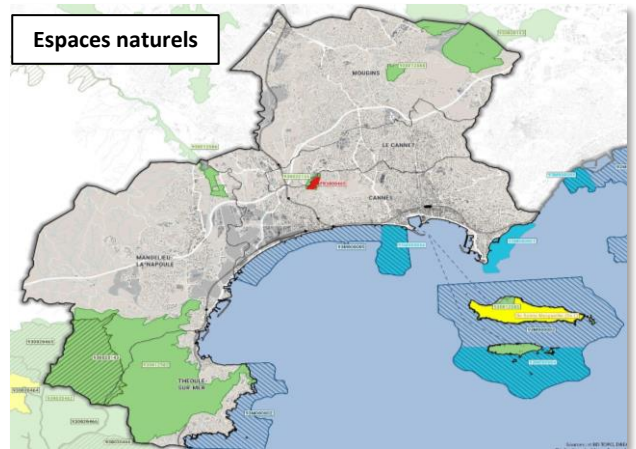
Enjeux pour le PDM

- La valorisation du patrimoine en améliorant les abords (diminution du trafic local, circulations douces, aménagements paysagers, etc.).
- La préservation et la valorisation des grandes trames paysagères naturelles (basse vallée de la Siagne) qui participent à la qualité paysagère.
- La mise en valeur des paysages depuis les infrastructures de transport. Traversée de l'autoroute et ligne ferroviaire : axe de découverte du département.
- La reconquête du front de mer dégradé : projet urbain (architecture, voirie, traitement du littoral).
- Relier les infrastructures portuaires à la structure urbaine (lien fonctionnel terre/mer).
- La création d'un sentier littoral entre Cannes, Mandelieu-la-Napoule et Théoule-sur-Mer.
- La valorisation des entités naturelles comme support à des circulations douces et à une nouvelle trame paysagère (développement d'un réseau de route verte par exemple).
- La réduction de la place dédiée à la voiture dans les zones urbaines, tant pour les besoins de circulation que de stationnement.
- L'évolution du partage de l'espace public au profit d'autres modes et d'autres besoins que ceux liés à la voiture avec une prise en compte dans ces évolutions des questions paysagères et du cadre de vie.
- La réduction des effets de rupture liés à la présence d'axes majeurs (accompagnement paysager, intégration des modes doux, etc.).

6. La biodiversité et les TVB

Une richesse écologique connue

La diversité paysagère favorise la **richesse écologique**, avec la présence de nombreux périmètres d'inventaire (13 ZNIEFF, 1 réserve biologique, plusieurs sites du Conservatoire du littoral), périmètres protégés (1 APPB, 1 site Natura 2000) et des espaces boisés classés à préserver.



Enjeux pour le PDM

- La préservation des zones d'intérêts écologiques majeurs ou réglementaires.
- La maîtrise de l'extension du réseau routier dans les zones de réservoirs de biodiversité et au sein des faisceaux de corridors écologiques (éviter le fractionnement des espaces naturels, protéger les corridors écologiques, préserver les espèces présentes sur le territoire).
- La prise en compte systématique de la problématique de la TVB dans la rénovation et l'extension d'axes routiers.
- L'adaptation progressive des systèmes d'éclairage pour une réduction de la pollution lumineuse.

ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ENJEUX

7. Les ressources en eau

Une ressource en eau bien présente

La CACPL est occupée par le **bassin versant de la Siagne**, de 548 km² de superficie. La Siagne est un fleuve permanent karstique qui prend sa source à Escragnolles pour se déverser dans le Golfe de la Napoule à Mandelieu-la-Napoule.

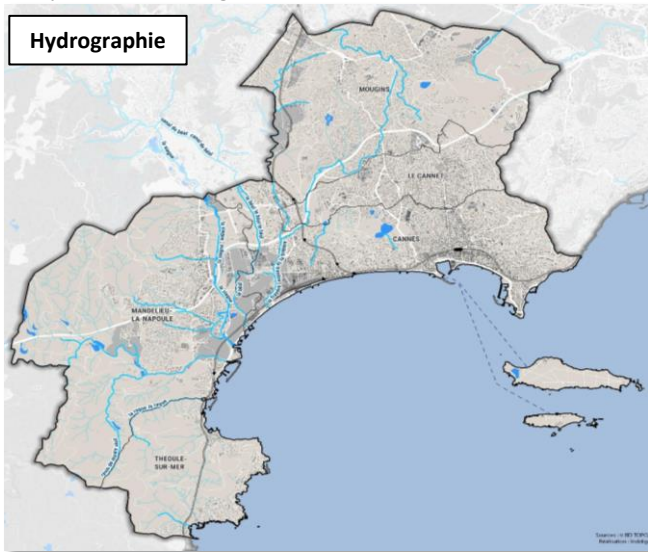
La qualité des eaux est relativement bonne, excepté certaines pollutions dus aux rejets agricoles.

L'imperméabilisation des sols rend les milieux aquatiques vulnérables aux pollutions par ruissellement et aux phénomènes de lessivage des sols.

Certains tronçons de cours d'eau se trouvent à proximité d'infrastructures routières importantes :

- La Grande Frayère : tronçon passant à proximité de l'A8, et plus en aval la RD9 suivi de l'avenue Pierre Poési et boulevard du Rivage.
- Le Riou de l'Argentière : tronçon passant à proximité de la RD2098.
- La Siagne à Mandelieu-la-Napoule : tronçon à Mandelieu-la-Napoule à proximité de l'intersection de l'A8, de la RD6007 et de la RD109. À noter qu'une partie de la Siagne est busée.

Hydrographie



Enjeux pour le PDM

- La maîtrise des rejets d'eau de voirie dans les milieux naturels sans pré-traitement.
- L'évolution des pratiques de nettoyage des espaces publics.
- La prise en compte des risques de perturbations des équilibres morphologiques des cours d'eau dans l'aménagement et la modernisation des infrastructures de déplacement – en particulier en matière de développement des aménagements cyclables et piétons le long des cours d'eau.

8. Les risques naturels

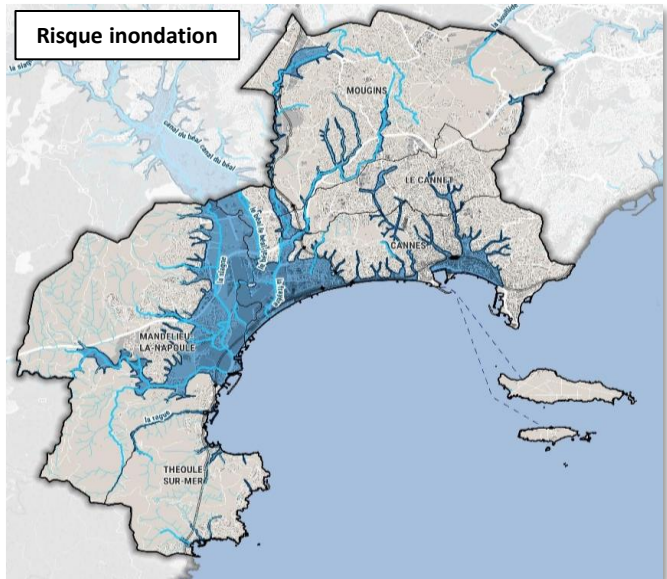
Un territoire sensible aux phénomènes climatiques

Le territoire de la CACPL est soumis à **plusieurs risques naturels** : risque sismique, risque incendie, risque mouvement de terrain, **risque rupture de barrage**, **risque inondation** pour lesquels des règles sont prescrites dans les **Plans de Prévention des Risques**.

Risque naturel et mobilité :

Seuls les risques inondation et rupture de barrage peuvent être pris en compte du fait qu'un linéaire non négligeable de voirie se situe en zone inondable (exposition des populations au risques = vulnérabilité).

Risque inondation



Enjeux pour le PDM

- La limitation du risque inondation par ruissellement à travers une prise en compte de la problématique dans l'évolution des surfaces imperméabilisées dédiées aux déplacements et au stationnement et dans leurs systèmes d'assainissement.
- La limitation de l'exposition des populations au risque soudain de rupture de barrage entre autres.
- La prise en compte du risque de mouvements de terrain pour Mougins dans la réalisation d'aménagement ou de parkings.
- Favoriser une approche multirisque pour une meilleure prise en compte des phénomènes climatiques.

3 AXES DE TRAVAIL RETENUS

Les orientations et enjeux identifiés lors du diagnostic du PDM ont permis d'élaborer 3 axes.

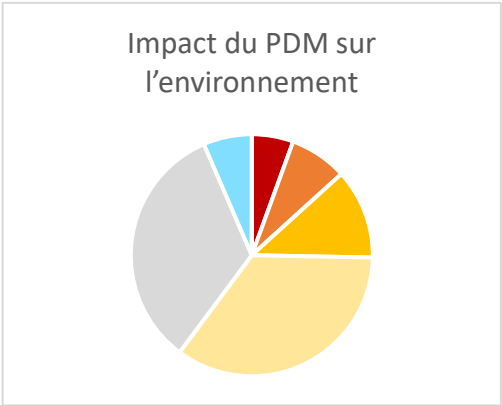
Les défis du PDM à relever
Les défis à relever concernent notamment le changement des mentalités et des pratiques en faveur des modes doux, et au détriment du véhicule personnel. Cela passera donc par une meilleure communication des modes alternatifs, tout en continuant d'améliorer la qualité des services proposés.



Une mobilité courte pour tous : la mobilité au cœur de la qualité de vie

Une accessibilité performante : un levier d'attractivité du territoire

Un territoire connecté : les nouvelles technologies au service d'une mobilité plus durable



Répartition des impacts recensés du PDM par niveau d'impact sur l'ensemble des thématiques

Fort	IMPACT POSITIF
Significatif	
Modéré	
Négligeable / à démontrer	
Nul	IMPACT NUL / NEUTRE
Négligeable / à démontrer	
Modéré	IMPACT NÉGATIF
Significatif	
Fort	

Le PDM de la CACPL a un **impact attendu largement positif sur l'environnement**. L'orientation principale du PDM est de **réduire la place de la voiture à travers le report modal vers la marche, le vélo ou les transports en communs**. 16 actions de l'axe 1 vont dans ce sens et se concentrent sur :

- Les aménagements cyclables existants ;
- Sécuriser la pratique avec des itinéraires aménagés ;
- Résorber les coupures créées par les infrastructures ;
- Le stationnement : une politique en faveur de l'accessibilité du territoire.

Par ailleurs, le PDM favorise le développement de véhicules « propres », dits décarbonés à travers 14 actions de l'axe 2. La plan se concentre sur :

- La mobilité décarbonée : une dynamique déjà engagée sur le territoire ;
- Un territoire connecté : les nouvelles technologies au service de la mobilité.

Enfin, l'axe 3 du PDM rend le territoire plus accessible par des modes de transports alternatifs. À ce titre, les 14 actions du PDM prévoient de :

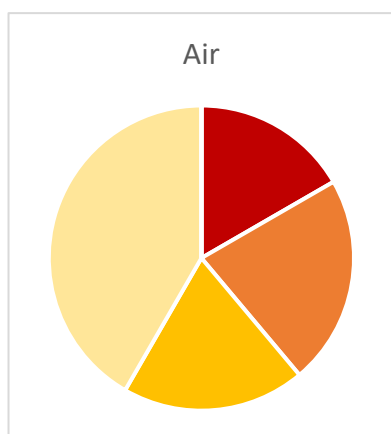
- Coordonner l'accessibilité du territoire pour tous les modes et tous les publics ;
- Déterminer le niveau d'intermodalité à mettre en œuvre aux points d'entrée du territoire ;
- Poursuivre le développement et l'amélioration du réseau de transports en commun ;
- Étoffer les connexions entre les territoires ;
- Penser l'urbanisme en relation avec la mobilité.

IMPACTS DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT

1. La qualité de l'air

Les actions du PDM sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air grâce à la réduction du trafic de véhicules individuels au profit d'un report modal vers les transports en commun, les modes actifs (vélo, marche à pied), et dans une moindre mesure, le développement des véhicules partagés (covoiturage), augmentant ainsi le taux d'occupation des véhicules de particuliers pour in fine réduire les émissions de polluants par passager.

Parmi les autres effets à retenir, le développement de véhicules décarbonés (hydrogène, électrique) ainsi que la déviation des flux automobiles (effets et impacts localisés sur la qualité de l'air) sont également importants pour obtenir des améliorations en matière de la qualité de l'air.



Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la qualité de l'air

A l'inverse, le développement d'axes forts (bretelle de Tourades vers l'A8), du covoiturage, ainsi que l'évolution du maillage du réseau urbain entraîneront une augmentation de la circulation des transports (individuels ou collectifs) ayant un impact sur la qualité de l'air. Ces émissions atmosphériques viendront s'ajouter à celles du trafic actuel. Pour autant, ce renforcement reste conditionné à un report modal significatif sur le territoire prévu par le PDM.

36 fiches-actions engendrent des impacts positifs sur la qualité de l'air

- 6 fiches-actions à impact positif fort ;
- 8 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 7 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 15 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

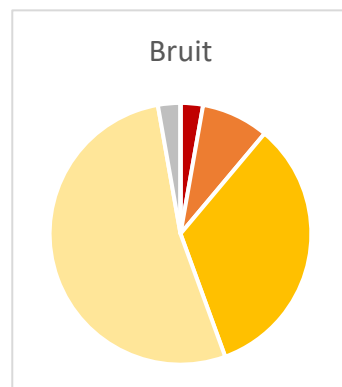
Cela représente 81% des fiches-actions du PDM.

2. Les nuisances sonores

Les leviers du PDM pour réduire le bruit sont :

- Des actions de modération des vitesses, limitant le bruit du moteur et le bruit de roulement.
- Des actions sur le trafic routier, en développant le report modal, le covoiturage ou encore en réorganisant le flux d'axes de circulation.
- Des actions sur la place de la voiture, en réduisant physiquement la place de la voiture (réduction de l'offre de stationnement, mise en sens unique d'une voie, ...).
- Des actions visant à développer les véhicules silencieux (vélos, bus, voitures électriques).

Le PDM pourrait permettre une baisse significative du trafic routier et un apaisement des vitesses, pour in fine réduire le bruit. Il s'appuie également sur des mesures favorables à la réduction de la place de la voiture et au développement des véhicules électriques.



Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les nuisances sonores

À l'inverse, 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.

35 fiches-actions engendrent des impacts positifs sur les nuisances sonores

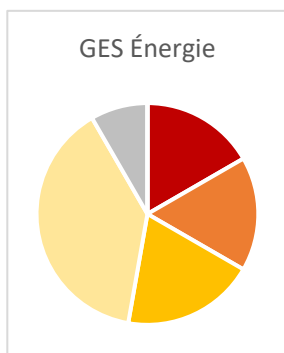
- 1 fiche-action à impact positif fort ;
- 3 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 12 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 19 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 79% des fiches-actions du PDM.

3. Les consommations d'énergie et émissions de GES

Les actions participent à diminuer les émissions de GES par le report modal vers les modes actifs et vers les transports collectifs. Le développement de véhicules « propres » ou à faible impact, et l'évitement de trajets individuels en véhicules particuliers via la mise en place de plan de mobilité scolaire ou entreprise notamment participent également à réduire les émissions de GES.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les consommations d'énergie et émissions de GES



Cependant, le développement d'une offre de transports collectifs plus conséquents pourrait dans un premier temps induire une augmentation des émissions de GES qui se cumuleraient avec celles existantes. Cette augmentation reste temporaire, et est vouée à diminuer par le basculement progressif des changements de comportement, de la voiture personnelle vers les transports collectifs ou modes doux. À horizon du PDM, ce report modal entraînera une diminution globale des émissions de GES.

Par ailleurs, une consommation d'énergie sera à constater par le développement d'infrastructures cyclables ou parcs relais (éclairage des équipements), le développement de bornes électriques ou encore l'évolution des motorisations.

Ces consommations d'énergie supplémentaires pourront pour autant être limité par :

- la mise en place d'un système d'éclairage adapté selon les heures de pointes de fréquentation avec interruption la nuit.
- l'implantation de panneau solaire au droit des nouveaux éclairages électriques.
- le choix d'un éclairage des candélabres et mats extérieurs par des ampoules LED.

33 fiches-actions engendrent des impacts positifs

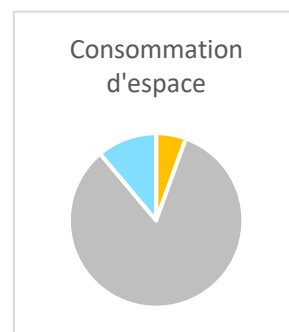
- 6 fiches-actions à impact positif fort ;
- 6 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 7 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 14 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 75% des fiches-actions du PDM.

4. La consommation d'espace

En raison du rééquilibrage de l'espace déjà artificialisé pour les modes doux et les transports en commun, le PDM n'est pas à l'origine d'une consommation d'espace significative. En requalifiant les aménagements existants, le PDM a un impact positif sur la consommation d'espace. En effet, une meilleure gestion de l'espace se traduit par exemple par la redéfinition des places de stationnement au profit d'axe cyclable, la mutualisation de l'offre de stationnement ou encore la maîtrise de la consommation d'espace de la desserte des extensions urbaines.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la consommation d'espace



Les seuls impacts négatifs recensés dans le PDM en matière de consommation d'espace sont liés aux aménagements d'infrastructures/équipements cyclables pour lesquels les proportions d'espaces consommées ne sont pas encore estimées. Néanmoins, le PDM de la CACPL vise à favoriser le renforcement des modes alternatifs dans les espaces existants, limitant ainsi la consommation d'espace naturel ou agricole.

Les impacts négatifs sont également liés au développement de l'offre de stationnement d'aire de covoiturage, et enfin la création de la bretelle de Tourades.

Pour limiter ces impacts, il conviendra de privilégier le développement des aires de stationnement dans le tissu urbain existant après requalification de ce dernier, et de privilégier le développement selon une logique de mutualisation avec les besoins environnants.

Au-delà des aménagements linéaires au sol de type voie verte, une attention particulière sera à porter que la création d'ouvrages de franchissements de reliefs (vallées), ouvrages souvent impératifs pour la continuité cyclable et pour générer des usagers. Cet aspect reste néanmoins plus important en matière de paysage voire de biodiversité.

2 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente seulement 4,5% des fiches-actions du PDM.

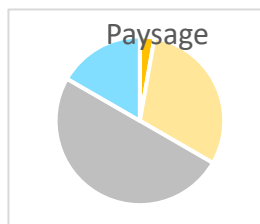
5. Le patrimoine et paysage

L'impact des actions du PDM sur le paysage est majoritairement indirect, et souvent subjectif puisque soumis à la perception des habitants des modifications du partage de l'espace et de l'usage des transports.

Une requalification de l'espace public par la réorganisation des circulations en faveur des modes doux et la réduction de la place de la voiture donnent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de mettre en valeur le patrimoine alentour et de valoriser le cadre de vie des riverains. En ce sens, la découverte et l'appropriation des paysages du territoire pourront être attendus à travers les actions en faveur des modes doux de l'axe 1.

Enfin, le PDM participera à la mise en valeur du paysage et du patrimoine en favorisant une meilleure articulation des politiques urbaines et des transports en évitant notamment le mitage urbain.

Répartition du bilan
environnemental des fiches-
actions par niveau d'impact au
regard de leurs impacts sur le
paysage



Pour autant, l'impact du PDM sur le paysage et le patrimoine est lié à l'attention qui sera accordée ou non à l'intégration des nouveaux projets lors de leur conception. Lors de l'aménagement de chaque projet, tels que l'intégration des équipements des nouvelles offres de stationnement (covoiturage, vélo, ...), une attention particulière devra être apportée à l'intégration paysagère des projets et aux co-visibilités avec le patrimoine existant, pour ne pas être source d'impacts visuels négatifs. Pour éviter les impacts négatifs, le principe de mutualisation reste primordial.

En lien avec la création de la bretelle de Tourades vers l'A8, la qualité architecturale (volumes, textures, couleurs, matériaux, ...) de cette superstructure devra être renforcée pour ce type d'ouvrage, quel que soit le contexte paysager dans lequel il s'insère.

Enfin, les impacts négatifs sur le paysage peuvent également être liés au développement des équipements d'éclairage de l'espace public, ainsi que sur la création d'ouvrages de franchissement de barrières naturelles. Une réflexion sur l'impact paysager des candélabres et de l'éclairage devra être réalisée.

12 fiches-actions engendrent des impacts positifs

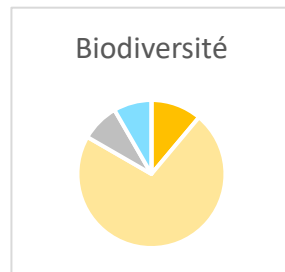
- 1 fiche-action à impact positif modéré ;
- 11 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 27% des fiches-actions du PDM.

6. La biodiversité et les TVB

Les principales menaces sur les milieux naturels du territoire et sur la faune proviennent de l'urbanisation du territoire. Ainsi, en limitant l'étalement urbain et l'espace dédié aux voitures, le PDM a une action positive sur la biodiversité.

Répartition du bilan
environnemental des fiches-
actions par niveau d'impact au
regard de leurs impacts sur la
biodiversité



Le développement des transports collectifs ou la réalisation de pistes cyclables, s'ils ne sont pas encadrés et réfléchis, peuvent détruire en partie, ou du moins perturber, des espaces naturels en zones urbaines ou périurbaines, voire accroître la fragmentation des milieux.

Il conviendra de prendre en compte l'impact négatif temporaire en phase travaux que peuvent engendrer les nouveaux projets et les réaménagements existants. Les perturbations et dérangements de la faune et de la flore locale sont principalement dues aux zones de travaux (base de vie, voies d'accès temporaires, ...) plus étendues que les emprises de projet. Les impacts permanents en phase exploitation concernent les nouveaux projets uniquement, par la destruction des habitats de la faune et de la flore, ainsi que par effet de coupure fragmentant les milieux.

Ces impacts sont plus précisément étudiés dans les dossiers réglementaires. Il convient de privilégier de :

- Prendre en compte la biodiversité dans l'implantation des futurs projets et leur aménagement paysager.
- 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.
- Limiter la fauche des bas-côtés des voies ou des espaces délaissés et favoriser la « gestion différenciée » des espaces.
- Installer dans les sections sensibles des panneaux avertissant les usagers de la route de traversées possibles d'animaux.
- Sécuriser les nouvelles infrastructures routières en créant des ouvrages de franchissement pour la faune.

30 fiches-actions engendrent des impacts positifs

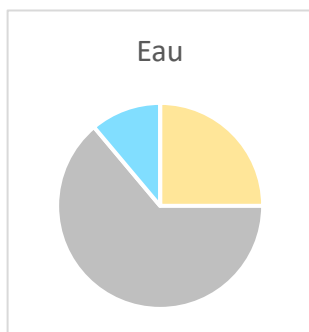
- 4 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 26 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 68% des fiches-actions du PDM.

7. Les ressources en eau

Les actions ayant un impact positif sur la ressource en eau sont liées à la réduction de la place de la voiture (ou autres véhicules motorisés) et donc in fine à la réduction du trafic routier. Ces actions auront pour conséquence de diminuer les charges polluantes (hydrocarbures, huiles, particules fines, poussières) rejetées dans les milieux naturels lessivées depuis les infrastructures routières. Le report modal et le développement des modes doux (marche et vélo) vise à limiter les rejets de charges polluantes, et ainsi vers un impact moindre sur les eaux superficielles ou souterraines.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur les ressources en eau



Certaines actions du PDM de la CACPL sont susceptibles d'impacter la qualité de la ressource en eau, en cause les actions qui prévoient une imperméabilisation des sols (nouvelles voies de circulation routières et cyclables, lieux d'intermodalité, stationnements de vélos). L'imperméabilisation des sols est à l'origine de :

- Une dégradation de la qualité des eaux, via les émissions de charges polluantes des véhicules motorisés et le lessivage de ces dernières vers les milieux aquatiques.
- Une perturbation du régime des eaux en modifiant les infiltrations naturelles.

Des impacts temporaires seront également possibles en phase travaux par la perturbation des écoulements des eaux ou par l'apport de charges polluantes des engins vers le milieu naturel, en cas d'une mauvaise gestion des eaux.

Néanmoins, ces impacts négatifs restent limités puisque l'imperméabilisation des sols a été étudiée pour être minimisée au maximum pendant la conception du plan. Les aménagements sont prévus dans un contexte déjà fortement urbanisé.

9 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente seulement 20% des fiches-actions du PDM.

8. Les risques naturels

Le PDM n'a que très peu d'impacts sur les risques naturels et technologiques. Les actions du PDM ayant un impact positif sur les risques naturels se traduisent par la limitation des constructions dans les zones à risques.

Les aménagements d'infrastructures, de parcs relais ou de stationnements, dans les zones sensibles aux risques naturels, peuvent avoir une incidence négative, et devront ainsi faire l'objet d'une attention particulière.

2 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- Il s'agit uniquement d'impact positif négligeable ou à démontrer.

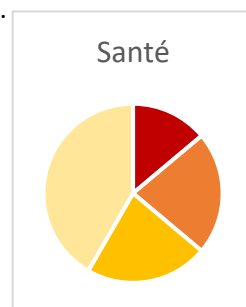
Cela représente seulement 4,5% des fiches-actions du PDM

9. La santé

Le PDM a un impact positif sur la santé, et est lié à deux facteurs majeurs :

- La diminution de la part modale de la voiture et l'amélioration de la qualité de l'air,
- Le développement des modes actifs, en particulier celui recherché du vélo, et l'augmentation de l'activité physique quotidienne.

Répartition du bilan environnemental des fiches-actions par niveau d'impact au regard de leurs impacts sur la santé



Le PDM peut toutefois avoir un impact négatif sur la santé, à cause des phénomènes de déviations ou de création de flux, et in fine à l'augmentation de la place de la voiture. Les axes qui voient leur trafic s'intensifier en zone bâtie sont susceptibles de renforcer les problématiques d'exposition des populations aux nuisances liées au trafic routier. Ces risques, identifiés dans le cadre de l'évaluation environnementale, doivent être avant tout surveillés.

36 fiches-actions engendrent des impacts positifs

- 5 fiches-actions à impact positif fort ;
- 8 fiches-actions à impact positif significatif ;
- 8 fiches-actions à impact positif modéré ;
- 15 fiches-actions à impact positif négligeable ou à démontrer.

Cela représente 81% des fiches-actions du PDM.