

**Création d'une voie de désenclavement  
dans le secteur des Adrets  
- Commune de GRASSE (06) -**

**Annexes au Cerfa n°14734\*02 « Examen au cas par cas »**

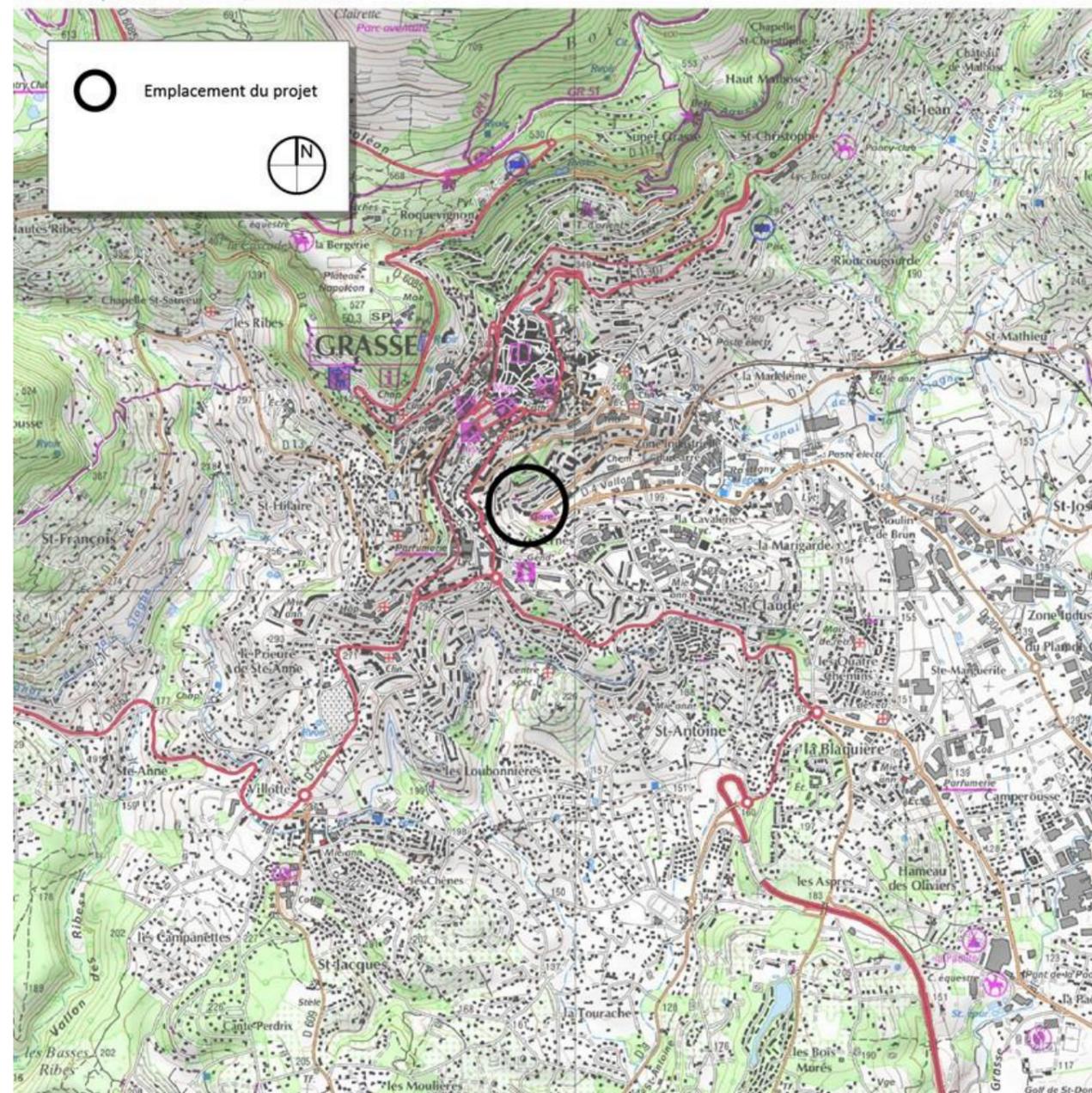
**Sommaire :**

- **Annexe I** : Plan de situation général – échelle 1/25000
- **Annexe II** : Planche photos
- **Annexe III** : Plan général des travaux
- **Annexe IV** : Plans des abords du projet – échelle 1/2500
- **Annexe V** : Notice d'évaluation environnementale

## ANNEXE I : PLAN DE SITUATION

### PLAN DE SITUATION

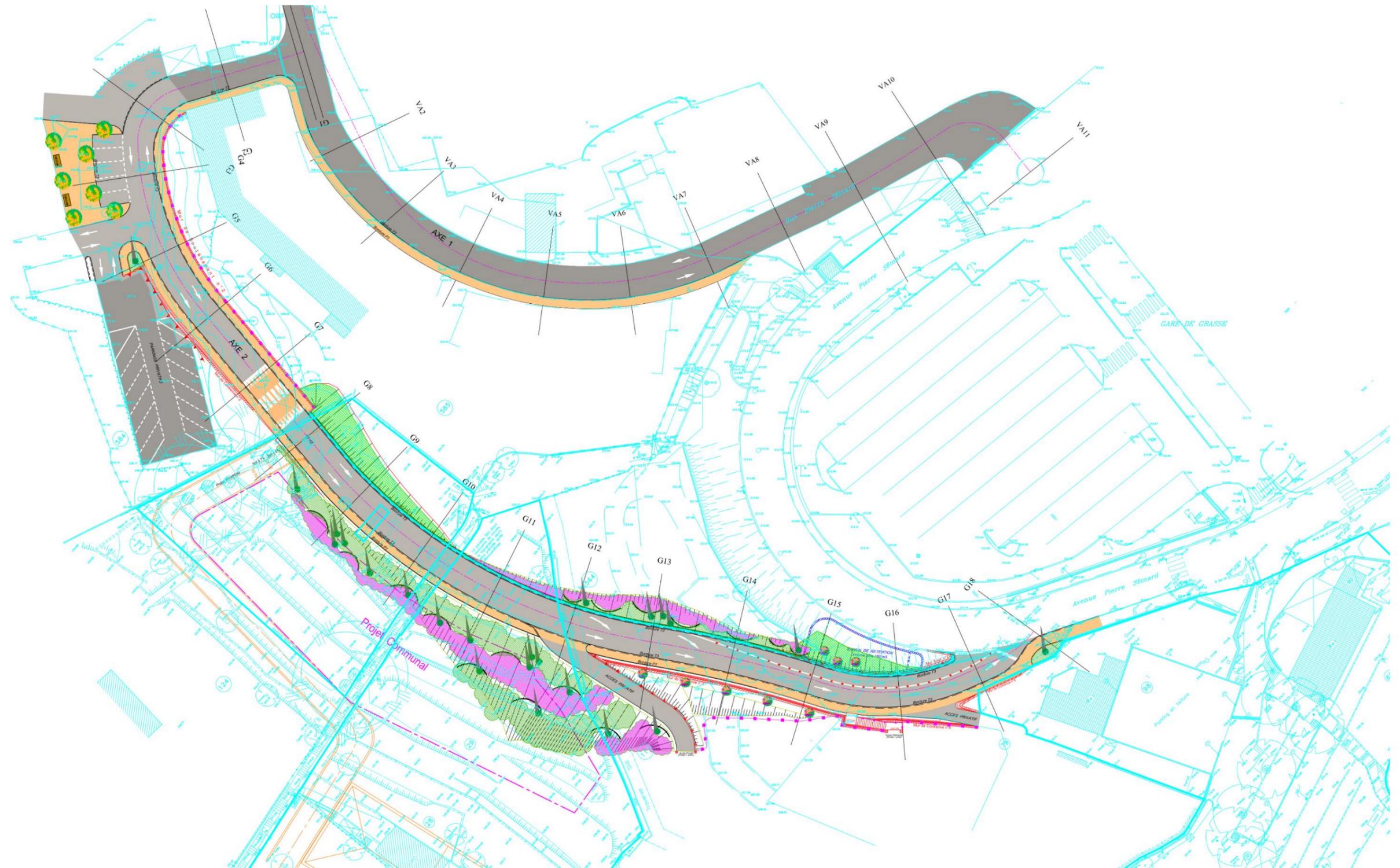
échelles 1/25 000 - source Géoportail IGN scan 25



ANNEXE II : PLANCHE PHOTOS



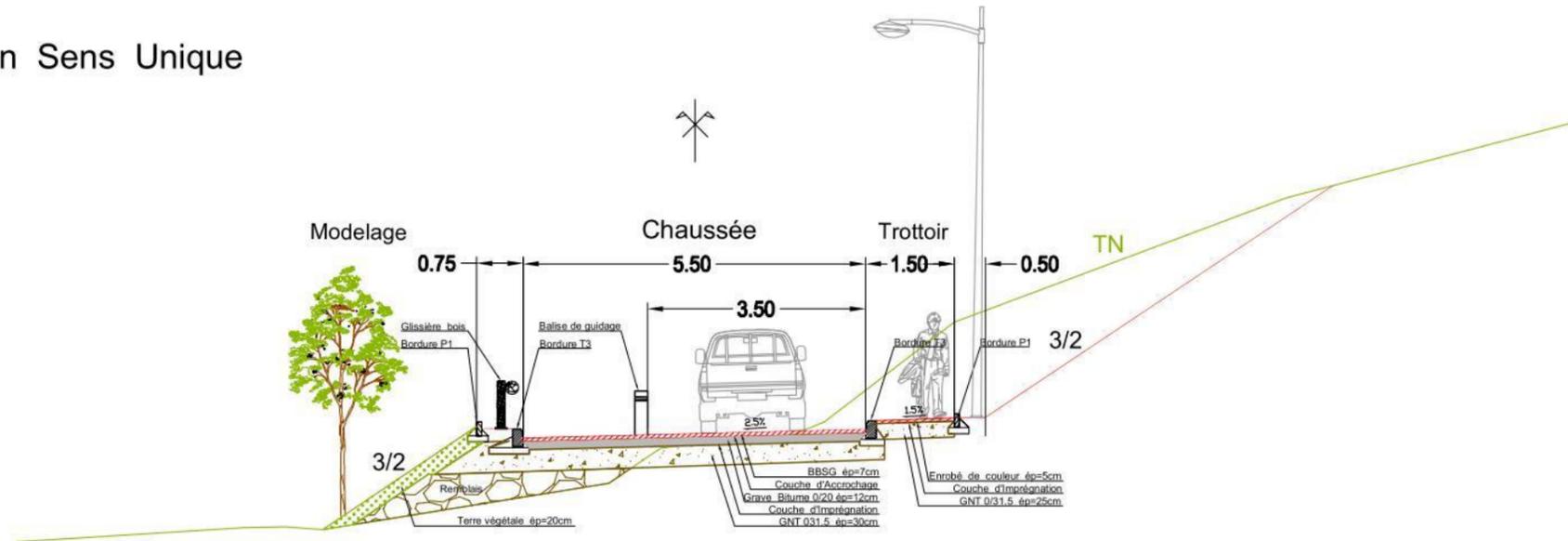
ANNEXE III : PLAN GENERAL DES TRAVAUX



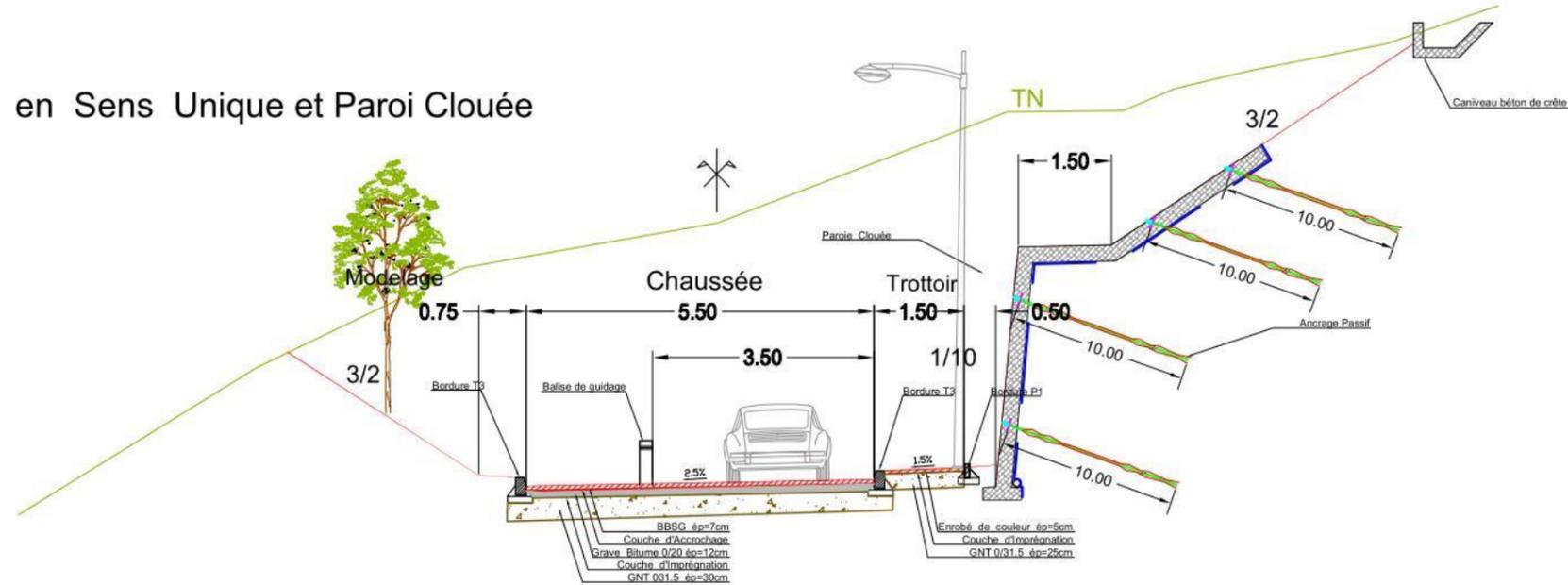
# Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

## • Profils en travers type

### Cas en Sens Unique

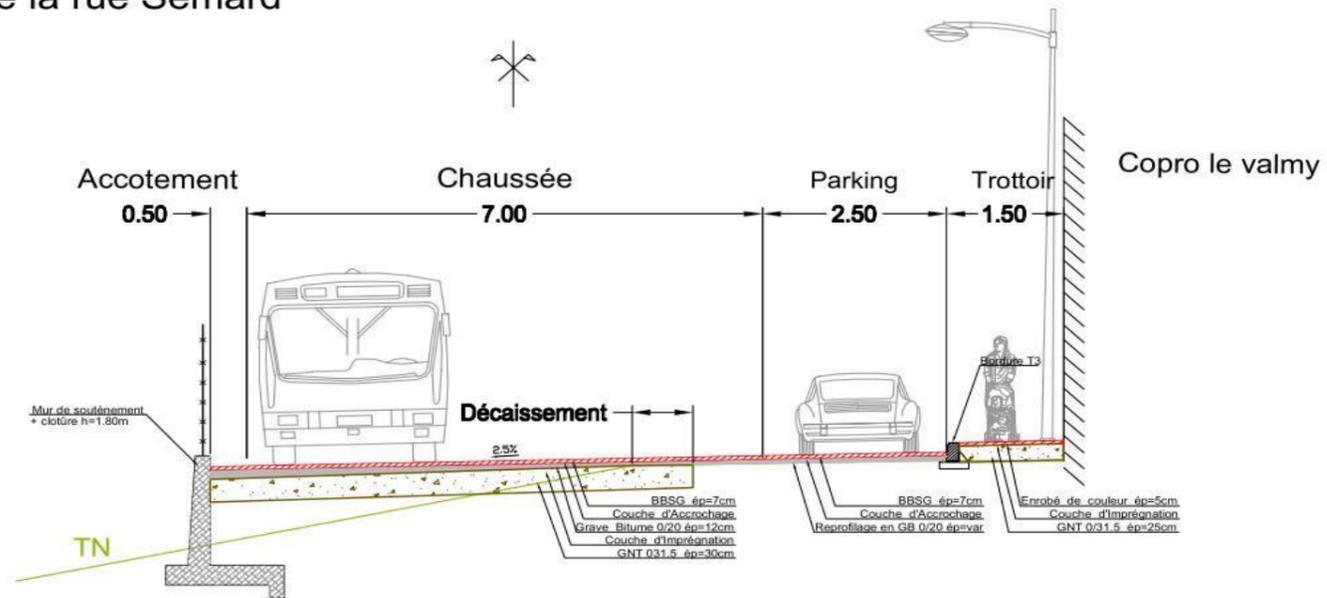


### Cas en Sens Unique et Paroi Clouée

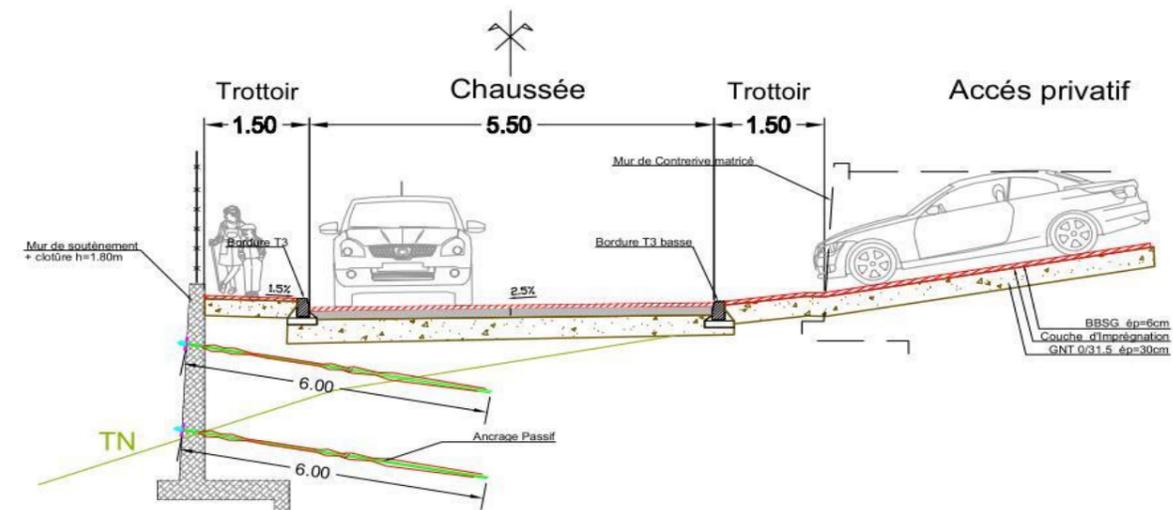


Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

Cas en élargissement de la rue Semard



Cas en Double Sens et Mur de soutènement



## ANNEXE IV : PLAN DES ABORDS DU PROJET

Plan des abords - photo aérienne du site  
échelle 1/2500 - source Géoportail - orthophotoplan mission 2012



## ANNEXE V : NOTICE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

### 1. DESCRIPTION DE L'OPERATION

#### A. Contexte de l'opération

Le projet se situe dans le quartier des Adrets, à moins de 500 m du centre-ancien de Grasse, en bordure du parking de la gare ferroviaire de Grasse.

Au travers d'une **convention de rénovation urbaine** signée le 9 avril 2008 par 18 partenaires (dont l'ANRU), la commune de Grasse a choisi de mettre en place un projet de renouvellement urbain sur le périmètre Quartier de la Gare. Selon la convention ANRU, les axes du projet de renouvellement urbain sur ce quartier doivent permettre :

- d'arrimer le quartier au centre-ville,
- de le faire participer au développement général du secteur,
- de lui faire bénéficier de la dynamique engendrée par la remise en fonctionnement de la gare TER,
- d'améliorer son fonctionnement urbain par :
  - o l'amélioration de l'habitat dégradé (plan de sauvegarde) ; réhabilitation et résidentialisation du parc social,
  - o la mise en place d'une gestion urbaine de proximité, incluant une politique de peuplement cohérente, y compris sur le parc privé,
- de promouvoir les activités commerciales et économiques revitalisant le quartier,
- de favoriser le développement social du secteur en mobilisant tous les outils existants et augmentant les moyens déjà mis en œuvre à travers la politique de la Ville.

La réorganisation du quartier de la gare a pour but d'affirmer le **rôle structurant de l'avenue Pierre Sépard (ou RD4) dans le quartier, en hiérarchisant et en identifiant la voirie secondaire (notamment la voie de désenclavement de la présente étude)**. Elle a également pour fonction d'assurer la continuité urbaine avec le centre-ville et d'organiser l'espace entre le piéton et l'automobile.

La refonte de la structure viaire permettra notamment de :

- sécuriser les voies de dessertes des diverses résidences en clarifiant le partage des usages piétons / automobiles,
- mettre en cohérence la capacité de stationnements liés aux besoins propres du quartier et à ceux générés par les activités projetées sur le site ou à proximité,
- mettre en relation, par le biais d'aménagements adaptés, les voies actuelles et futures (stationnements le long de l'avenue, trottoirs, ...) favorisant l'ancrage du quartier dans le secteur Grand Centre.

#### B. Caractéristiques techniques du projet

Le projet consiste en la création d'une voie qui permettra de :

- désenclaver les ensembles HLM existant (soit un total d'environ 400 logements),
- shunter la section de voie inconfortable et dangereuse desservant la copropriété à l'Est de la zone d'étude.

Afin de répondre à ces objectifs, le projet de voie de désenclavement peut être décomposé en deux sections :

- une reprise de voie existante se raccordant sur l'Avenue Pierre Sépard au niveau du petit giratoire derrière la gare. Cette voirie sera recalibrée entre 6 et 7 mètres et sera reprofilée principalement au niveau des trottoirs afin de favoriser le confort des piétons,
- une section nouvelle à sens unique (5,50 m de large) sécurisera les entrées et sorties des projets à venir et disposera d'un trottoir de 1,50 m.

Certains points techniques ont déjà été décidés à ce stade de définition du projet :

- le profil de la section neuve est assez hétérogène, avec des pentes allant jusqu'à 13%,
- la voies d'accès privés seront rétablis en enrobé,
- un trottoir sera réalisé côté amont pour permettre les circulations depuis les futurs projets jusqu'à la RD4,
- un plateau traversant sera installé au droit du possible futur établissement scolaire afin de pouvoir réguler la vitesse des usagers,
- la nouvelle voirie sera bordée par des murs de soutènement et des murs de contre-rive avec des structures mixtes murs/talus,
- quelques arbres seront plantés pour offrir de l'ombrage aux véhicules et rompre la verticalité des murs de part et d'autre de la chaussée,
- des clôtures de hauteur 1,50 m seront mises en place sur les murs de soutènement, ainsi que des glissières bois de 0,70 m,
- l'ensemble des réseaux sera étendu aux emprises du projet,
- un bassin d'un volume de 180 m<sup>3</sup> sera réalisé en béton armé et positionné au bas de la nouvelle voie.

### 2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

#### A. Analyse du milieu physique

##### Climatologie

Le **climat général** de la zone est de type méditerranéen à influence continentale, caractérisé par :

- une longue période estivale à la fois chaude et sèche,
- des températures plus froides en hiver que sur le littoral,
- des précipitations concentrées au printemps et à l'automne, sous forme d'averses orageuses de courte durée et de faible intensité avec une grande variabilité interannuelle. Ce régime des précipitations favorise des épisodes de crues et le ruissellement à l'origine des phénomènes d'érosion.

**Climat : Enjeu modéré**

**Sensibilité faible**

##### Qualité de l'air

Selon le dernier inventaire des émissions réalisé par Air PACA nommé Emiprox en 2010, les **principales sources d'émission de polluants** de la zone d'étude sont :

- le trafic routier (notamment les trajets domicile-travail et l'accès à la gare ferroviaire) pour le NO<sub>x</sub>, le CO<sub>2</sub>, les PM<sub>10</sub>, les PM<sub>2,5</sub>, les GES et le CO,
- le parc résidentiel (plusieurs immeubles d'habitations sont présents) et le tertiaire pour le SO<sub>2</sub>,
- l'activité industrielle pour les COVNM. Selon l'iREP en 2012, **10 des 25 établissements émettant des substances dans l'air** dans le département des Alpes-Maritimes se trouvaient sur la commune de Grasse. L'établissement le plus proche de la zone d'étude (Robertet Ville) se situe à 200 m au Sud-Est. Spécialisé dans la fabrication d'huiles essentielles, il a émis 225 t de composés organiques volatils non méthaniques dans l'air et produit 110 t de déchets dangereux en 2012.

La station de Grasse Clavecine (type urbain) est située à 500 m au Nord-Ouest de la zone d'étude.

En 2012, sur cette station a été mesurées les concentrations en NO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub> :

- la valeur cible européenne en ozone pour la protection de la santé (120 µg/m<sup>3</sup> en moyenne sur 8 heures, et ce pas pendant plus de 25 jours par an en moyenne sur 3 ans) n'a pas été respectée avec un dépassement pendant 32 jours par an sur la période 2010-2012. La valeur cible pour la protection de la végétation, s'exprimant en AOT 40, a aussi été dépassée,
- les concentrations en dioxyde d'azote sont en-deçà de la valeur limite annuelle de 40 µg/m<sup>3</sup> (31 µg/m<sup>3</sup>), tout comme à la valeur limite horaire de 200 µg/m<sup>3</sup> (76 µg/m<sup>3</sup>),
- aucune procédure d'information/recommandations de la population, ni d'alerte n'ont été mises en œuvre pour le dioxyde d'azote.

La concentration des industries sur le territoire communal, l'importance du trafic routier et la densité résidentielle affectent la qualité de l'air et répandent des panaches de pollution.

**Qualité de l'air : Enjeu modéré**

**Sensibilité faible**

##### Topographie

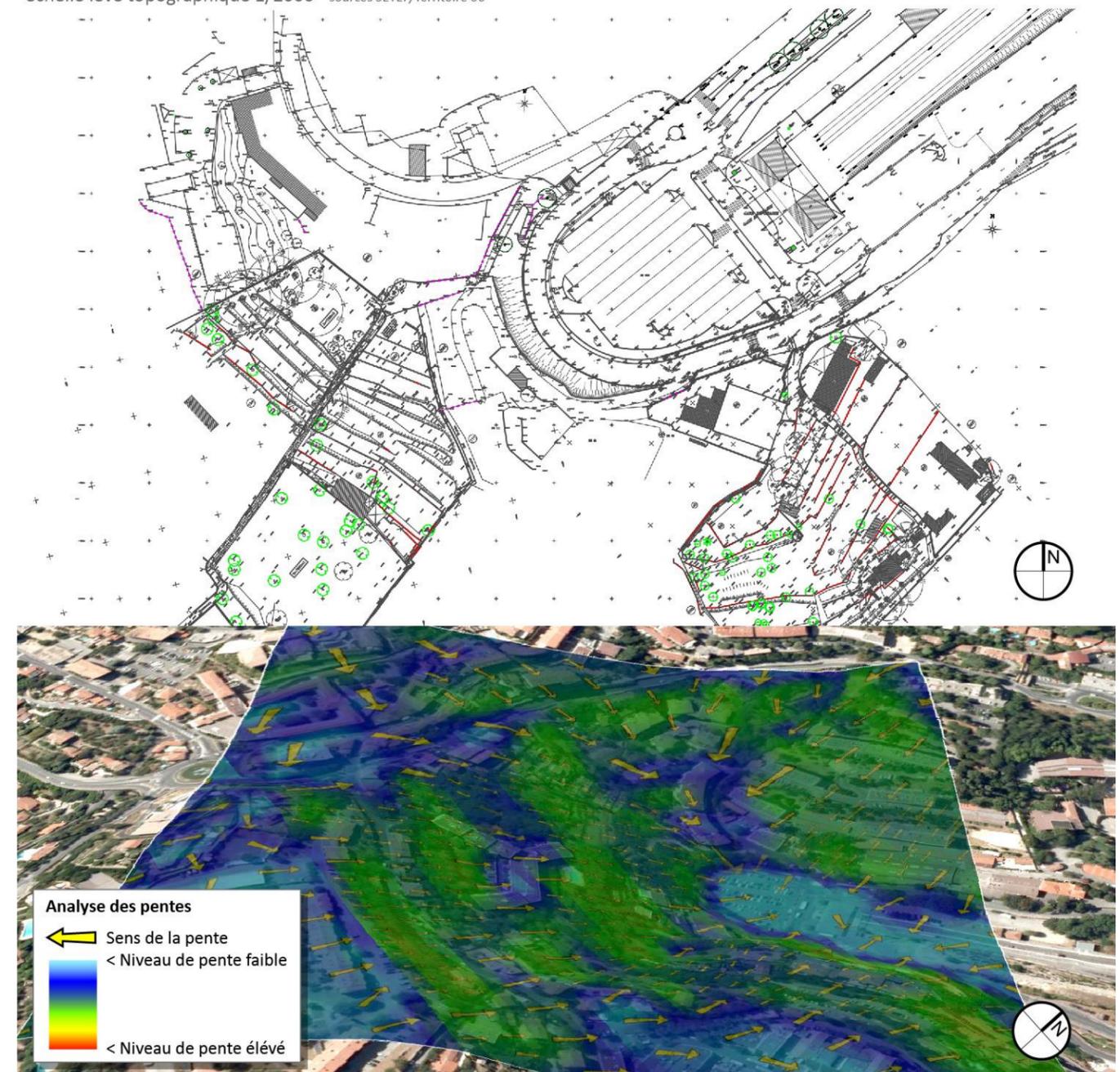
La ville de Grasse est localisée au niveau d'un territoire de plaine, en limite de falaises pouvant atteindre 1 400 m et constituant la barrière entre le pays côtier et l'arrière-pays grassois. Le projet se trouve sur un terrain présentant une **forte déclivité** en contrebas de deux axes importants (avenues de Provence et Pierre Sépard). La **pen**te du terrain, d'orientation Sud-Ouest / Nord-Est présente une déclivité variable d'un point à l'autre de la zone d'étude, pouvant atteindre 80%. L'**altitude** du terrain oscille d'Est en Ouest de 213 m à 245 m NGF.

**Topographie : Enjeu modéré**

**Sensibilité forte**

##### Contexte topographique

échelle levé topographique 1/2000 - sources SETEF/Territoire 06



## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### Risques naturels

L'article R. 563-4 du Code de l'Environnement relatif à la prévention du risque sismique divise le territoire national en cinq zones de sismicité croissante : 1, 2, 3, 4 et 5.

La commune de Grasse se trouve en zone 3 de **sismicité modérée**.

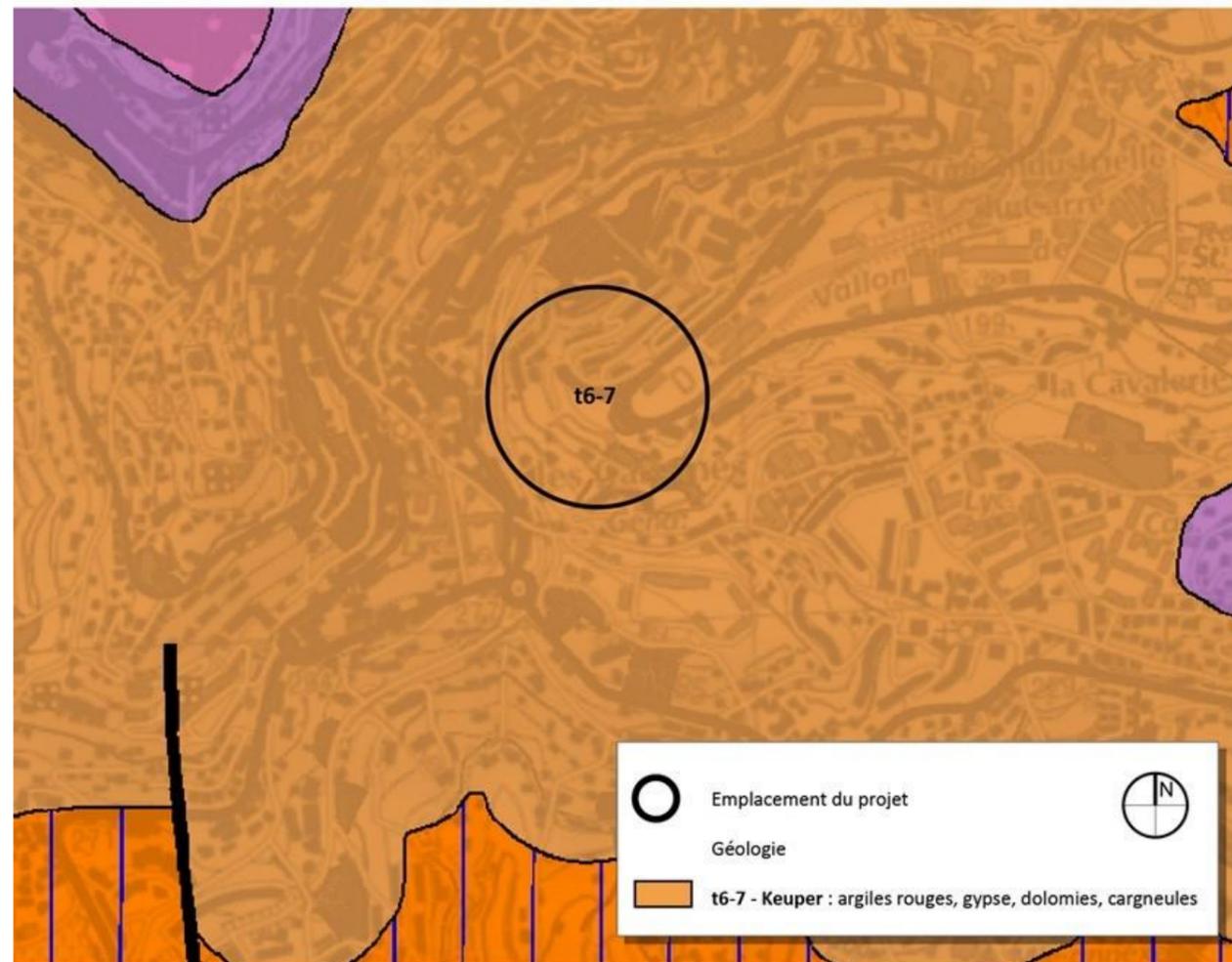
La commune de Grasse dispose des Plans de Prévention des Risques (PPR) Mouvements de terrain et Feux de forêts approuvés respectivement les 1<sup>er</sup> juin 2004 et 13 juillet 2009, et d'un porter à connaissance de l'aléa retrait-gonflement des sols argileux datant du 27 janvier 2012.

Le **risque « glissement de terrain »** et l'**aléa retrait-gonflement des sols argileux** sont moyens dans la zone d'étude.

De plus, suite à la campagne de sondage réalisée dans le cadre d'une étude géotechnique (Ginger), les risques liés à un aléa d'instabilité/glissement sont faibles à modérés en l'état actuel du site.

### Carte géologique

échelles 1/10 000 - source BRGM Carte géologique 1/50 000 vecteur harmonisée - IGN scan 25



### Géologie

La région grasseoise s'inscrit dans un contexte de séries sédimentaires affectées par une tectonique alpine en compression. La carte géologique 1 / 50 000 vecteur harmonisé indique sur que le site se trouve sur des **formations sédimentaires** datant du Trias et constituées d'argiles rouges, gypse, dolomies et cargneules (t6-7).

Ces formations sédimentaires seraient vraisemblablement remaniées et très altérées (marnes à évaporites, marne gris-bleu à bancs calcaires roux, marno-calcaires à calcaires, où toute stratigraphie est impossible).

Au regard du contexte géomorphologique et de l'urbanisation du secteur, ces formations sont vraisemblablement recouvertes de remblais d'aménagement, et de terre végétale ponctuellement.

Concernant plus précisément la zone d'étude, les sondages réalisés dans le cadre de l'étude géotechnique (GINGER) mettent en évidence la présence de sols de nature limono-argileuse.

**Contexte géologique – risques naturels : Enjeu modéré**  
**Sensibilité modérée**

### Hydrologie - les eaux souterraines

Il existe au niveau du projet une **masse d'eau souterraine référencée FR-DO-404 « Domaine plissé BV Var et Paillon »** par le SDAGE Rhône – Méditerranée.

Cette masse d'eau souterraine affleurante est considérée de type "libre et captif associés, principalement libre" pour ses caractéristiques principales. De plus, elle est particulièrement sensible aux contaminations de surface.

Il s'agit d'un aquifère compartimenté. L'étude de la composition chimique des eaux a mis en évidence l'existence d'une multiplicité de systèmes indépendants. Le Jurassique renferme une nappe profonde, tandis que le Crétacé, de lithologie marno-calcaire, est peu perméable. Au sein de cet ensemble se distinguent des zones aquifères calcaires plus intéressantes au niveau des synclinaux perchés Eocène-Oligocène sur le Crétacé.

La masse d'eau est alimentée par les pluies, les infiltrations à partir des cours d'eau (principalement Var dans la zone d'étude) et les pertes observées localement au niveau des affleurements calcaires, où un karst s'est développé. Elle ne dispose d'aucune relation connue avec les masses d'eau souterraines périphériques.

L'aquifère a un temps de réponse très court aux événements pluviométriques, de même qu'il est très sensible à la sécheresse (tarissement des sources).

En raison de l'infiltration rapide des eaux de surface, la masse d'eau est très vulnérable aux pollutions éventuelles. Le système profond est beaucoup plus protégé.

Selon le réseau de Bassin Rhône Méditerranée, cette masse d'eau était en bons états chimique et quantitatif en 2009 : aucune tendance de concentration des polluants n'est indiquée.

Le **SDAGE Rhône-Méditerranée 2009-2015**, adopté le 16 octobre 2009 par le Comité de Bassin, approuvé le 20 novembre 2009 par le Préfet coordonnateur de Bassin, et entré en vigueur le 21 décembre 2009, indique que cette masse d'eau souterraine doit atteindre l'objectif de bons états chimique et écologique en 2015, sans utilisation de reports d'échéances ou d'objectifs moins stricts.

**Hydrologie – les eaux souterraines : Enjeu modéré**  
**Sensibilité modérée**

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### Hydrologie - les eaux de surface – risque d'inondation

Affluent de la Siagne, la **rivière de la Mourachonne** se situe à environ 1,3 km à l'Est de la zone d'étude. Ce cours d'eau présente une pente importante (près de 26%) et est classé en deuxième catégorie piscicole.

Néanmoins, selon le réseau de Bassin Rhône Méditerranée en 2009, son état écologique était médiocre et son état chimique mauvais (aucun point de mesure sur le territoire communal).

Ce document indique aussi que cette masse d'eau superficielle doit atteindre l'objectif de bon état chimique en 2021, et de bon état écologique en 2027, report d'objectif par rapport à 2015 pour cause de faisabilité technique.

La zone d'étude intercepte plusieurs bassins versants, d'une superficie totale d'environ 10 hectares et drainés vers un vallon à proximité de la gare.

La zone d'étude se situe dans le **territoire 15, Côtiers Est et Littoral**, du SDAGE Rhône Méditerranée. Elle est plus particulièrement incluse dans le **sous-bassin versant LP\_15\_13 : Siagne et affluent**.

Ce sous-bassin fait l'objet, selon le SDAGE Rhône Méditerranée, de 4 mesures prioritaires pour la période 2010-2015 :

- lutte contre les pollutions par les substances dangereuses,
- restauration de la continuité biologique amont/aval,
- équilibre quantitatif relatif aux prélèvements,
- équilibre quantitatif relatif à la gestion hydraulique des ouvrages.

Le site d'étude se trouve aussi à l'intérieur du périmètre du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) du bassin de la Siagne en cours d'élaboration.

Un PPR Inondations a été prescrit le 13 août 2003, cependant aucun zonage n'a été réalisé.

Selon les données issues du BRGM (<http://www.inondationsnappes.fr/>), les terrains d'assiette du projet présentent une sensibilité très élevée aux risques d'inondation par remontées de la nappe.

**Hydrologie – les eaux de surface – risque d'inondations : Enjeu modéré  
Sensibilité forte**

### Captage d'eau potable

**Aucun captage d'eau potable** ou **périmètre de protection de captage** n'est présent dans la zone d'étude.

Le périmètre de protection le plus, concernant la source de La Foux, est situé à 900 mètres au Nord-Ouest de la zone d'étude.

*La notion de vulnérabilité traduit une fragilité intrinsèque d'une ressource de l'environnement.*

Actuellement, les eaux de ruissellement se diffusent vers le Nord et le Nord-Est de la zone d'étude. La future surface imperméabilisée (environ 2 000m<sup>2</sup>) va générer des eaux de ruissellement supplémentaires.

La ressource souterraine est très vulnérable en raison de l'infiltration rapide des eaux de surface ou de la perméabilité élevée du matériau alluvial.

En ce qui concerne les eaux superficielles, la seule présence d'un usage AEP à moins de 1 km fait qu'elles sont fortement vulnérables.

**Captage d'eau potable : Enjeu fort  
Sensibilité modérée**

### Ambiance sonore

Localisé en milieu urbain, les **nuisances sonores** sont multiples (trafics routier et ferroviaire, activités industrielle et commerciale, ...).

Cependant, avec l'absence d'axes majeurs de circulation et d'importante usine dans la zone d'étude, l'ambiance sonore pourrait être qualifiée de modérée.

Quelques habitations se trouvent en limite des assiettes du projet et pourraient être directement impactées par les nuisances sonores de la future voie de circulation.

**Ambiance sonore : Enjeu fort  
Sensibilité modérée**

### Vibrations, odeurs et émissions lumineuses

Les principales sources de **vibrations**, d'**odeurs** ou d'**émissions lumineuses** affectant la zone du projet concernent principalement le trafic automobile et l'activité industrielle (particulièrement liée à la filière de la parfumerie).

**Vibrations : Enjeu modéré  
Sensibilité faible**

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### B. Analyse du milieu biologique

#### Protection du milieu biologique et périmètres à statut

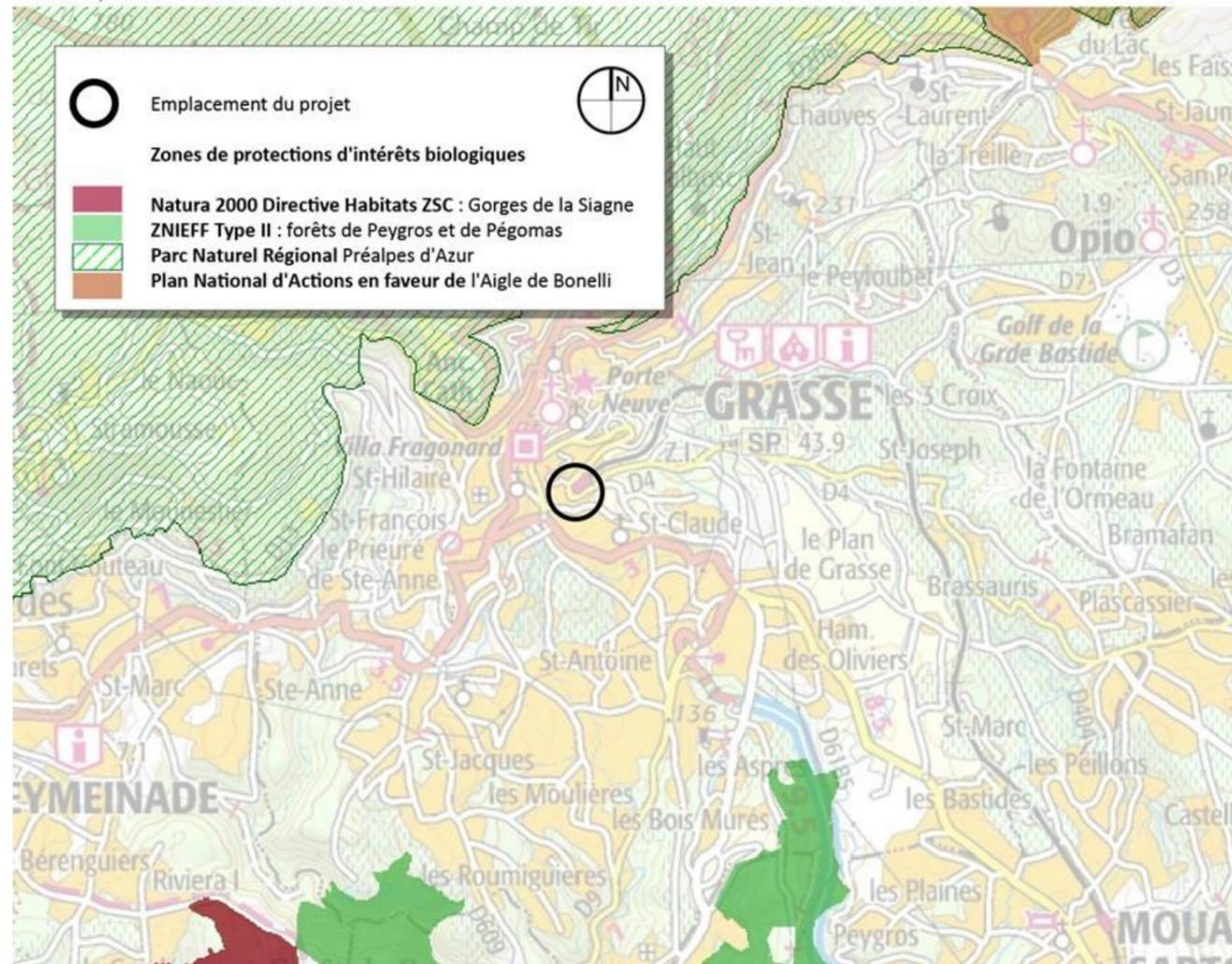
Les zones protégées pour leur intérêt biologique les plus proches de la zone d'étude concernent :

- le réseau des parcs naturels régionaux
  - o le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur situé à 800 m au Nord-Ouest,
- l'inventaire français des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF)
  - o la ZNIEFF forêts de Peygros et de Pégomas à 3,2 km au Sud,
- le réseau européen Natura 2000
  - o la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) des gorges de la Siagne à 4,6 km au Sud,
- le réseau des Plans Nationaux d'Actions en faveur des espèces menacées
  - o le PNA Aigle de Bonelli à 4,8 km au Nord-Est.

**Protection du milieu biologique et périmètres à statut : Enjeu faible**  
**Sensibilité faible**

#### Zones de protections d'intérêts biologiques

échelle 1/50 000 - source DREAL PACA - SIG Carmen



#### Flore et habitats naturels recensés sur le site

Le projet se situe en zone urbaine, la végétation présente est principalement d'origines anthropique et rudérale. On trouve des espèces qui s'adaptent bien au milieu urbain et qui sont aujourd'hui courantes sur la Côte d'Azur.

Plus précisément, depuis l'abandon de l'activité agricole, une végétation spontanée s'est installée mais ne représente pas un grand intérêt botanique et paysager : il s'agit de repousses, de bosquets qui ont poussé de façon très anarchique et parfois même d'espèces invasives comme l'ailanthe.

L'exposition Nord-Est a permis l'installation d'une végétation méditerranéenne de type ripisylve/ friche avec de nombreux frênes, sureaux noirs, robiniers et érables de Montpellier.

En parallèle, des essences se sont implantées par semis avec la propagation des graines, des fruits depuis les parcelles voisines : c'est le cas avec les figuiers, les ligustrums, les lauriers nobles, les pittosporums ...

Seules quelques essences plus nobles comme les oliviers, les cyprès de Provence forment une strate végétale intéressante et sont les restes des arbres plantés lorsque ce quartier était encore cultivé.

D'une manière générale, le couvert végétal est dégradé car les espèces sont très disparates, non entretenues (branches cassées, arbres morts...), et une végétation parasitaire, sous forme de lierre et ronciers, envahit les arbres et ferment le paysage.

**Flore et habitats naturels : Enjeu faible**  
**Sensibilité modérée**

#### Faune et continuités écologiques recensés sur le site

Le projet se situant en milieu urbain, celui-ci constitue des habitats pour une faune adaptée à ce milieu : espèces ubiquistes avec de petits rongeurs, de nombreux insectes et quelques oiseaux (moineaux, pigeons, ...).

Aucun enjeu faunistique n'a été mis en évidence sur le site prévu pour le projet.

De plus, aucun corridor écologique notable n'est signalé dans la zone d'étude.

**Faune et continuités écologiques : Enjeu faible**  
**Sensibilité faible**

### C. Analyse du milieu humain

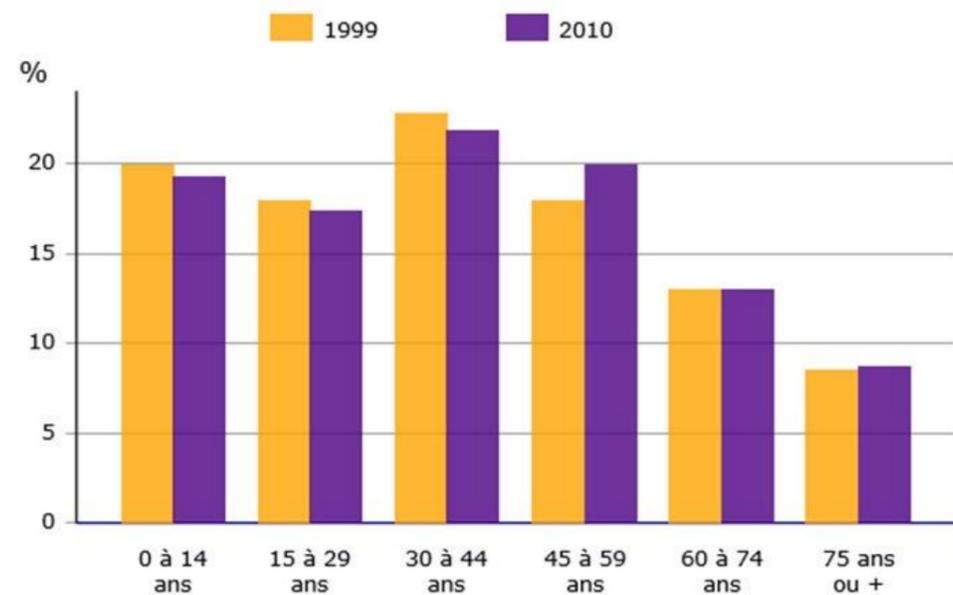
#### Découpage administratif et données socio-démographiques

(Source : INSEE RGP 2010, dernier recensement disponible lors de l'élaboration du dossier)

La commune de Grasse appartient au territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, créé le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Cet établissement public de coopération intercommunale (EPCI) regroupe 23 communes, et dispose, entre autre, de la compétence " voirie et stationnement".

La commune de Grasse comptait, en 2010, 51 036 **habitants**. La densité de population communale est d'environ 1148,4 habitants/km<sup>2</sup>, soit près de cinq fois supérieure à la densité de population départementale (251 habitants/km). Cette hausse de la population est essentiellement due, selon l'INSEE, à un solde positif des entrées-sorties, bien que le solde naturel soit aussi positif sur cette période.

Comme le montre le graphique ci-après, la population a légèrement vieilli entre 1999 et 2010, avec une baisse du nombre d'habitants dans les tranches d'âge 0-14 ans, 15-29 ans et 30-44 ans, et une hausse du nombre d'habitants dans la tranche d'âge supérieure (45-59 ans).



Sources : Insee, RP1999 et RP2010 exploitations principales.

La commune de Grasse comptait 25 202 **logements** en 2010. Sur ces logements, 84,8% sont des résidences principales et 9,5% sont vacants. Le nombre de logements vacants a diminué depuis 1999 (11,5%). Cependant, il reste relativement important comparativement à la part des logements vacants dans les Alpes-Maritimes (8,3%). La part des appartements est majoritaire (64,4%) sur celle des maisons.

Les principaux îlots d'habitations à l'échelle de la zone d'étude sont concentrés à l'Ouest, en continuité du centre-ancien de Grasse. Cet habitat prend des formes très diverses, allant de la petite maison de ville aux immeubles collectifs et aux grandes domaines résidentiels d'hauteur R+5 (cf chapitre suivant sur l'occupation du sol).

**Découpage administratifs et données socio-démographiques : Enjeu modéré**  
Sensibilité faible

#### Activités économiques

(Source : INSEE RGP 2010, dernier recensement disponible lors de l'élaboration du dossier ; état des lieux Grasse 2020, janvier 2010)

La **population active** de la commune de Grasse est de 24 543 personnes, en 2010. Le taux de chômage, de 9,1% est inférieur à la moyenne départementale (11,3%).

Tous les secteurs d'activité sont représentés sur la commune, avec une majorité dans le secteur tertiaire (78,1%).

Secteur d'activités	Pourcentage d'actifs
Agriculture	0,4%
Industrie	14,5%
Construction	7,1%
Commerce, transports, services divers	41,7%
Administration publique, santé, enseignement, action sociale	36,4%

Néanmoins, l'industrie a un poids important dans l'économie de la commune, et notamment **l'industrie du parfum et de l'arôme** ayant fait la renommée internationale de Grasse.

Grâce à la diversification des débouchés (parfumerie, pharmaceutique, cosmétique, ...), cette industrie et ses activités connexes est l'activité industrielle dominante de la commune :

- une dizaine d'entreprises de parfum sont implantées sur le territoire communal,
- ce secteur emploie près de 15% de la population active, soit environ 3 500 emplois directs,
- l'activité produit environ 50% de la production nationale et 8% de la production mondiale

Spécialisée dans cette industrie, le siège de la société ROBERTET est implantée dans la zone d'étude.

Le deuxième secteur économique bénéficiant de la réputation internationale de la « ville des parfums » est **l'industrie du tourisme**. Les musées et le patrimoine historique et architectural contribuent à son attractivité.

Concernant les **relations « domicile-travail »**, 48,8% des actifs habitant la commune de Grasse et ayant un emploi travaillent sur la commune en 2010. La même proportion d'actifs (48,7%) travaille dans une autre commune située dans le département des Alpes-Maritimes.

La majorité des actifs ayant un emploi (77,8%) s'y rendent en voiture, camion ou fourgonnette. L'emploi de la marche à pied arrive en deuxième position, avec 7,2% des actifs se déplaçant pour se rendre à leur travail.

Sur la commune de Grasse, la base permanente des **équipements** recense 120 équipements différents.

Néanmoins, aucun équipement essentiel au sens de l'INSEE n'est présent dans la zone d'étude.

De plus, la base des installations classées notifie la présence de 22 établissements soumis à autorisation, et 3 autres soumis à enregistrement sur le territoire communal. Parmi ces établissements, 6 sont soumis au régime SEVESO (seuil bas). Un établissement ICPE seuil bas (Roberte SA) est localisé dans la zone d'étude.

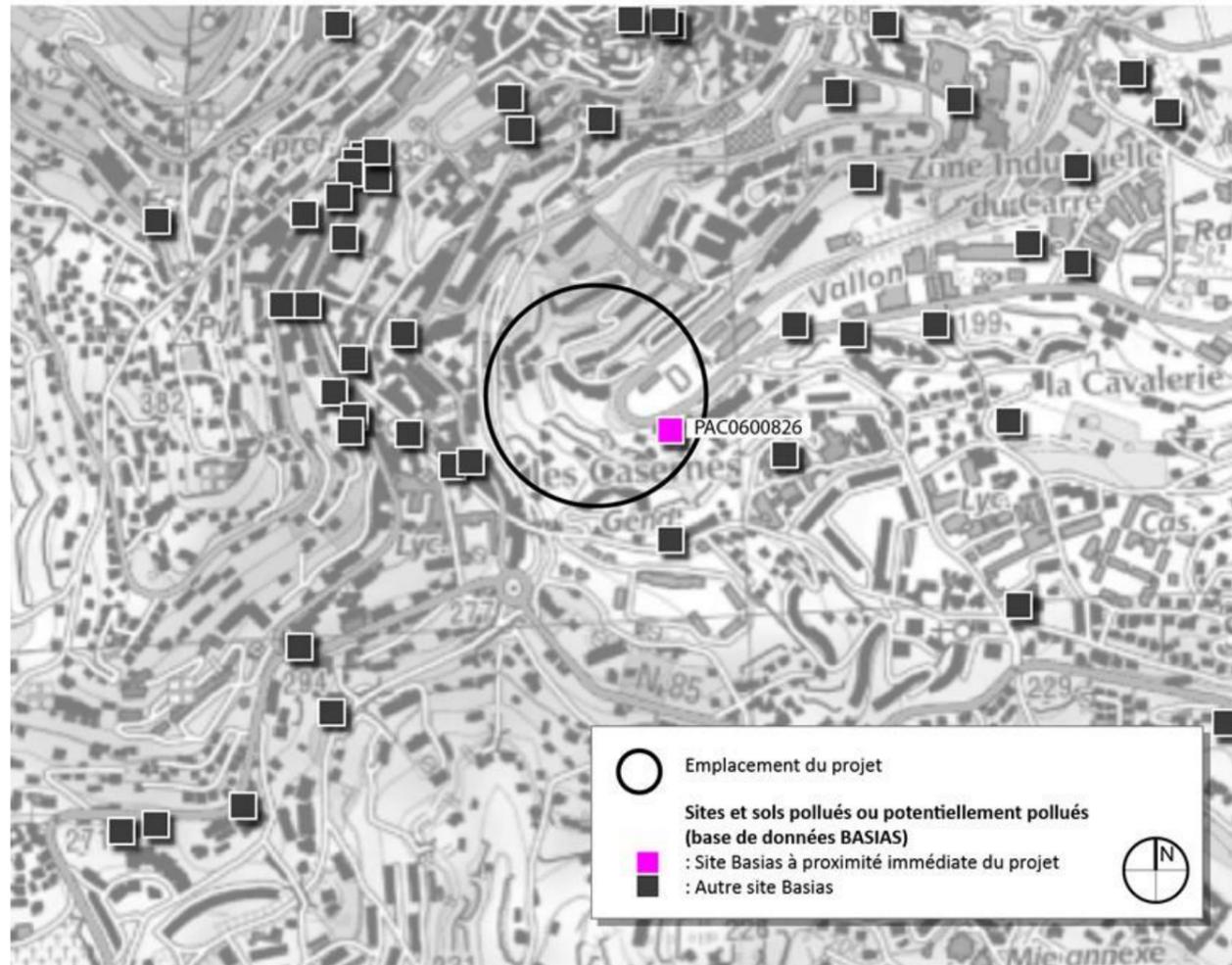
Un site est identifié par la base de données BASOL à plus de 1 km au Nord-Est de la zone d'étude, et **un site BASIAS** se situe en limite immédiate du projet (dépôt d'hydrocarbure dont l'activité est terminée, code PAC0600826).

**Activités économiques : Enjeu modéré**  
Sensibilité modéré

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### SITES BASIAS

échelles 1/10 000 - sources Brgm Inventaire d'anciens sites industriels et activités de services / IGN scan 25



### Occupation du sol

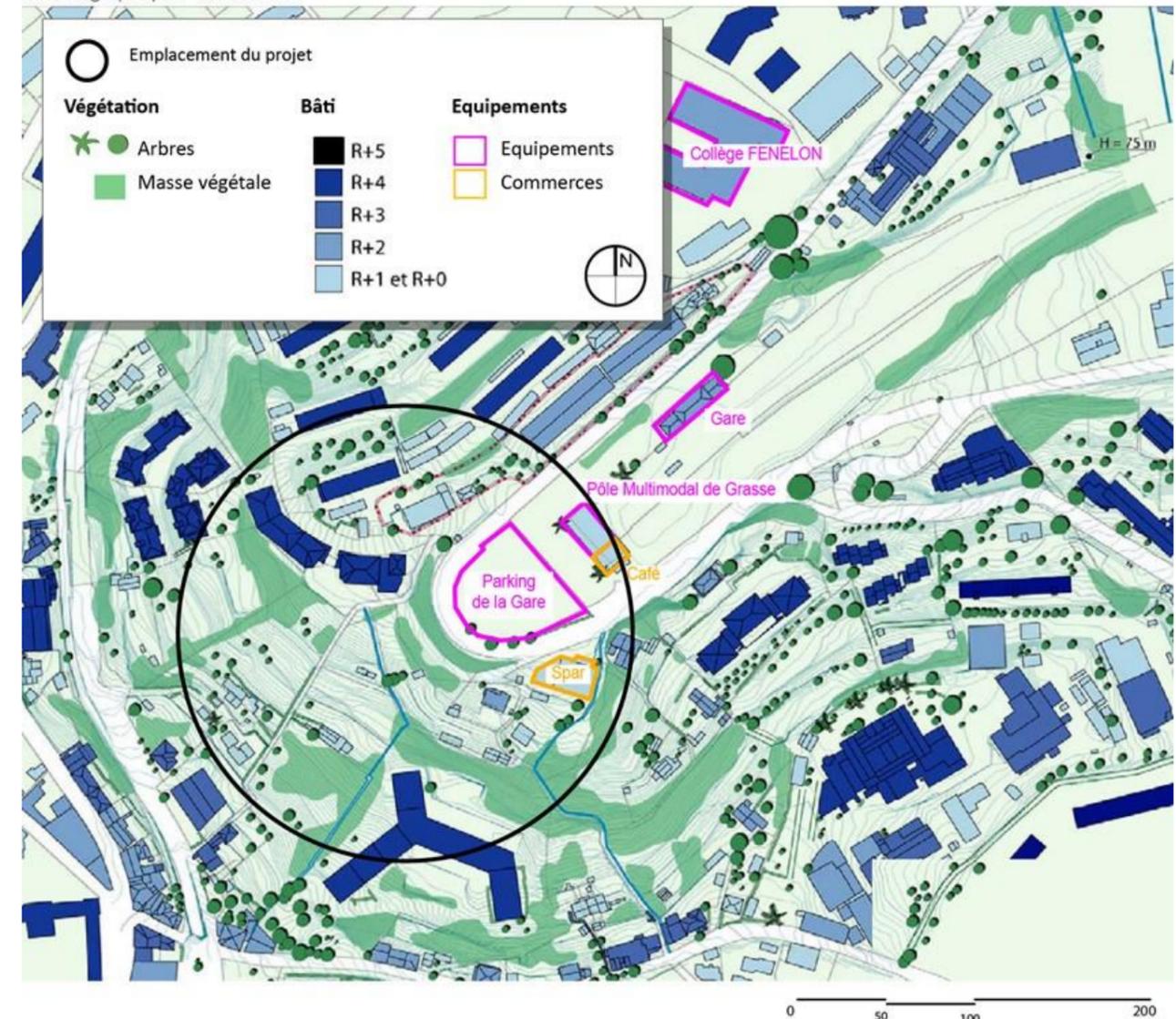
En termes d'occupation du sol, on recense six éléments principaux correspondant :

- à l'habitat (avec des formes et des hauteurs très diverses, allant de la maison individuelle de plain-pied au complexe résidentiel en R+5),
- aux activités commerciales,
- aux équipements (édifices liés à la fonction ferroviaire de ce quartier, collège FENELON),
- à la voie ferrée,
- à la voirie (départementale et locale),
- aux espaces de stationnement (privés à l'intérieur des complexes résidentiels, mais aussi publics à proximité immédiate du pôle multimodal).

Occupation du sol: **Enjeu modéré**  
Sensibilité modéré

### Occupation du sol

échelle graphique - sources EPF PACA



### Voirie et transport

Le réseau viaire dans la zone d'étude est marqué par un premier maillage de **routes départementales**.

La principale voirie routière du quartier de la Gare est l'avenue Pierre Sépard (ou RD4), qui entoure la gare ferroviaire et le futur pôle intermodal.

Connectée à la voie projetée, la RD4 coupe d'Ouest en Est la ville de Grasse, connectant la commune de Saint-Vallier-de-Thiery à la route de Nice (RD6007) passant au niveau du bord de mer d'Antibes et de Villeneuve-Loubet.

Le trafic sur cette voie est non négligeable, en lien avec la quasi-absence d'équipements et de commerces dans le quartier de la Gare : ce quartier est fortement dépendant des équipements du centre-ville et des grandes surfaces commerciales alentours (déplacements automobiles).

La RD2562 constitue la porte d'entrée Sud-Ouest de la ville de Grasse, depuis notamment le département du Var. Elle est de plus connectée à la pénétrante Grasse-Cannes (porte d'entrée Sud-Est) par la RD9.

Enfin, la RD7 traverse les communes d'Opio et du Rouret, ainsi que de Cagnes-sur-Mer en rejoignant la RD6.

Plusieurs **voies de desserte des quartiers péri-urbains** se retrouvent dans la zone d'étude (chemin des Capucins, avenue Sidi Brahim, ...), ainsi que des **voies privées** permettant d'accéder à des complexes résidentiels (traverse moulin de Brun, résidence la Marigarde).

L'actuelle voie des Adrets permet la desserte des complexes résidentiels en contre-bas de la rue Pierre Sépard.

Vis-à-vis des **transports en commun ferrés**, le projet se situe dans le secteur des Adrets où est implantée la gare SNCF. Cette gare est concernée par la ligne de TER Mandelieu/Grasse – Nice – Vintimille, à raison d'environ 35 trajets par jour.

De plus, un **pôle multimodal** a été construit en 2012 avec l'aménagement d'une nouvelle gare routière de 9 quais à hauteur de la gare ferroviaire. La construction d'un parking-relais à 2 niveaux comptabilisant plus de 200 places de stationnement encourage le développement des transports en commun.

En effet, concernant les **transports en commun**, les deux gares de Grasse sont desservies par :

- 7 lignes du réseau TAM (500, 500S, 511, 512, 530, 600 et 610),
- 9 lignes du réseau du syndicat des transports SILLAGES (3, 4, 5, 6, 17, 21,33, 34, 40). Il convient de préciser suite à la dissolution du syndicat Mixte des transports au 1er janvier 2014, la nouvelle Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse composée de 23 communes, est la nouvelle autorité organisatrice de transport,
- une ligne spécifique (la FUNIX) assurant la liaison entre le pôle multimodal et le centre-ville de Grasse avec une rotation de 15 minutes,
- deux lignes de bus à la demande (101 et 107) s'arrêtent au niveau de ces gares afin de compléter l'offre en transport en commun

Pouvant être expliqué par le dénivelé qui s'applique sur l'ensemble du territoire communal, aucun **aménagement cyclable** n'existe au niveau de la ville.

Avec notamment le parking-relais du pôle multimodal et le parking de la gare SNCF d'une capacité respective de près de 220 et 120 places, l'offre en **stationnement** dans la zone d'étude est très importante.

Il convient d'ajouter à ces chiffres les places situées le long des axes de circulation (rue Pierre Semard), mais surtout les parkings privés aériens et de tailles non négligeables à l'intérieur des résidences.

**Voirie et transport : Enjeu modéré**  
**Sensibilité modéré**

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### Plan de voirie et déplacements

échelles : Plan général de la voirie 1/70 000 - Zoom sans échelle - source CGU6-EPI



## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### Réseaux

L'ensemble des **réseaux** sont présents dans la zone d'étude (eau potable, eaux brutes, eaux usées, EDF-GDF, télécom, éclairage public,...), mais ces réseaux devront être étendus au projet.

**Réseaux : Enjeu modéré**  
**Sensibilité faible**

### Gestion des déchets ménagers

Le **ramassage des ordures ménagères** est géré par le Syndicat Mixte d'Élimination des Déchets (SMED), qui assure le service public de collecte et traitement des déchets depuis l'adhésion de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse le 1<sup>er</sup> février 2014.

Sur la commune de Grasse, les cinq familles d'emballages ménagers se recyclent : plastique, papier/carton, acier, aluminium et verre.

La déchetterie la plus proche de la zone d'étude se situe à 1,2 km à l'Est, route de de la Marigarde, sur la commune de Grasse.

**Gestion des déchets ménagers : Enjeu faible**  
**Sensibilité faible**

### **D. Patrimoine et paysage**

#### Patrimoine culturel

La zone d'étude ne se situe ni à l'intérieur d'un site classé, ni d'un site inscrit. Le site inscrit le plus proche (villages de Châteauneuf-Grasse et Opio et abords) se situe à environ 3,2 km au Nord-Est.

La zone d'étude se situe à l'intérieur de **nombreux périmètres de protection d'un monument historique**, dont la très grande majorité se situe dans la vieille-ville à une distance comprise entre 400 et 500 m :

- hôtel de Cabris,
- ancienne parfumerie Chiris,
- ancienne cathédrale,
- ancien palais Espiscopal,
- hôtel Fanton d'Andon,
- chapelle Saint-Thomas,
- monument de Léon Chiris,
- maison Fragonard,
- monument aux morts de la Guerre,
- hôtel de Pontevès,

Elle n'est concernée par aucun autre **élément patrimonial** : ni zone de prescription archéologique, ni zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Correspondant au centre-ancien, le secteur sauvegardé de Grasse est localisé à 400 m au Nord de la zone d'étude.

**Patrimoine : Enjeu modéré**  
**Sensibilité faible**

#### Paysage

(Source : Atlas départemental des paysages, Conseil Général 06 – DREAL PACA – DDTM 06)

L'atlas paysager des Alpes-Maritimes classe la zone d'étude dans l'**unité paysagère J « Les Collines »**, et plus précisément l'entité paysagère **J1 : « Le bassin de La Siagne »**. Cette entité paysagère est fortement marquée par sa forme de cuvette tournée vers la mer Méditerranée.

L'une des sensibilités principales concerne l'explosion urbaine autour de la ville de Grasse. Cet étalement a un impact paysager, d'autant plus important qu'il est perceptible depuis le littoral de par la topographie de la zone.

Cette topographie, que l'on retrouve notamment dans le cadre de notre projet, explique aussi l'impact fort des différents projets des infrastructures routières à insérer dans un relief colinéaire et à l'intérieur d'un tissu urbain dense.

Le relief du quartier de la Gare est artificiel, fait de plateformes correspondant aux assises des bâtiments ou à l'organisation des jardins en terrasses.

Ce système est hérité des nivellements générés par la gare et les bâtiments industriels, et constitue une organisation remarquable en cirque centré sur la plateforme de la gare située en fond de vallon.

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

Une grande partie du paysage est constituée de masses végétales anciennes avec des arbres de grande hauteur. La végétation n'est toutefois pas toujours qualitative du fait de son aspect « abandonné » et de la présence d'espèces rudérales. L'avenue Pierre Sépard est bordée de platanes en face des bâtiments de l'ancienne gare. La présence d'un couvert végétal dense limite fortement les perceptions visuelles proches et éloignées, depuis la zone d'étude. L'espace reste marqué par son passé agricole avec l'existence d'oliviers et de restanques en pierres.

Depuis l'extrémité Est du projet sur la crête de la colline, les vues sont dégagées en direction des plateaux karstiques. Les perceptions visuelles éloignées se résument à ces reliefs, la vieille-ville n'étant notamment pas visible depuis la zone d'étude.

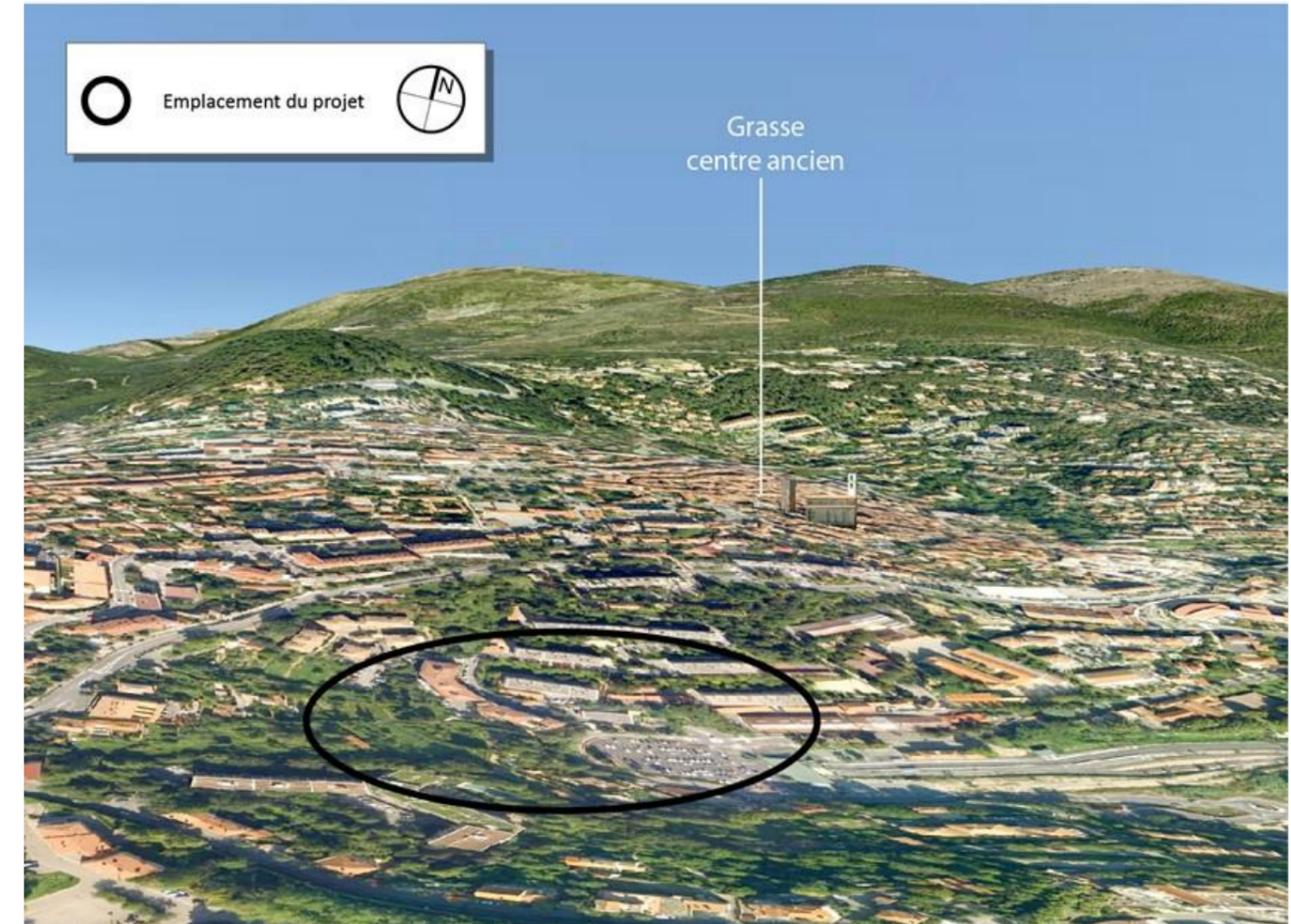
Concernant les vues proches depuis ce point d'observation, l'aspect minéral de l'ensemble des composantes urbaines sont particulièrement perceptibles (parkings d'emprise au sol importante, bâtiments de hauteur R+5, ligne électrique en aérien, ...).

Le projet de création de la nouvelle voie de désenclavement s'étend sur un relief escarpé dans un contexte péri-urbain. Le paysage est marqué par la cohabitation :

- d'anciennes zones agricoles. Les murs de restanques en pierre et les oliviers sont encore présents sur de nombreuses parcelles,
- d'un habitat composé d'immeubles récents ainsi que de maisons individuelles accompagnées de jardins.

**Patrimoine : Enjeu modéré**  
**Sensibilité faible**

**Paysage - vue du site dans son environnement (depuis le Sud)**  
sans échelle - source Google earth



## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### 3. DOCUMENTS ET REGLES D'URBANISME

Les documents pris en compte dans le cadre de ce chapitre sont :

- La DTA des Alpes-Maritimes,
- le Scot 'Ouest,
- le PLU de Grasse,
- le PDU
- le PPR Inondation de Grasse,
- le PPRn Feux de forêt prescrit de Grasse,
- le PPRn Mouvements de terrain de Grasse,
- le Porter à Connaissance aléa retrait-gonflement des sols argileux de Grasse,
- le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015,
- le SAGE du bassin de la Siagne,
- le SRCAE,
- le SRCE PACA,
- le Schéma Départemental des Carrières des Alpes-Maritimes,
- le Schéma Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Alpes-Maritimes.

#### A. Documents d'urbanisme et de planification

##### DTA des Alpes-Maritimes

Par décret n° 2003-1169 du 2 décembre 2003 le Gouvernement a approuvé la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (Journal Officiel du 9 décembre 2003).

La zone d'étude est située dans le secteur bande côtière, plus particulièrement au niveau du Moyen-Pays hors zone Montagne.

La DTA précise que :

- le centre urbain de Grasse constitue un centre principal,
- un pôle d'échange principal est présent au niveau de la gare : c'est l'aboutissement de la voie ferrée Cannes-Grasse,
- le centre ancien de Grasse, au Nord du quartier de la Gare, est à préserver, en tant qu'élément essentiel du patrimoine bâti et de l'identité de la Côte d'Azur.

**Le projet participe au confortement d'une centralité autour du pôle intermodal de Grasse. Il est donc compatible avec la DTA des Alpes-Maritimes.**

##### SCOT'Ouest

Avec un périmètre comprenant 29 communes localisées à l'Ouest des Alpes-Maritimes, le SCOT'Ouest est en cours d'élaboration depuis 2008.

Concernant directement le projet, le diagnostic a notamment fait ressortir la nécessité d'**intensifier l'urbanisation aux abords des transports en commun et des lieux d'intermodalité.**

**Le SCOT'Ouest est actuellement en cours d'élaboration et n'exerce donc aucune contrainte sur la zone d'étude.**

##### PLU de Grasse

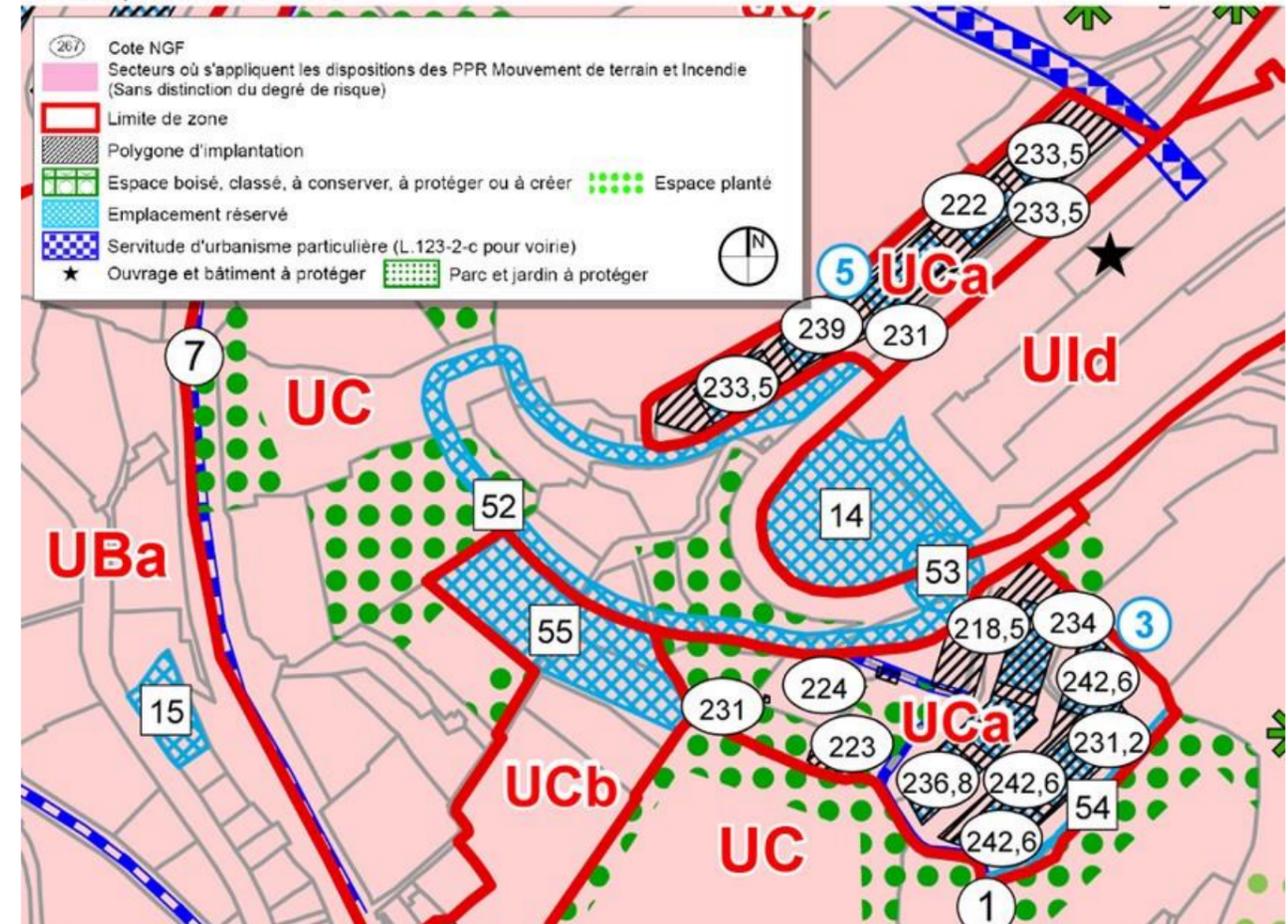
Le PLU de la commune de Grasse a été approuvé le 28 juin 2007 et a fait l'objet de plusieurs adaptations (modifications, mises à jour,...). Le PLU localise la totalité des emprises du projet au sein de **deux emplacements réservés** implantés au sein d'une zone Uc :

N°ER	Destination	Bénéficiaire	Surface en m <sup>2</sup>
52	Création d'une voie entre l'avenue Richelieu et l'avenue Pierre Sémard	Commune	3 235
53	Création d'un giratoire à la jonction de l'avenue Pierre Sémard et de la voie nouvelle	Commune	683

Dans son PADD, au niveau de l'objectif d'amélioration de la voirie primaire et secondaire, il est mentionné la transformation de la pénétrante en boulevard urbain qui permettra, à long terme, la liaison avec la gare multimodale. Cette réalisation visera notamment à faciliter les échanges avec la voirie locale de transit.

##### Extrait du PLU de Grasse

échelles 1/2500 - source Ville de Grasse



## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

Les emprises du projet sont comprises dans le périmètre de la **servitude** de protection des monuments historiques AC1, et plus précisément à un immeuble inscrit.

Ne se trouvant pas dans le champ de visibilité de cet édifice, le projet est compatible avec la servitude AC1.

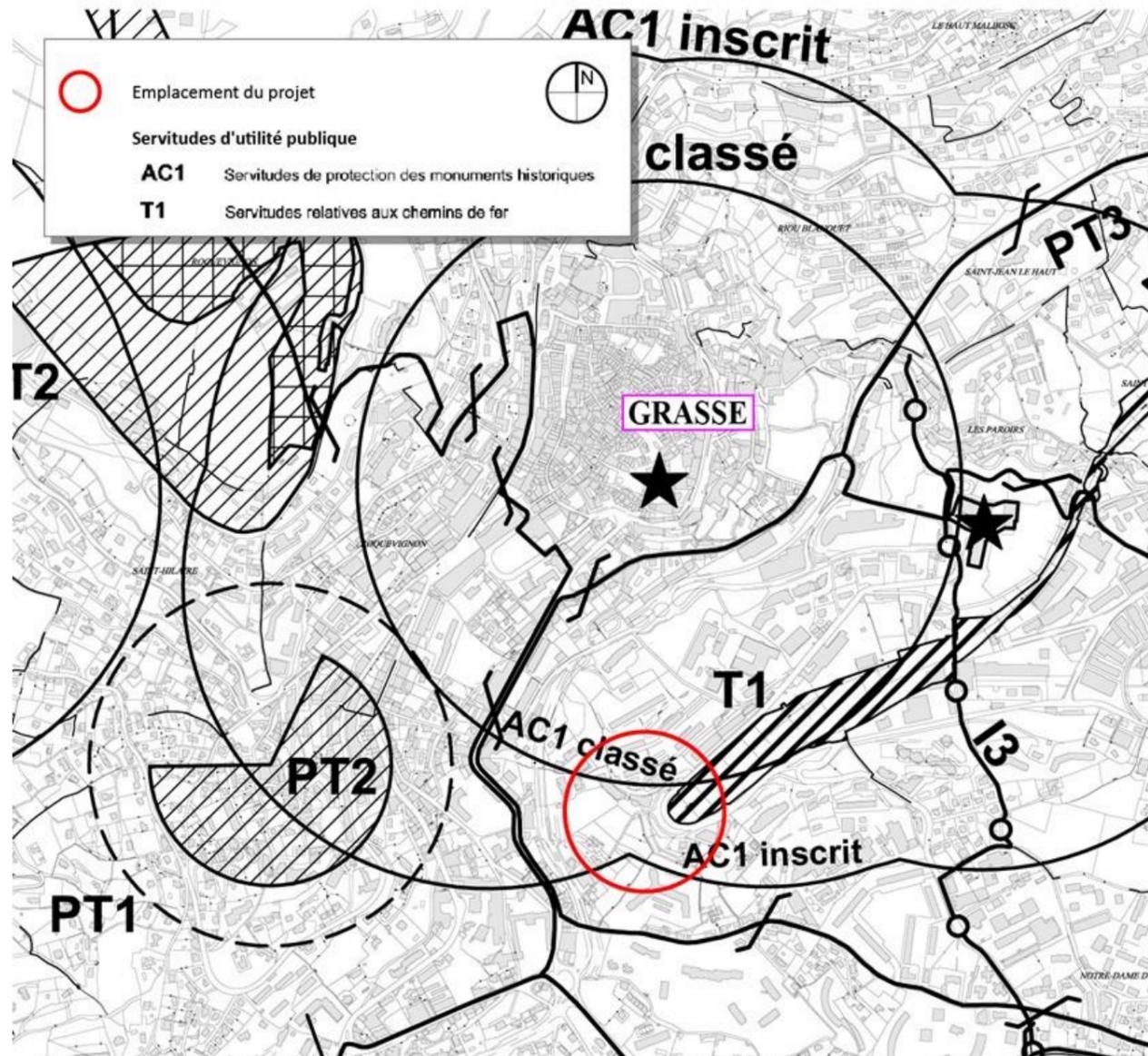
Le projet ne se situe qu'en limite des servitudes relatives aux voies ferrées (T1) et de protection d'un monument historique classé (AC1). De plus, leurs restrictions ne concernent pas directement ce projet de voirie.

Le projet n'est cependant concerné par aucun Espace Boisé Classé.

**Le projet s'intégrant intégralement dans les emprises des emplacements réservés et n'étant pas concerné par la limitation au droit d'utiliser le sol des servitudes d'utilité publique s'appliquant dans la zone d'étude, il est donc compatible avec le PLU de Grasse.**

### Plan des servitudes d'utilité publique

échelle 10 000 - source Ville de Grasse



### PDU du Syndicat Mixte des Transports Sillages

Le Plan de Déplacement Urbain du Syndicat Mixte des Transports Sillages a été approuvé fin 2011. Il concerne un territoire s'étendant sur 26 communes à l'Ouest des Alpes-Maritimes.

Cependant, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse va lancer prochainement la révision de son PDU suite à sa création et à la modification de son Périmètre des Transports Urbains.

La démarche PDU se décline en six axes suivants :

- Développer les transports collectifs et l'intermodalité,
- Modes doux : organiser et sécuriser les déplacements de proximité,
- Accompagner les changements de comportement dans les déplacements quotidiens,
- Transports marchandises : construire les bases d'une approche globale homogène,
- Planification du territoire : intégrer les politiques d'urbanisme et transport sur le long terme,
- Suivre le PDU, évaluer les impacts, ajuster la politique transports.

Le diagnostic et les actions inscrites ne concernent pas directement le projet.

Les actions les plus proches de la zone d'étude portent sur le pôle multimodal de la gare SNCF de Grasse.

**Le PDU du Syndicat Mixte des Transports Sillages n'exerce aucune contrainte sur la zone d'étude.**

**Cependant, avec la création de trottoirs, le projet sécurisera les déplacements de proximité dans le quartier.**

### B. Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRn)

#### PPRn Inondation de Grasse

Le PPRn Inondation de Grasse a été prescrit le 13 août 2003.

**Aucun zonage n'existe pour le risque d'inondation sur le territoire communal.**

#### PPRn Feux de forêt de Grasse

Le PPRn Feux de forêt de Grasse a été approuvé le 13 juillet 2009.

Les emprises du projet se situent dans une zone non exposée au risque ou à risque très faible ou nul (dénommée zone blanche) sans prescription spécifique au titre des incendies de forêt.

Cependant, l'aléa, défini à partir de la puissance de front de feu, est élevé sur la partie Ouest des terrains du projet (puissance comprise entre 3 00 et 7 000 Kw/m).

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### PPRn Mouvements de terrain de Grasse

La commune de Grasse dispose d'un PPRn Mouvements de terrain approuvé le 1er juin 2004.

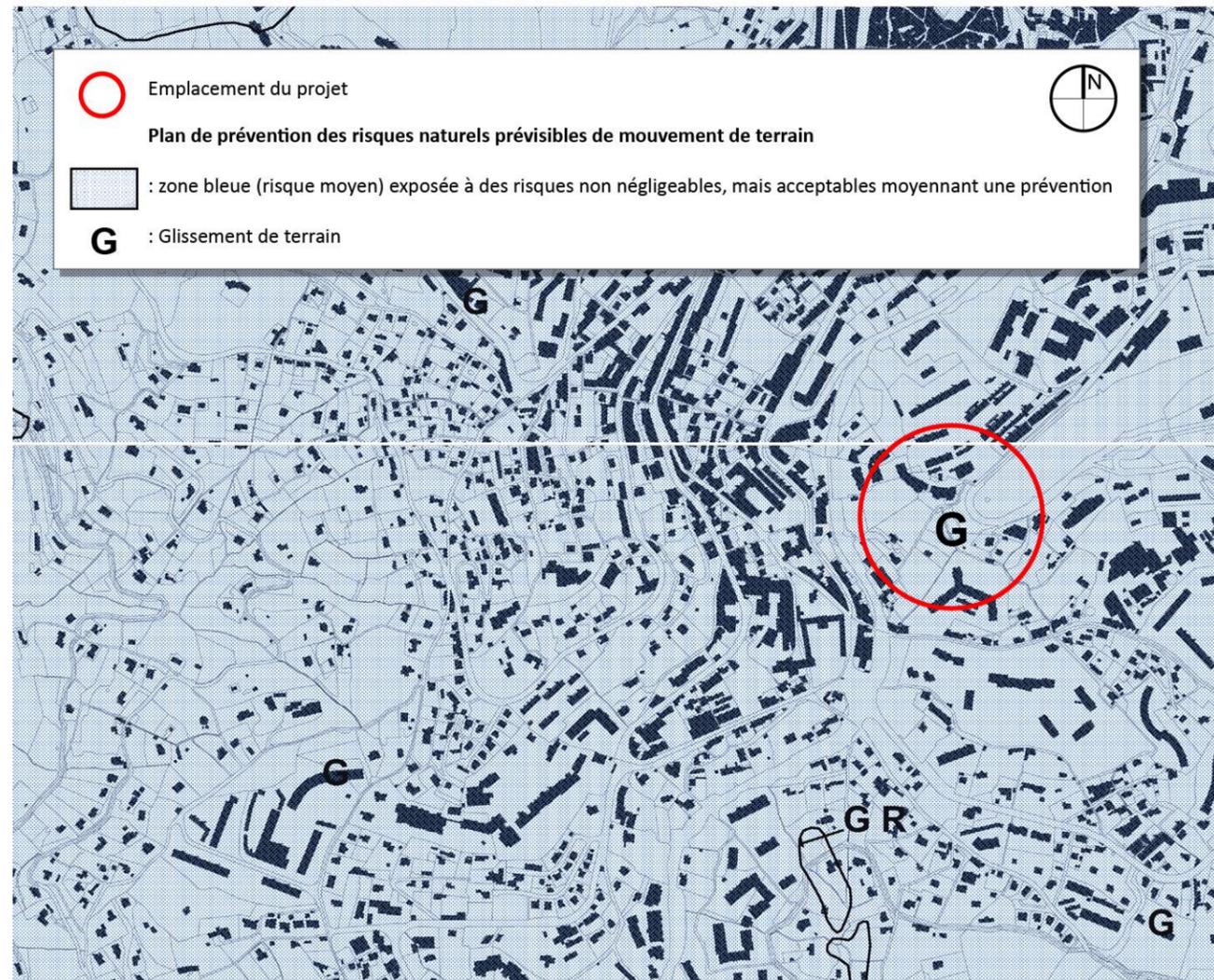
**Le risque mouvements de terrain est moyen dans les emprises du projet (zone bleue).**

**Afin d'être conforme avec le règlement du PPRn et prendre en considération ce risque, le projet a, dans sa définition, été adapté à la nature du terrain et sa stabilité précaire.**

**Une campagne de sondages a été réalisée afin de caractériser ce risque et d'adapter le projet au contexte géotechnique. De cette manière, les différents accès et l'extension prévue des réseaux seront conçus de manière à ne pas dégrader la sensibilité des terrains de la zone d'étude aux mouvements de terrain.**

### **Plan de prévention des risques naturels prévisibles de mouvement de terrain**

échelles 1/10 000 - source Ville de Grasse



### Porter à Connaissance aléa retrait-gonflement des sols argileux de Grasse

La commune de Grasse dispose d'un porter à connaissance de l'aléa retrait-gonflement des sols argileux en date du 27 janvier 2012.

**L'aléa retrait-gonflement des sols argileux est moyen dans la zone d'étude.**

**De même que pour le risque mouvements de terrain, l'étude géotechnique vise à caractériser ce risque et des solutions techniques ont été apportées (drainage des sols, type de murs de soutènement et des fondations, ...).**

### *C. Articulation avec les plans, schémas et programmes*

#### SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015

Le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 constitue un document juridique de planification décentralisé, définissant, pour une période de six années, les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau, ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre dans le bassin Rhône-Méditerranée.

La zone d'étude se situe dans le **territoire 15 du SDAGE : Côtiers Est et Littoral**.

Ce territoire couvre les principaux fleuves de la côte varoise et de la Côte d'Azur ainsi que la partie littorale. La diversité de milieux a permis l'émergence de nombreux usages.

Comme le précise le document d'accompagnement du SDAGE, les principaux problèmes liés au contexte du territoire 15 sont les suivants :

- l'absence de démarches de gestion globale et concertée sur certains territoires à enjeux,
- des déséquilibres quantitatifs sur les cours d'eau et les eaux souterraines,
- des altérations de la morphologie et de la continuité biologique,
- des menaces sur le maintien de la biodiversité pour les eaux côtières.

La zone d'étude est plus précisément concernée par le **sous-bassin versant LP\_15\_13 (Siagne et affluent)** sujet aux problèmes suivants à traiter :

- présence de substances dangereuses hors pesticides,
- altération de la continuité biologique,
- menace sur le maintien de la continuité biologique,
- menace sur le maintien de la biodiversité,
- déséquilibres quantitatifs.

La rivière de la Mourachonne, affluent de la Siagne, présentait un état écologique médiocre et un état chimique mauvais (aucun point de mesure sur le territoire communal).

L'objectif de bon état chimique est fixé à 2021, et celui de bon état écologique à 2027.

**Le projet respecte les orientations fondamentales du SDAGE, son programme de mesures et ses objectifs de bon état des milieux en prévoyant notamment un réseau pluvial muni d'une douzaine de grilles reprenant les eaux de la voirie et des abords avant d'aboutir à un bassin écrêteur, ou encore un bassin de rétention au bas de la nouvelle voie.**

#### SAGE du bassin de la Siagne

Le périmètre du SAGE concerne le bassin versant de la Siagne, et ce de sa source jusqu'à son embouchure à Mandelieu. D'une superficie de 548 km<sup>2</sup>, son périmètre porte sur deux départements (Alpes-Maritimes et Var) et concerne 30 communes.

Une Commission Locale de l'Eau a été créée par arrêté en date du 14 mai 2013 afin d'être en charge de l'élaboration, de la révision et du suivi du SAGE du bassin de la Siagne.

Les premiers enjeux identifiés du SAGE sont les suivants :

- améliorer la qualité de l'eau,
- mieux gérer la ressource en eau,
- restaurer la continuité écologique des cours d'eau,
- préserver et valoriser le patrimoine naturel,
- mieux gérer le risque inondation.

**Le SAGE de la Siagne est actuellement en cours d'élaboration et n'exerce donc aucune contrainte sur le projet.**

## Création d'une voie de désenclavement dans le secteur des Adrets sur la commune de Grasse (06)

### SRCAE PACA

Le SRCAE PACA a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 17 juillet 2013.

Les enjeux portés par le SRCAE concernent :

- les bâtiments résidentiels et tertiaires,
- le transport<sup>1</sup>,
- l'industrie,
- l'agriculture et l'usage des sols,
- les énergies renouvelables,
- l'adaptation au changement climatique,
- les déchets,
- les modes de vie, de consommation et de production responsables.

Les principaux objectifs du SRCAE pour le secteur Transports et urbanisme sont :

- le doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030,
- les modes actifs (vélo, marche) représentent 50% des déplacements dans les centres urbains en 2030,
- l'augmentation de la population principalement dans les pôles déjà urbanisés,
- 8% de véhicules électriques et hybrides en 2030,
- le doublement des parts modales fer et fluvial pour le transport de marchandises.

Les objectifs globaux du SRCAE PACA sont présentés dans le tableau ci-après.

Objectif	2007	2015	2020	2030
Consommation finale d'énergie	référence		- 13%	- 25%
Consommation d'énergie par habitant	référence	-	- 20%	- 33%
Emissions de gaz à effet de serre (GES)	référence	-	- 20%	- 35%
Part de renouvelables dans la consommation finale d'énergie	9%	-	20%	30%
Emissions d'oxydes d'azote (NOx)	référence	-	-40%	-
Emissions de particules fines (PM2,5)	référence	-30%	-	-

Les objectifs stratégiques du SRCAE définis aux horizons 2020 et 2030 traduisent la volonté de la région PACA de s'inscrire dans une perspective de transition énergétique permettant l'atteinte du facteur 4 en 2050, c'est-à-dire la division par 4 des émissions de GES par rapport à leur niveau de 1990.

**Conformément aux objectifs de SRCAE, de par la création de trottoirs, le projet de création de cette voie participe au développement des modes de déplacement doux.**

<sup>1</sup> Secteur intéressant directement l'opération

### SRCE PACA

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le document régional qui identifiera les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient entre eux.

Devant être approuvé courant 2014, l'enquête publique du SRCE PACA s'est déroulée du 27 janvier 2014 au 3 mars 2014.

Les quatre pièces qui le composent (pièces administratives, diagnostic, plan d'action et méthode, atlas cartographique et évaluation environnementale) pouvant être ainsi consultées, la zone d'étude est présentée comme une **zone artificialisée**.

**Le SRCE PACA est actuellement en cours d'élaboration et n'exerce donc aucune contrainte sur la zone d'étude.**

### Schéma Départemental des Carrières des Alpes-Maritimes

Le Schéma Départemental des Carrières des Alpes-Maritimes a été approuvé par le Préfet de département le 4 mai 2001.

Il représente la synthèse d'une réflexion approfondie et prospective non seulement sur l'impact de l'activité des carrières sur l'environnement, mais à un degré plus large, sur la politique des matériaux dans le département.

Il constitue un instrument d'aide à la décision du préfet, lorsque celui-ci autorise les exploitations de carrière en application de la législation des installations classées.

Les enjeux et orientations de ce schéma concernent :

- la préservation des ressources :
  - o ressources naturelles,
  - o économie des matériaux,
- l'équilibre des marchés,
- l'économie générale,
  - o la protection de l'environnement :
    - o au regard de l'opportunité du choix d'implantation,
    - o au regard des conditions d'exploitation,
    - o au regard de l'acheminement des matériaux,
    - o au regard du réaménagement des carrières.

**Le projet respectera les dispositions du Schéma Départemental des Gestion des Déchets du BTP des Alpes-Maritimes.**

**Dès la conception de l'opération, la commune de Grasse a adapté les principes de réflexion suivants :**

- **économie des matériaux,**
- **réutilisation maximale des matériaux extraits du chantier sur site,**
- **évacuation des matériaux non valorisables en décharge appropriée.**

### Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Alpes-Maritimes

Le Plan Départemental de Gestion des Déchets du BTP des Alpes-Maritimes est actuellement en cours d'élaboration.

### 4. ANALYSE DES EFFETS DE L'OPERATION SUR L'ENVIRONNEMENT

#### A. Effets sur l'environnement en phase chantier

##### Milieu physique

La durée prévisionnelle des travaux est estimée à cinq mois dès la fin de l'année 2014.

Toutes les **précautions** seront prises afin de limiter autant que possible les rejets dans l'environnement du projet.

Les travaux pourront être à l'origine d'émissions de poussières lors de certaines phases du chantier.

Tout chantier est générateur de poussières. Les sources de ces poussières concernent essentiellement :

- les mouvements des engins mobiles d'extraction lors des terrassements,
- la circulation des engins de chantiers (pour le chargement, le déchargement et le transport,
- les travaux d'aménagement et de construction.

Au demeurant, les **poussières** émises par les engins d'extraction diminueront notablement au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur le chantier. Les matériaux excavés seront humides, compactés et directement évacués hors du chantier, réduisant ainsi fortement le risque d'émission de poussières.

La **pollution des eaux** peut survenir par :

- l'apport substantiel de Matières en Suspension (MES) dans les fossés,
- le rejet de l'émulsifiant employé dans le cadre des travaux de revêtement de chaussée, le déversement accidentel de laitance de béton, les rejets d'eau de ressuyage des bétons frais,
- les opérations d'entretien des engins de chantier (vidange notamment), de lavage des toupies de béton,
- les fondations profondes à réaliser.

Ces risques sont limités dans le cadre du projet, aucun rejet volontaire n'étant prévu dans le milieu naturel.

Le chantier sera à l'origine de **nuisances sonores** qui auront un impact sur l'ensemble des constructions situées en bordure du projet. Il convient cependant de noter que le chantier sera réalisé dans un milieu sonore déjà bruyant.

##### Milieu biologique

Les particules de poussière soulevées par le charroi agissent sur les **végétaux** en tapissant les feuilles d'un revêtement qui gêne les échanges gazeux de la respiration et de la photosynthèse. De plus ces particules piègent certains des polluants atmosphériques et les transfèrent sur les végétaux.

Cet effet classique se traduit par un déficit de croissance donc de productivité. Cet effet pourra toucher temporairement les végétaux les plus proches du chantier.

La **faune** présente à proximité se déplacera pendant les phases les plus intenses des travaux, étant apte à recoloniser les espaces qu'elle aura temporairement abandonnés.

##### Milieu humain

Pendant la durée des travaux, l'impact sera positif pour certaines **activités** proches du projet : restaurants et sous-traitance aux entreprises de BTP locales notamment.

L'accès aux différentes activités, notamment le long de l'avenue Pierre Sépard (RD4), sera maintenu pendant le chantier.

Une attention particulière sera portée aux **fondations de la voirie**, afin de ne pas les déstabiliser. L'impact du projet sur les constructions avoisinantes est donc négligeable.

##### Patrimoine et paysage

Le chantier sera visible temporairement par les usagers et les riverains des voies de la zone d'étude. Cet impact est lié essentiellement :

- aux zones d'installation de chantier et de parcage des engins,
- aux travaux : phase terrassement notamment, limitée dans le cas présent par l'absence de grands mouvements de terres.

Un nettoyage régulier de la chaussée circulée sera organisé.

##### Déchets du chantier

Les déchets du chantier sont essentiellement constitués de débris de végétaux, débris de chaussées, rochers, terres, maçonneries, balises plastiques, poteaux bois, lanternes d'éclairage, lampes et poteaux métalliques.

Le volume excavé est de l'ordre de 4 500 m<sup>3</sup>. Les végétaux seront broyés et évacués vers les décharges environnantes autorisées et correspondant à la classe de matériaux.

Les corps de chaussée en béton bitumeux et les matériaux graveleux peuvent être recyclés.

Les autres déchets issus de la phase travaux seront récupérés, triés et tracés jusqu'à leur destination finale.

La ville de Grasse obligera les entreprises et sous-traitants retenus pour la réalisation du chantier à respecter la charte pour la bonne gestion des déchets de chantier signée le 11 juillet 2003 dans le département des Alpes-Maritimes entre l'Etat, le Conseil Général, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment et la Fédération des Bâtiments et Travaux Publics.

La charte de bonne gestion des déchets du BTP précise les principes et les objectifs selon lesquels les signataires conviennent de s'engager et d'unir leurs efforts, en vue de mettre en œuvre une politique d'élimination et de valorisation des déchets des chantiers.

Cette charte précise notamment ce qu'il ne faut pas faire, à savoir : ne pas brûler les déchets, ne pas enterrer les déchets, ne pas mélanger les déchets et ne pas déposer les déchets n'importe où.

### B. Effets sur l'environnement en phase exploitation

#### Milieu physique

Le projet ne créant uniquement une voie de desserte où le trafic attendu sera réduit aux résidents actuels et futurs et aux usagers des équipements publics (notamment de la future crèche), il n'est pas de nature à modifier le **climat** et la **qualité de l'air** du secteur.

La **topographie** du site sera modifiée le long du tracé avec notamment la mise en place de murs de soutènement et de talutage.

Le volume excavé est de l'ordre de 4 500 m<sup>3</sup>, et celui de remblais d'environ 1 000 m<sup>3</sup>.

Le projet n'a aucun impact sur la **géologie** du secteur.

Concernant le risque de mouvements de terrain, une étude géotechnique a été réalisée afin de prendre en compte les contraintes que ce risque impose au projet et de n'induire aucune modification de la stabilité des terrains alentours.

L'impact du projet sur la **nappe d'eau souterraine** peut être caractérisé comme négligeable : en effet aucun prélèvement ou rejet dans les eaux souterraines ne sera effectué.

Le projet interceptant un bassin versant, il conviendra de canaliser ces **eaux superficielles** et d'assurer la transparence hydraulique de la future voie. L'aménagement de la nouvelle infrastructure routière entraînera l'imperméabilisation d'une surface d'environ 1 700 m<sup>2</sup>, se traduisant par une augmentation des débits de ruissellement. Ces débits seront récupérés par le réseau de collecte des eaux de la plateforme et un bassin de rétention des eaux pluviales sera créé afin de limiter le risque de pollution.

Il est rappelé que les nuisances engendrées par le projet en termes de **pollution** peuvent prendre différentes formes en phase exploitation :

- pollution saisonnière,
- pollution chronique,
- pollution accidentelle.

Ces pollutions peuvent affecter les eaux, mais également les eaux souterraines.

Le projet est hors des périmètres de protection des **captages** d'eau potable, il n'a donc aucun impact sur ceux-ci.

Le faible flux de véhicules attendu sur cette nouvelle voie n'aura pas d'impact significatif sur **les vibrations, les odeurs et les émissions lumineuses**. Le principal impact concernera la mise en place d'un éclairage le long de cette section, minimisée par l'implantation urbaine du projet.

L'**ambiance sonore** de la zone d'étude sera modifiée pour les habitations les plus proches de cette voie de désenclavement.

#### Milieu biologique

La zone d'étude n'est incluse dans aucune **zone protégée** au titre de son intérêt biologique.

La composition des **cortèges floristiques et faunistiques** présents dans la bande prévue pour l'opération traduit un poids élevé de la pression anthropique. Des plantations végétales se sont aussi développées par propagation des graines, des fruits depuis les parcelles voisines.

L'impact du projet sur le milieu végétal et la faune est donc négligeable.

Le projet n'étant concerné par aucun corridor écologique, il n'a donc aucun impact sur ceux-ci.

#### Milieu humain

Cette voie va permettre de désenclaver une zone qui pourrait être ouverte à l'urbanisation, facteur de l'arrivée prévue d'une nouvelle **population** dans la zone d'étude.

La réalisation du projet n'a pas d'impact direct sur les **activités**. Néanmoins, un projet de création d'un groupe scolaire est envisagé en bordure de la future voie par la future vie par le PLU de Grasse.

La réalisation de cette route implique la modification de l'**occupation du sol** sur son emprise créée, soit environ 800 m<sup>2</sup>. Cependant, une partie des emprises du projet concerne des voies existantes.

Ce projet va permettre d'assurer et de sécuriser la desserte **routière** de ce quartier urbain de Grasse et de sécuriser ces points d'échanges avec les axes de circulation existants. Cet objectif de sécurisation de cette zone urbaine est aussi présent avec la suppression du stationnement le long de la voie de desserte actuelle au profit d'un parking.

L'extension des **réseaux** prévus dans le cadre de cette opération ne modifiera pas les réseaux alentours.

Ce projet de voirie ne produit aucun **déchet ménager** en phase exploitation.

#### Patrimoine et paysage

Concernant le **patrimoine**, bien que se trouvant à l'intérieur de plusieurs périmètres de protection de monuments historiques, le projet ne sera pas visible depuis ces édifices (et l'ensemble de la vieille-ville classée en secteur sauvegardé) de par la topographie de la zone d'étude.

Le périmètre d'étude ne comporte aucun site naturel protégé, ni Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.

Aucun vestige archéologique n'est recensé dans ce secteur. Toutefois, conformément aux dispositions du Code du Patrimoine, le Service Régional de l'Archéologie pourra prescrire une opération de diagnostic archéologique visant à détecter tout élément du patrimoine archéologique qui se trouverait dans l'emprise des travaux projetés.

Concernant le **paysage**, le projet respecte les enjeux définis pour l'entité paysagère J1 : « Le bassin de La Siagne » de l'Atlas Paysager des Alpes-Maritimes, et notamment la réflexion de l'insertion du projet au sein d'un relief collinéen et d'un milieu urbanisé.

Cette topographie limite très fortement les perceptions visuelles, rapprochées et éloignées, du projet.

Les talus végétalisés situés en partie basse seront plantés de cyprès et d'essences arbustives méditerranéennes afin d'ouvrir les vues et de limiter l'effet de couloir entre les murs :

- rosiers pour apporter de la couleur et créer un effet décoratif,
- massifs d'arbustes persistants (*abélia*, *eleagnus*) pour obtenir un couvert végétal tout au long de l'année.

De même, afin de limiter l'impact visuel des murs, il est proposé un traitement architectural de ces ouvrages sous forme de matrices sur l'ensemble de la voie, et la mise en place de berme, si possible, pour diminuer l'effet de paroi verticale. Cette jardinière sera plantée d'arbres et de plantes retombantes persistantes pour végétaliser les murs et intégrer les futurs aménagements dans le contexte environnant.

Vu la nature des travaux et l'emplacement du projet, ce dernier n'a donc aucun effet sur le patrimoine connu et le paysage.

### *C. Principales mesures d'intégration*

La zone d'accueil des travaux a de plus été choisie dans une zone où les enjeux écologiques sont minimes, aussi bien pour la faune et la flore que pour les corridors écologiques.

Concernant la prise en compte de l'une des principales contraintes de la zone, l'instabilité du sol et les risques de glissement, le projet prendra en considération les recommandations constructibles préconisées dans l'étude géotechnique afin de réduire la vulnérabilité de la zone d'étude. Une étude géotechnique de conception (G2) phase projet a été engagée enfin d'affiner les conclusions et les préconisations de cette étude.

A propos d'un deuxième enjeu prioritaire pour des projets routiers, le nombre d'habitations à proximité immédiate de la future voie de désenclavement est faible. Ainsi, la population sujette à une modification de la qualité de l'air et aux nuisances sonores a été minimisée.

Ces travaux sont dans une zone où le relief inhibe les perceptions visuelles depuis le centre-ancien, lieu où sont concentrés les principaux enjeux patrimoniaux.

Des mesures d'intégration paysagère ont été imaginées, principalement pour limiter l'impact visuel des murs de soutènement (végétalisation des talus, mise en place de berme, ...).

Enfin, un bassin de rétention des eaux pluviales sera créé afin de limiter tout risque de rejet de polluant dans les masses d'eaux locales.

### *D. Conclusion : impacts résiduels et compatibilité*

Le projet a un impact résiduel négatif sur :

- la géologie du site,
- l'ambiance sonore.

Le projet a un impact résiduel positif sur :

- les populations actuelles et futures de la zone d'étude,
- les activités économiques des communes concernées par le projet (restaurants, sous-traitance aux entreprises locales),
- la voirie et les déplacements,
- les réseaux de la zone d'étude.

Le projet a un impact résiduel négligeable sur :

- les captages d'eau potable, les eaux souterraines et superficielles,
- le patrimoine culturel et le paysage,
- les enjeux écologiques et biologiques,
- la qualité de l'air,
- la géologie du site
- le patrimoine et le paysage.

De plus, le projet est compatible avec le PLU de Grasse et prend considération les PPRn s'appliquant aux emprises du projet.