

Arrêté S F L le
10 OCT. 2017Arrêté S F L le
01 OCT. 2017

Monsieur le Préfet de Région,
Préfet des Bouches-du Rhône
Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Secrétariat général
16 rue ZATTARA
CS 70248
13331 Marseille cedex 3

Objet : Recours amiable faisant suite à l'arrêté n° AE-F09317P0229 en date du 9/08/2017 portant décision d'examen au cas par cas en application de l'article R 122-3 du code de l'environnement et soumettant le projet a étude d'impact sur la base de l'article L122-1 du code de l'environnement.

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez fait parvenir l'arrêté portant décision d'examen au cas par cas concernant le projet de logements sur les parcelles cadastrées section BE n° 49 à 52 à Biot, soumettant ce projet à étude d'impact sur la base de L122-1 du code de l'environnement qui indique : « *Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.* »

Cependant, il me semble important de porter à votre connaissance des informations à la fois sur le contexte du projet et sur la démarche que nous avons mis en œuvre afin de vous assurer de l'absence d'incidences notables de ce projet sur l'environnement.

Ce projet situé sur un foncier communal fera l'objet d'une concession d'aménagement pour sélectionner l'équipe qui réalisera le projet. Ce terrain est la seule réserve foncière communale sur laquelle il est actuellement possible de développer du logement, enjeu majeur pour la commune de Biot qui est désormais carencée. De plus, il s'agit d'une des rares emprises à proximité du village (400m de la mairie) qui permettra de densifier le cœur de ville tout en évitant de placer de nouvelles populations en situation de dépendance à la voiture. C'est pourquoi la municipalité a à cœur la réalisation sur ce terrain d'un projet de qualité, prenant en compte l'ensemble des enjeux du site.

Dans cet objectif, des études préalables ont été réalisées afin notamment d'évaluer la juste capacité que ce site peut accueillir en respectant notamment le cadre paysager et la topographie du site. C'est sur la base de cette étude de capacité, très détaillée, que le cahier des charges de la concession d'aménagement sera défini afin que le projet final soit conçu dans le respect du site.

La commune n'a donc pas à ce jour le détail du projet qui sera développé par l'aménageur.

→ *Considérant la nature du projet*

Je souhaite tout d'abord vous présenter l'esprit du projet. Le site de St Eloi est un site assez fermé en forme d'amphithéâtre, bordé sur sa partie nord par la route départementale.

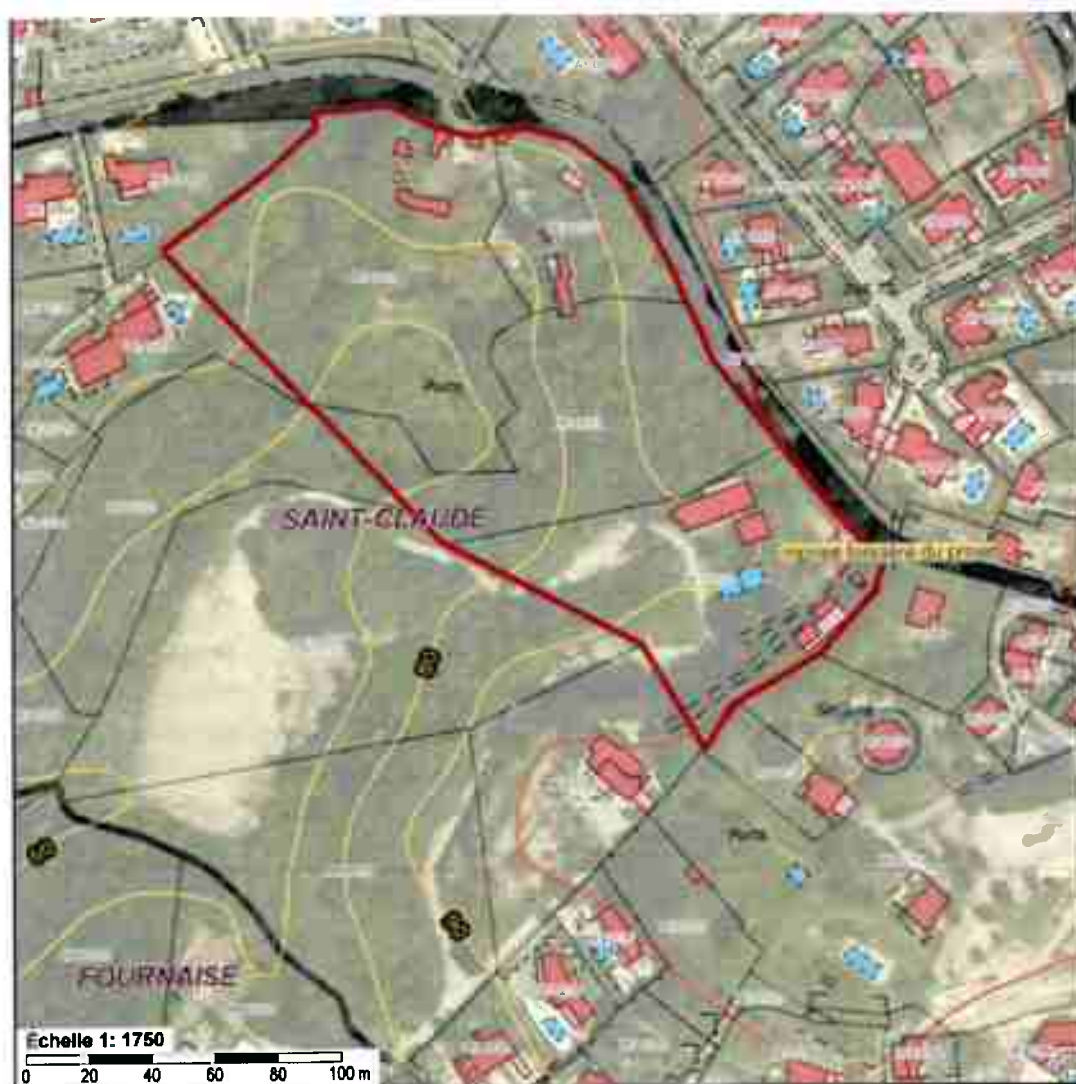


Figure 1 plan de situation du projet

Ce site faisant l'objet d'une déclivité importante, le choix afin de minimiser l'impact du projet en termes de terrassement et d'impact est de ne construire le site que sur sa partie nord ; en proximité de la route afin de maîtriser au maximum l'impact des infrastructures et des véhicules sur le site. De la même manière afin d'éviter des terrassements trop importants une partie du stationnement est

située en entrée de site, insérée dans la différence de niveau avec la route départementale. Le Parti-pris d'aménagement, réfléchi dans le cadre de l'étude de capacité, est développé dans l'annexe 1 : « Création d'un quartier d'habitation et équipements publics en extension du noyau villageois » réalisé par le bureau d'étude « Actom Architecture ». Il s'agit d'un principe qui est amené à évoluer en fonction des autres contraintes notamment environnementales.

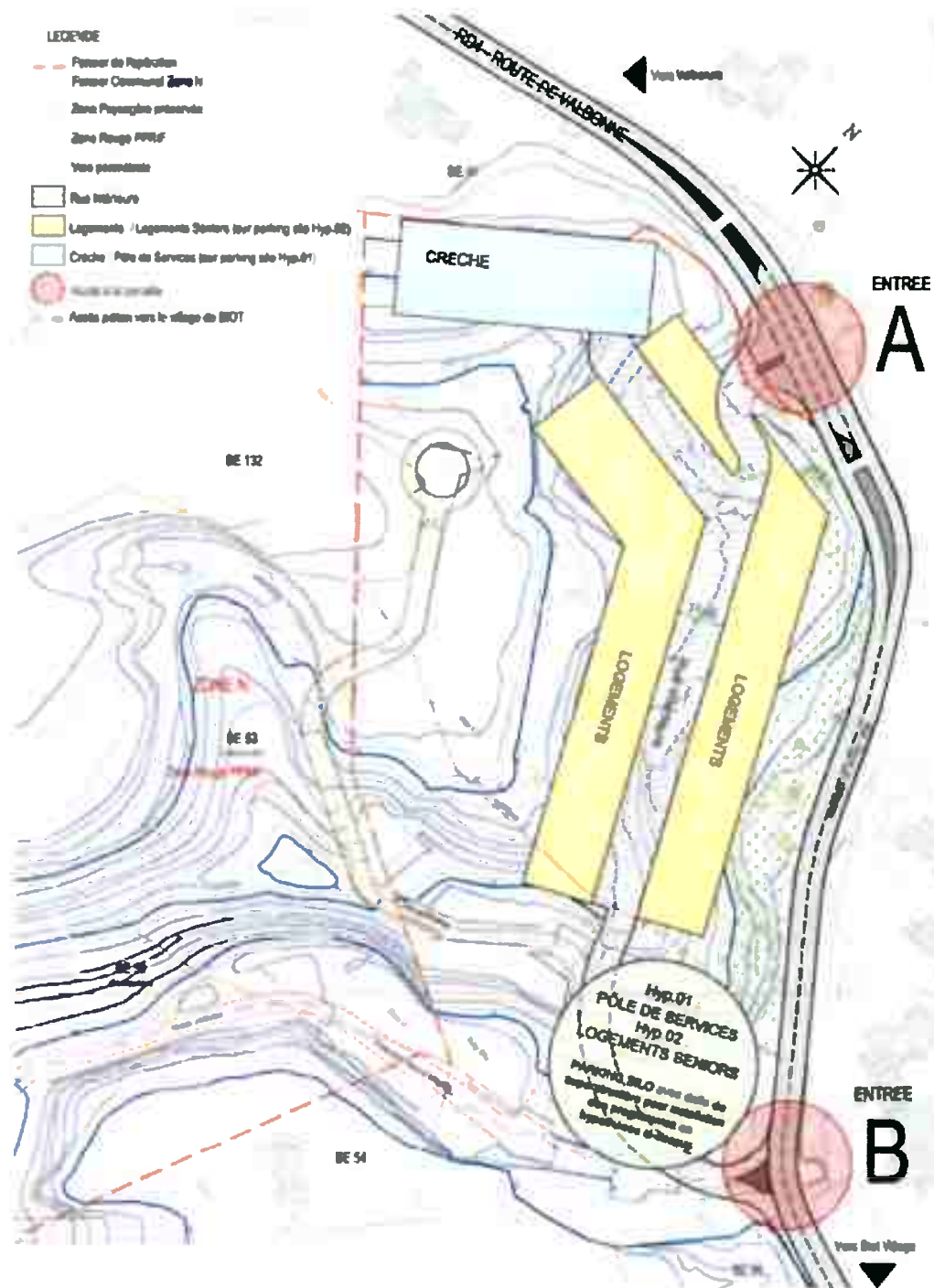


Figure 2 Schéma d'aménagement - implantation de principe

→ *Considérant la localisation du projet,*

Comme vous l'indiquez, le projet est partiellement situé sur le site d'une ancienne carrière. Cependant, je me dois de porter à votre connaissance le fait que le projet ne se développera pas sur la zone où le sable était exploité mais sur la partie nord du site, la plus proche de la voirie, qui était la zone de triage des matériaux. L'emprise foncière du projet ne présente pas de front de taille ou de caractéristiques d'une carrière.

Vous avez également relevé que ce site est partiellement situé dans le périmètre de protection de la chapelle St Roch classée à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Cependant, la configuration du site est telle qu'il n'y a pas de co-visibilité entre cette chapelle et le site. En effet, le point culminant sur lequel se situe le réservoir de la Sarenne constitue le point haut avant une rupture de pente et se situe 20 m au dessus du site.

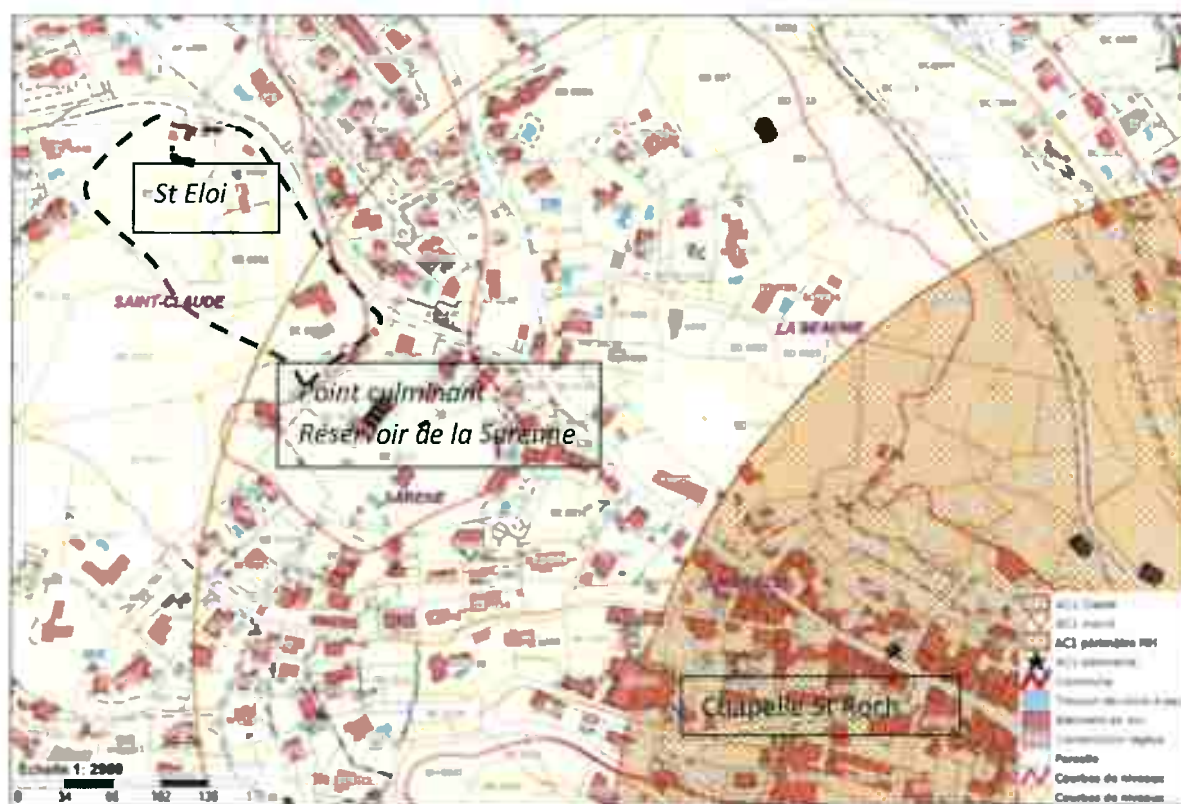


Figure 3 positionnement du projet par rapport à la chapelle St Roch

L'arrêté indique également la proximité de la zone humide de la Brague. En effet, le site du projet est limitrophe du parc départemental de la Brague, qui est un espace de grande sensibilité écologique. Cependant, le positionnement du projet sur la zone Nord du site permet de maintenir une zone tampon d'une largeur de 300 m entre la brague et les aménagements du site. Dans la partie basse des parcelles constructibles, des jardins partagés et des aménagements paysagers viendront faire une transition avec l'espace naturel. En ce qui concerne, les parcelles BE 53 et BE 55, il s'agit de l'ancienne zone d'exploration de la carrière. Elles sont classées en zone naturelle au PLU et en zone Rouge au PPRIF. Ce foncier restera communal et sera préservé.

En ce qui concerne la sensibilité écologique du site, les terrains du projet ne sont pas désignés comme espaces sensibles dans les documents de norme supérieure contrairement à la majeure partie du territoire biotois.

En effet, dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, ces terrains sont indiqués dans la continuité urbaine.

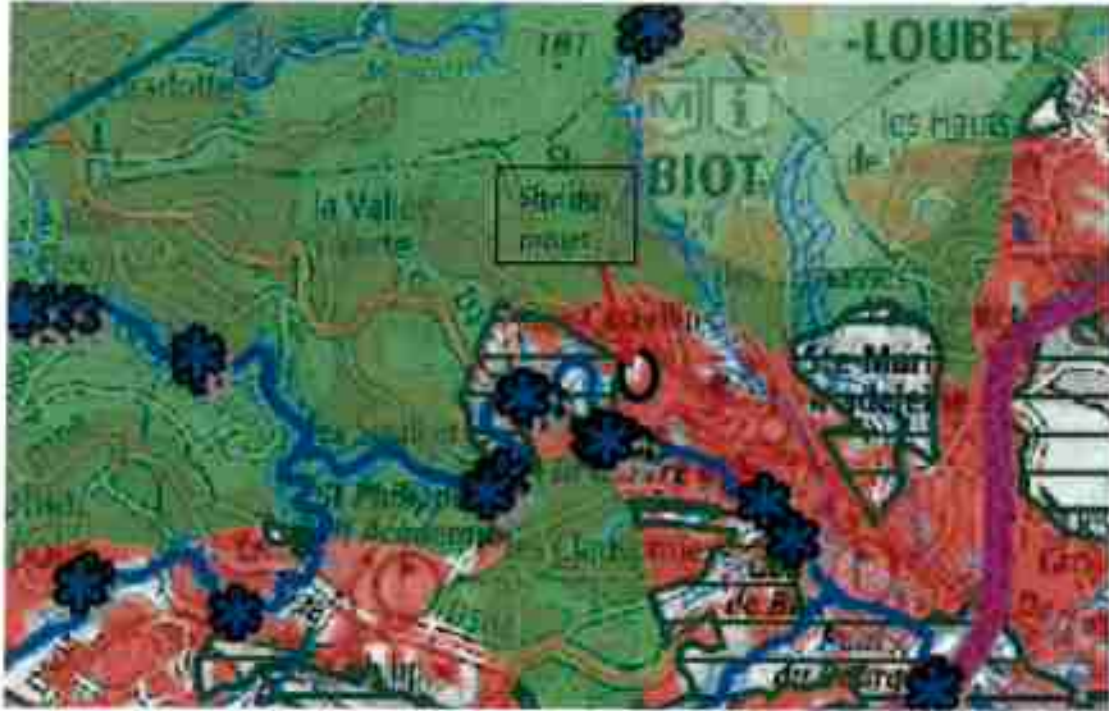


Figure 4 Extrait du SRCE : Eléments de la trame verte et bleue régionale



Figure 5 Extrait SRCE : objectifs assignés aux éléments de la trame verte et bleue régionale

De la même manière, la Directive Territoriale d'Aménagement, n'indique pas de sensibilité particulière pour cet espace.

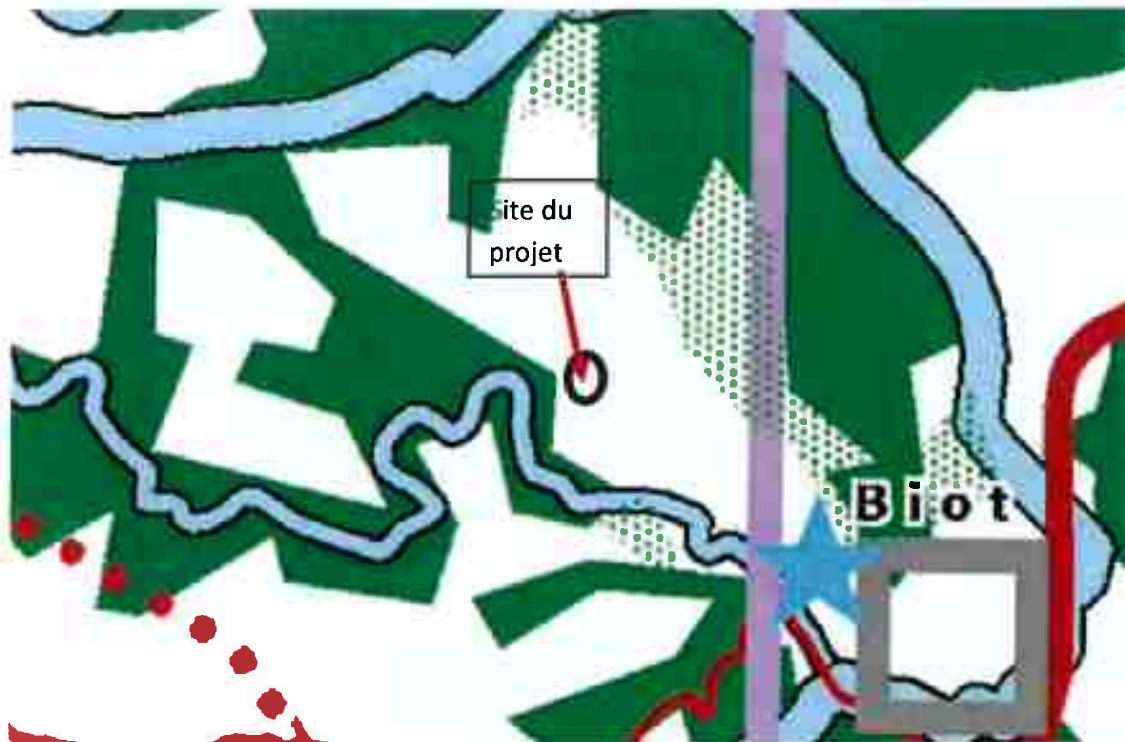


Figure 6 extrait du plan de la DTA

Et dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la CASA qui date de 2008, ce secteur est identifié comme un secteur d'Enjeux de développement à dominante d'habitat.

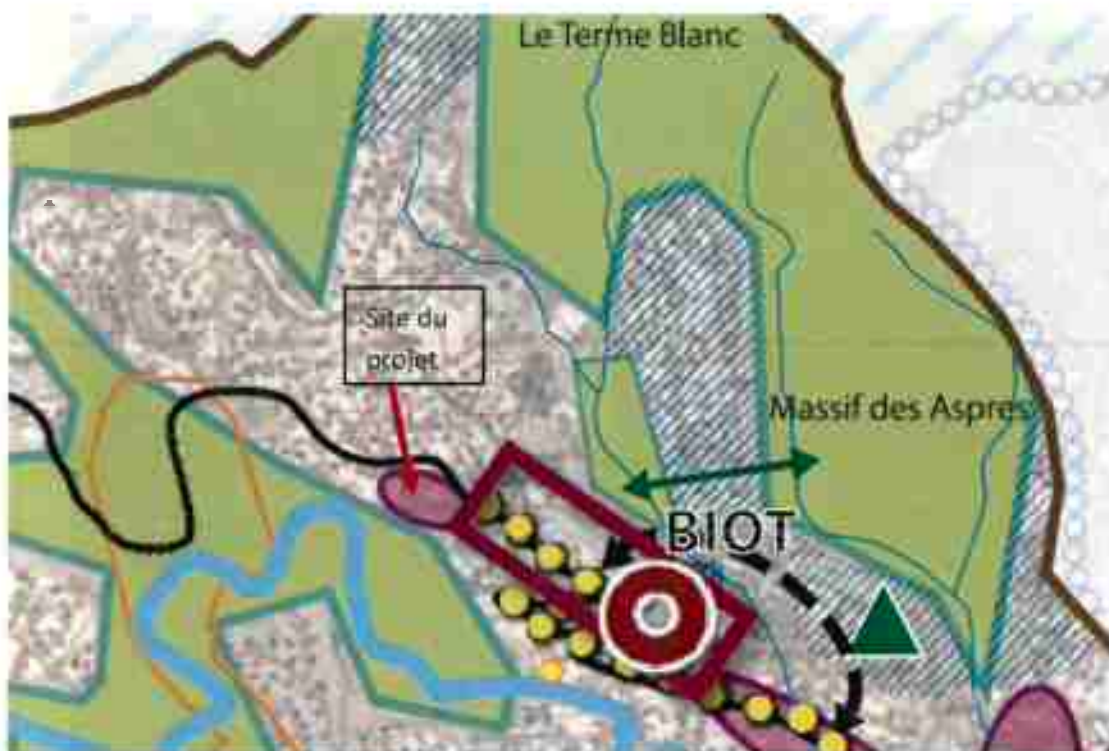


Figure 7 Extrait du Scot CASA

Si l'on s'en réfère à l'indice de sensibilité écologique, défini comme « le nombre des protections écologiques se superposant sur un même site », la majeure partie du site du projet a un indice de sensibilité écologique de 1 – classement en site inscrit « Bande Côtière de Nice à Théoule » et de 2 pour la zone faisant partie du périmètre de protection de la chapelle St Roch classée à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

→ *Considérant la localisation du projet en zone d'aléas de glissement, de ravinement et de chute de blocs d'intensité moyenne à très forte,*

En effet, la cartographie des aléas géologiques au jour de votre avis faisait figurer cette appréciation du risque sur le site. Cependant, suite à des échanges avec le CEREMA et la DDTM au cours du printemps dernier, une étude de terrain a été menée par le CEREMA cet été. La préfecture m'a fait parvenir en date du 17 août 2017 et du 20 septembre 2017, un porter à connaissance faisant évoluer la connaissance du risque sur ce site. Ainsi, l'aléa jusqu'à présent qualifié en LEB5 (chute de bloc risque élevé ou très sévère) a été requalifié par le CEREMA en LG2Ra2 (glissement risque mal connu – incertitude ; Ravinement risque mal connu – incertitude). Par cette requalification, le niveau de risque évalué est moindre (passage en 5 en 2) mais également d'une nature dont il est possible de se prémunir plus effectivement que celui de la chute de bloc.

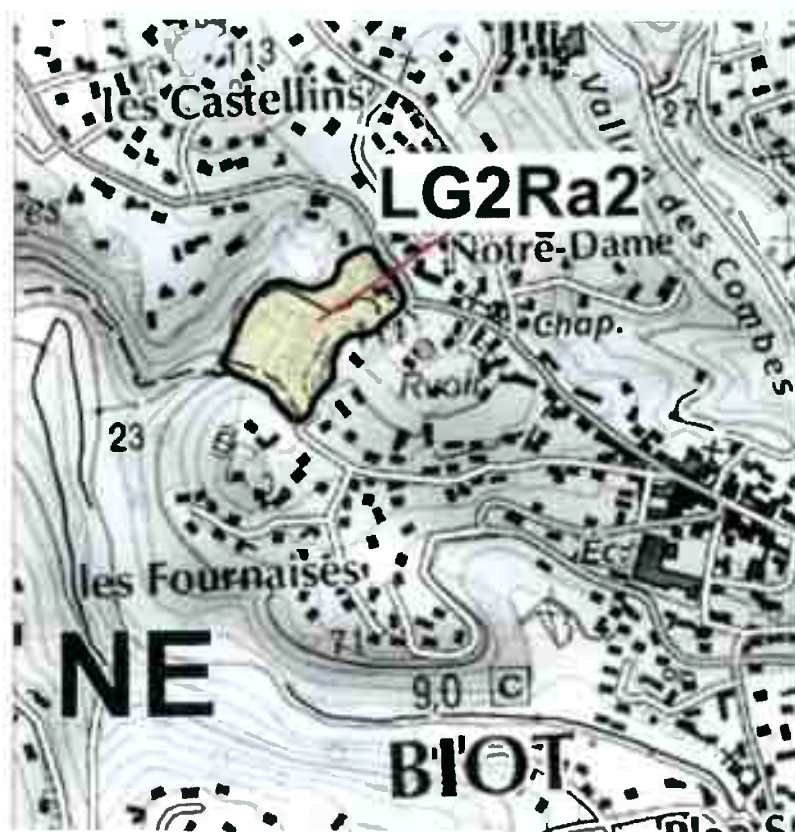


Figure 8 Carte d'aléas des mouvements de terrains de St Eloi-Porter à connaissance du 20 septembre 2017

De surcroît, le porter à connaissance indique qu'au vu de ce risque «une étude géologique et géotechnique devra être réalisée préalablement au projet. Cette étude devra préciser l'aléa identifié sur la cartographie du droit du projet, en décrivant le contexte géologique du secteur et les caractéristiques mécaniques du terrain. Elle définira les moyens à mettre en œuvre pour garantir la sécurité du projet vis-à-vis de l'aléa identifié et pour éviter une aggravation des risques sur les

parcelles voisines ». Le détail de cette liste sera transmis dans le cadre de la consultation pour la concession d'aménagement et la commune veillera à la prise en compte de ces éléments dans le cadre du permis de construire.

→ *Considérant la sensibilité des espaces boisés concernés par le projet au risque incendies de forêts en zone B1a du plan de prévention des risques d'incendies de forêt (PPRIF)*

Concernant la prise en compte du risque d'incendies de forêt, conscients de cet enjeu, les techniciens ont déjà échangé à plusieurs reprises avec les services du SDIS. Ainsi ce risque a été soigneusement pris en compte dès l'étude de capacité, notamment par l'intégration d'aspenseurs et de la piste de défense incendie.

En ce qui concerne les Obligations Légales de Débroussaillage, sur ce terrain sont déjà présentes deux maisons d'habitation. En conséquence, les OLD sont déjà mises en œuvre pour la protection de ces habitations.



Figure 9 vue d'une des habitations présente sur le site

Concernant les espaces boisés du site, la bande boisée située le long de la route départementale est protégée au PLU en tant qu'Espace Paysager à Préserver de l'article L151-19 du code de l'Urbanisme et la partie basse du site ne sera par touchée.



Figure 10 vue aérienne du site (source : Google Earth)

→ Considérant que le projet se traduit par une modification des écoulements hydrauliques,

Vous indiquez que le projet aura des incidences sur les écoulements hydrauliques. En effet, deux axes de thalwegs (principaux) traversent le site à l'aval de la RD 4 et se rejoignent en pied de versant avant de confluer quelques centaines de mètres plus à l'aval avec le fleuve La Brague.

La réalisation du projet nécessitera la couverture partielle des axes de vallons (busages, cadres béton...). Il en résultera une accélération des écoulements dans ces talwegs qui sera compensée par la mise en place de bassins de compensation permettant de ramener la vitesse d'écoulement à celle actuelle. (Cf Annexe 2 : note diagnostic hydraulique)

Des mesures de compensations concernant les problématiques hydrauliques seront prises visant à :

- Compenser l'impact des nouveaux aménagements sur les zones soumises au risque inondation à l'aval.
- Piéger la pollution chronique créée par les aménagements futurs (voie d'accès, stationnement...). L'objectif d'abattement des Matières En Suspension (MES) pourra se faire par un dispositif à l'intérieur du bassin écrêteur.
- Compenser la réduction du temps de parcours par des ouvrages permettant de rétablir les temps de concentration à l'état actuel afin de ne pas générer de conséquences aggravantes pour les zones situées à l'aval.
- Mise en place de dissipateurs d'énergie (systèmes anti érosion) dans les thalwegs qui auront été aménagés à l'aval des ouvrages (artificialisation du lit mineur) afin de limiter les

phénomènes de ravinement et d'érosion des berges dans un secteur d'aléa limité de glissement de terrain.

De plus, ce terrain se situe sur une emprise foncière de 18 000m² et draine un bassin versant en amont de 28 000 m². Au total, le bassin versant total affecté par le projet sera d'environ 4,6 ha. A ce titre, le projet sera soumis à une déclaration loi sur l'eau. La problématique des écoulements hydrauliques sera traitée par l'aménageur dans le cadre de cette déclaration.

→ Considérant la sensibilité globale de l'environnement dans la zone d'influence du projet

Comme indiqué précédemment, les documents de normes supérieures n'indiquent pas d'enjeux majeurs sur ce site. Toute fois, des mesures seront prises afin d'éviter d'éventuelles les impacts sur la ripisylve et la faune associée.

→ Considérant les impacts potentiels du projet sur l'environnement qui concernent :

- Les sols par l'artificialisation de surfaces importantes :

Par rapport au nombre de logements créés, l'imperméabilisation est minimisée par la compacité des bâtiments. Les choix d'aménagement étudiés dans le cadre de l'étude de faisabilité seront retranscrits dans la concession d'aménagement visant à ce que l'emprise des infrastructures du projet soit contrainte de s'implanter dans la partie haute du projet. Les stationnements seront pour leur majeure partie situés sous les bâtiments ou en parking silo pour éviter toute nappe de parking qui viendrait augmenter inutilement les surfaces imperméabilisées. De plus, le PLU requiert qu'un minimum de 30% de l'emprise des terrains concernés soit aménagée en espaces verts plantés.

Un ou plusieurs bassins de rétention des eaux pluviales seront mis en place afin de maintenir et même de réduire le débit de fuite du site.

En effet, les services communaux étant particulièrement vigilants sur ces aspects notamment depuis les inondations du 3 octobre 2015, les exigences en termes de capacité des bassins de rétention ont été renforcées. La commune exige désormais la réalisation de bassins de rétention des eaux pluviales dimensionnés avec un ratio de 120l/m² imperméabilisé. De surcroit, l'emprise du projet étant supérieure à 1ha, ce projet fera l'objet d'un dossier loi sur l'eau. Le bassin de rétention aura donc une capacité calculée sur la base minimum de 120L/m² imperméabilisé.

→ Le paysage par modification des caractéristiques paysagères et des perceptions

Concernant l'impact paysager, tout d'abord, ce projet se fera en étroite collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France. En effet, l'ensemble de la commune étant située en site inscrit, cela assure l'intervention de l'ABF sur ce dossier.

Par ailleurs, la structure du terrain le rend assez peu visible dans le grand paysage. En effet, seules 2 positions permettent de percevoir partiellement ce site depuis des espaces accessibles au public :

depuis la route départementale et depuis l'extrémité du quartier des Soulières. Depuis ces 2 points, seule la partie Sud-Est du site est visible

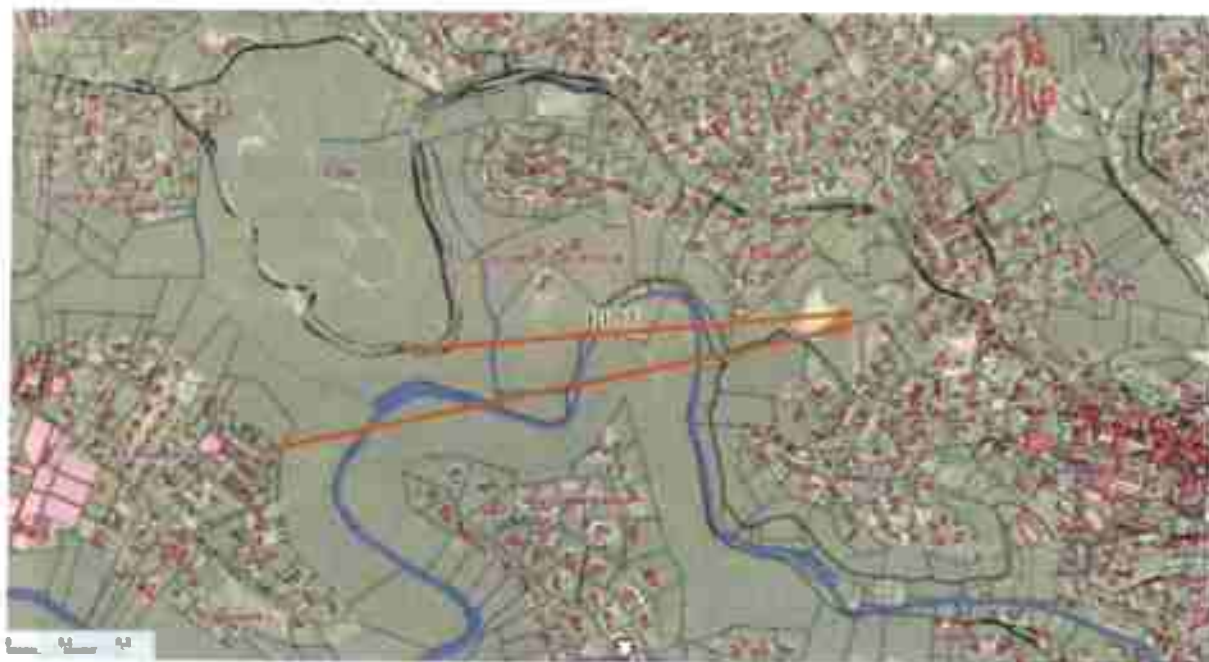


Figure 11 plan des vues sur le site depuis l'espace public

Vue depuis l'extrémité des Soulières :



Figure 12 vue sur le site depuis le quartier des soulières

Dans un contexte paysager plus voisin, les reliefs vallonnés et les masques végétaux rendent également le terrain peut perceptible.

De la route départementale, le positionnement en contrebas de la RD4 rend le projet peu visible depuis l'espace public ; il s'inscrit dans le relief. En effet, les bâtiments se positionneront autour d'une voirie située à une altimétrie de 84m NGF, tandis que la route départementale est globalement située à une altimétrie de 92 m NGF. Ainsi, par exemple avec des bâtiments en R+3, seul 1 étage émergera de la route départementale. De plus, une bande verte le long de la route départementale est protégée (Espace paysager à préserver L151-19 du code de l'urbanisme) au PLU. Elle sera donc conservée et renforcée, créant ainsi un écran par rapport au projet.

De plus, la configuration du projet dans le cadre de l'étude de capacité présentée dans l'annexe 1 permet le maintien d'ouvertures paysagères par le positionnement des bâtiments.



Figure 13 Positionnement du bâti par rapport à l'ensemble du site

→ L'ambiance sonore et la qualité de l'air dues à l'augmentation du trafic automobile

Je souhaite porter à votre information les données collectées par les services du conseil départemental concernant le trafic sur la RD4 à proximité du village. Comme vous pouvez le voir sur la carte ci-dessous les comptages font apparaître des trafics journalier allant de 5 245 à 9097 véhicules par jour dans les 2 sens.



Figure 14 comptage Trafic Moyen Journalier (source : Conseil Départemental)

Tableau de trafic maximal par rapport aux usages du site :

Fonction	quantité	Adultes	Usagers véhicules	Trafic associé	Professionnel	Trafic associé
Logement (libre et social)	110 à 130 logements	176 à 208	67%	445 à 516		
Résidence sénior	20	30	15	30	2	4
Crèche	40 berceaux dont 30 existants au village		40	160	10	20
TOTAL	659 à 730 dont 135 déjà existant pour la crèche soit une augmentation de 524 à 595 passages de véhicules/jour sur la RD4					

On estime la composition des ménages sur la base des statistique de l'INSEE sur Biot en 2014 soit environ 40% de foyer avec 1 seul adulte (ménage d'une personne ou famille monoparentale) et 60% de foyer avec 2 adultes.

La voiture représentant 67 % des déplacements et les habitants réalisant 3,77 déplacements par jour.

A. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE SUR LE TERRITOIRE

Une forte motorisation des ménages sur le territoire (environ 1/3 des ménages a au moins 2 véhicules).

N.B. La mobilité quotidienne des visiteurs est estimée dans les émissions liées à la mobilité longue distance.

	CASA	QUEST 06
Nb de déplacements	3,77 déplacements quotidiens / hab*	3,5 dépl.
Distance parcourue	21 km quotidiens / hab*	19 km
Part de la voiture	67 % des déplacements	65 %

Source EMD, traitement Energies Demain 2009 / * Personnes de 9 ans ou plus

Ce projet engendrera au maximum une augmentation de 600 véhicules jours en plus. En ce qui concerne la crèche, il s'agit essentiellement du déplacement de celle existante au village qui engendre un problème de sécurité par du stationnement en double file le matin et le soir. Le trafic est déjà existant et ne sera que déporté, et la configuration permettra que cet afflux soit correctement géré avec un dispositif de dépose minute pour les parents.

Par rapport au trafic existant sur la RD4, il s'agit donc d'une augmentation maximale de 8 % par rapport à un trafic mesuré de 7500 véhicules jour.

En ce qui concerne l'ambiance sonore, les données du Plan de Prévention du Bruit dans Environnement de la CASA laissent apparaître une exposition au bruit spatialement assez limité au droit du projet.

CARTOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT SONORE CARTE DE MULTI-EXPOSITION

Situation 2005-2011 / Indicateur global : Lden (24h)

Biot

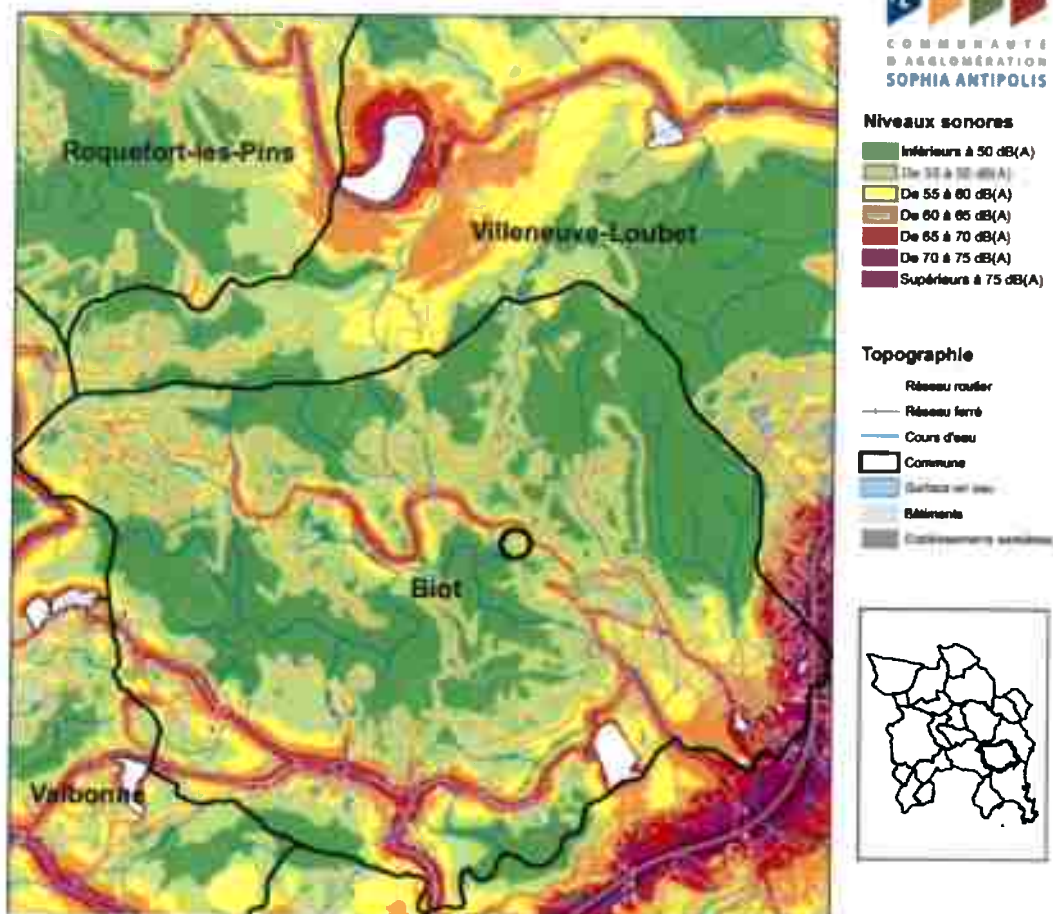


Figure 15 Carte de multi-exposition de l'environnement sonore (source : PPBE CASA 2012)

Dans le classement sonore des infrastructures de transport terrestre réalisé par la préfecture, la route départementale RD4 à ce niveau est classée en niveau 4, les bâtiments ayant une frontalité avec la RD4 feront donc l'objet de mesures d'isolation sonore adéquates.

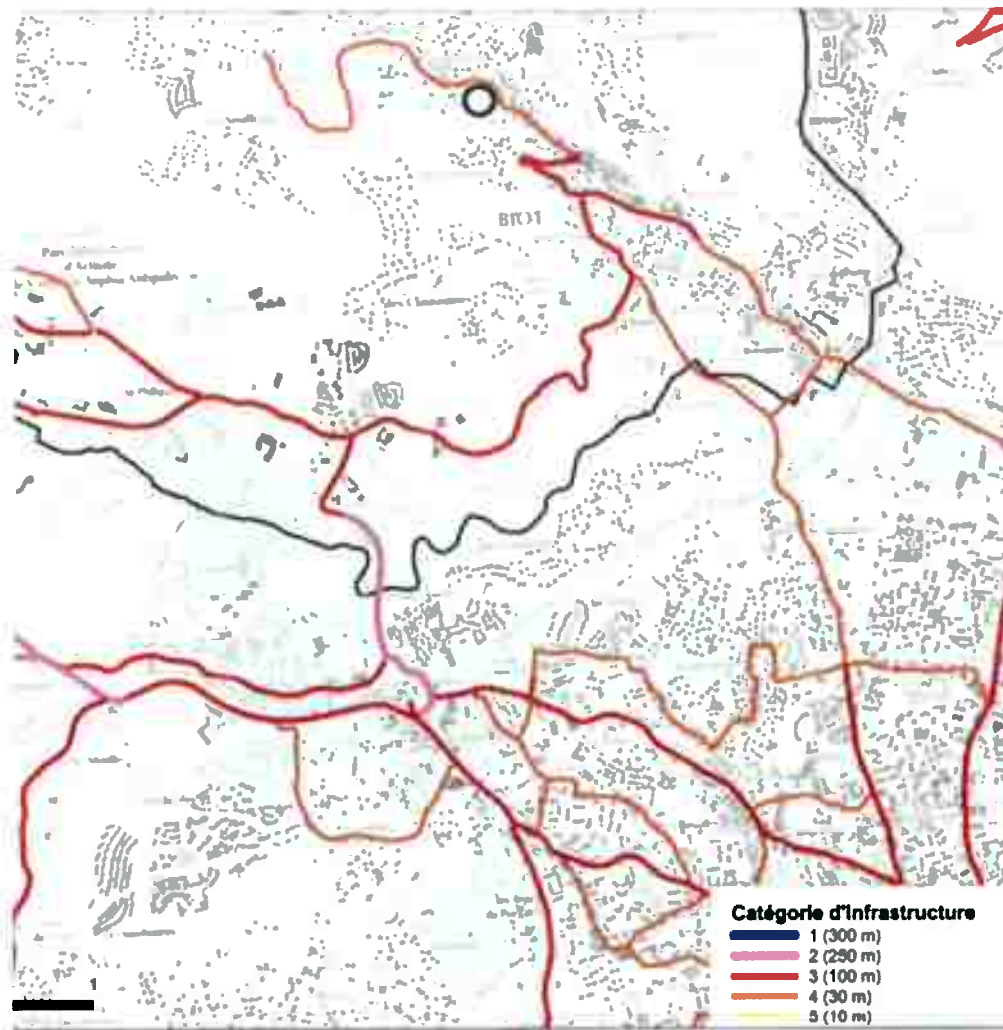


Figure 16 : classement sonore des infrastructures de transport terrestre (source : préfecture 06)

De plus, l'aménagement prévu par le Conseil Départemental de la RD4 pour autoriser l'entrée et la sortie de ce projet sur la route départementale, notamment sous forme de « Tourne à gauche » est de nature à réduire les nuisances sonores et à augmenter la sécurité routière.

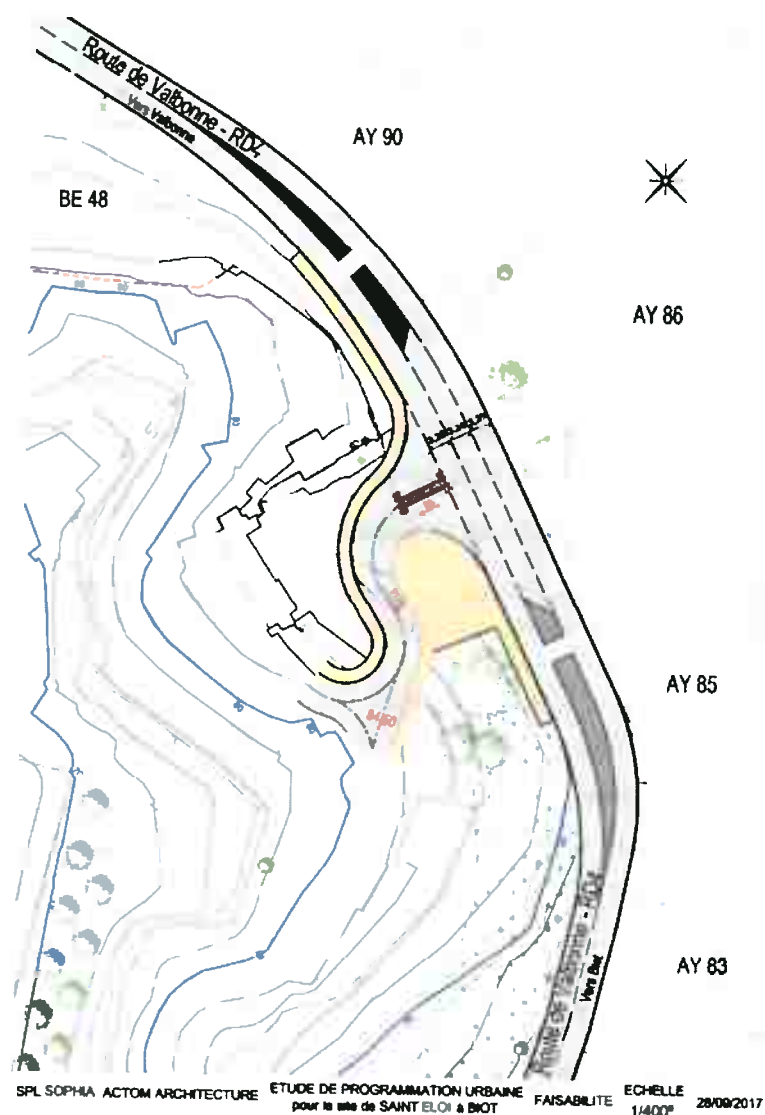


Figure 17 plan d'aménagement du carrefour d'entrée principale de l'opération (source : Actom et conseil départemental)

En ce qui concerne la qualité de l'air, Sophia Antipolis fait l'objet d'une croissance de 1000 emplois par an. Ces travailleurs n'ont pas à ce jour la possibilité de se loger à proximité du bassin d'emploi de Sophia. En conséquence, ils sont obligés de se loger dans l'arrière pays ou à distance par manque de logement. Ces trajets sont sources de saturation des axes routiers et de pollution de l'air.

Le positionnement de ces logements à proximité de la technopole de Sophia est un facteur de réduction des durées de transport et participe ainsi d'une amélioration de la qualité de l'air.

Dans le Plan Climat Energie de la CASA, la mobilité représente 27% des émissions de Gaz à Effet de Serre : *Synthèse du bilan GES territorial 2013*

A l'échelle de la CASA :



Le PCET CASA précise également qu'un des facteurs est la distance parcourue par les ménages dans le cadre de la mobilité quotidienne :

A. LES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE SUR LE TERRITOIRE

Une forte motorisation des ménages sur le territoire (environ 1/3 des ménages a au moins 2 véhicules)
N.B. La mobilité quotidienne des visiteurs est estimée dans les émissions liées à la mobilité longue distance.

	CASA	OUEST 06
Nb de déplacements	3,77 déplacements quotidiens / hab*	3,5 dépl.
Distance parcourue	21 km quotidiens / hab*	19 km
Part de la voiture	67 % des déplacements	65 %

Parallèlement dans le Plan de protection de l'Atmosphère des Alpes-Maritimes, l'aménagement du territoire est également ciblé comme un levier permettant d'améliorer la qualité de l'air.

Action 6.1 du PPA : Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire. Cette action se traduit par « Déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain. »

Concernant la pollution de l'air liée au brûlage des déchets verts, on observe que les programmes d'habitat groupé pratiquent une gestion concertée des espaces verts et évitent ainsi les brûlages de déchets verts qui sont plus fréquents chez les particuliers dans le cadre des Obligations Légales de Débroussaillage.

Par ailleurs, le positionnement du projet à proximité avec le village offre une possibilité de mobilité douce par le chemin de Durbec pour l'accès aux écoles, la fréquentation des commerces du village ou des services publics. Il s'agit en effet d'un projet de densification du cœur de ville, à proximité piétonne du village.

De surcroît, la proximité avec l'arrêt de bus de la ligne 10 ligne de bus structurante sur BIOT, permet un usage effectif des transports en commun qui n'est malheureusement pas le cas sur l'ensemble de notre territoire.

→ La biodiversité, les habitats naturels et potentiellement plusieurs espèces protégées

Afin de préciser les enjeux de biodiversité sur le site une étude de pré-diagnostic a été réalisée par le bureau d'étude MONTECO (Annexe 3). Cette étude conclue que « en dehors des enjeux avérés relevés et notamment le boisement rivulaire, le fourré de Laurier noble et la présence de chiroptères à enjeux de conservation en chasse, le site semble présenter un potentiel écologique général assez réduit que ce soit en termes de fonctionnalité écologique qu'en termes d'enjeu de conservation pour des populations d'espèces patrimoniales ».

La commune a l'intention de s'inscrire dans une démarche d'évitement, notamment par le maintien et l'évitement de la zone boisée à fort enjeu, la conservation des arbres remarquables, des dates de chantiers adaptés à la biologie des espèces (évitement des périodes de reproduction par exemple)...

Ce rapport témoigne également de la présence sur le site de nombreuses espèces de plantes invasives qui nécessiteront d'être prise en compte:

- Robinier pseudo-acacia *Robinia pseudoacacia*
- Mimosa *Acacia dealbata*
- Herbe de la pampa *Cortaderia selloana*

→ Les risques incendies et glissement de terrain

Comme indiqué dans l'analyse ci-dessus, le risque incendie a été étudié avec le SDIS dès la réalisation de l'étude de faisabilité et de dimensionnement. Les modalités de prise en compte de ce risque sont définies dans le PPRIF, qui impose notamment la réalisation d'une voie périmétrale pour les pompiers permettant de défendre les façades des bâtiments qui font face à la zone rouge.

Concernant les risques de glissement de terrain, une mission G1ES a été réalisée par l'entreprise SEFAB en janvier 2017 dans la zone présentant ce risque, cette étude conclue : « Au vu de la litho-stratigraphie rencontrée au droit du sondage SC1 et des charges hypothétiques apportées, il nous semble judicieux de fonder le bâtiment au sein des calcaires gréseux rencontrés au-delà des 10.4m de profondeur. Pour les structures qui ne présenteront pas de niveaux enterrés, il sera nécessaire de les fonder à l'aide de fondations profondes de type micropieux ou pieux, ancrés dans cette formation (sous réserve de la réalisation de sondages complémentaires afin de confirmer la stratigraphie). ». Les modalités constructives devront être affinées par le constructeur.

→ Un projet avec des caractéristiques d'éco-quartier

La municipalité, soucieuse de la prise en compte des enjeux environnementaux, souhaite de plus inscrire ce projet dans une logique d'éco-quartier. Ainsi, des premières mesures ont été prises pour orienter ce projet vers un projet durable.

En effet, dès l'étude de capacité, le bureau d'étude ACTOM a été accompagné par SLK Ingénierie, bureau d'étude spécialisé en qualité environnementale des opérations de construction et d'aménagement. Leur accompagnement a permis, dès l'étude de capacité, une analyse d'exposition ainsi qu'une analyse des potentiels en énergies renouvelables de ce site. Cette dernière a permis de mettre en lumière que le site de Saint-Eloi présentait une opportunité pour le fonctionnement en réseau. Il est ainsi envisagé, la mise en place d'un réseau de chaleur dans ce projet. En effet, le développement de ce programme d'habitat collectif de 120 à 150 logements en plus de la crèche, permet la mise en place d'un réseau de chaleur. Celui-ci permettra une meilleure gestion des énergies, par exemple par la mise en place d'une chaudière collective plutôt que des convecteurs dans chaque logement.

Ce projet sera orienté de manière à favoriser les mobilités douces et à minimiser les impacts de la voiture. En effet, ce site étant situé à 10 minutes à pied du village, cela permettra ainsi aux habitants de ce programme de se rendre au village, à ces commerces et ses équipements à pied. Afin de favoriser ces mobilités douces, un cheminement piéton sera mis en place par le chemin de Durbec et un travail est en cours avec le Conseil Départemental pour permettre une sécurisation des circulations piétonnes le long de la route de Valbonne pour rejoindre le village.

De plus, la présence d'un arrêt de bus à moins de 100m du site, est un élément majeur favorisant l'usage des transports en commun. De plus, l'arrêt de bus en direction du village pourra être déplacé au niveau de ce site afin d'être sécurisé et mis aux normes.



Concernant l'usage des voitures, le choix dans l'étude de capacité de positionner un parking groupé en entrée de site, a pour objectif de limiter la présence des véhicules dans le site. De la même manière, le positionnement du bâti au vu de la topographie permet de limiter les impacts en termes de création de voirie et de présence de la voiture au cœur du site.

Finalement, dans le cadre de la concession d'aménagement, des objectifs de qualité environnementale seront fixés à l'aménageur et au promoteur du projet notamment sur la qualité environnementale du bâti.

J'espère par ces éléments avoir pu vous apporter les compléments d'informations, permettant de vous assurer de la qualité de la démarche et de l'attention portée à chacun des enjeux concernant ce site. L'étude pour le dossier de déclaration « loi sur l'eau » que devra diligenter l'aménageur du projet sera une nouvelle phase de contrôle de la prise en compte des enjeux du site vous garantissant ainsi l'absence d'incidences notables de ce projet sur l'environnement.

Pour l'ensemble de ces raisons, j'ai l'honneur de bien vouloir solliciter votre bienveillante attention et je vous demande de bien vouloir réenvisager votre décision de soumettre ce projet à une étude d'impact.

Dans l'attente de votre retour je vous prie d'agréer, Monsieur le préfet, mes salutations distinguées.


 Gisèle GIUNIPERO
Adjointe au Maire
Déléguée à l'Urbanisme,
au logement et à l'environnement.

PJ :

- ➔ Annexe 1 : Parti pris d'aménagement Bureau d'architecture ACTOM
- ➔ Annexe 2 : Note diagnostic hydraulique Bureau d'étude Eau et perspectives
- ➔ Annexe 3 : Pré-diagnostic écologique Bureau d'étude MONTECO

