



Ensemble, vivre Mougins

Association loi 1901 N°RNA 061000282
1206 chemin du Belvédère 06250 Mougins

Mougins le 13 août 2020

à Monsieur le Commissaire enquêteur,
Enquête publique « Scot Ouest »
Syndicat mixte en charge du Scot Ouest AM
57 Avenue Pierre Semard 06130 Grasse
par Mail : contact@scotouest.com

Objet : Enquête publique sur le Scot Ouest

Preliminaire :

D'une manière générale l'association Ensemble Vivre Mougins (EVM) soutient les différentes remarques évoquées dans le "dire" déposé par le Gadseca groupement d'association à laquelle EVM est affiliée. Nous mettrons l'accent sur des points complémentaires paraissant importants ou concernant plus particulièrement Mougins.

Sommaire :

- 1 - Transports et déplacement
- 2 - Environnement, trames vertes et bleues
- 3 - Agriculture

1 - Transports et déplacements

PADD doit rechercher les cohérences avec les collectivités voisines

Ce que l'on peut regretter c'est l'absence de l'étude des interactions du Scot Ouest avec les territoires voisins et son insertion dans un système urbain et un aménagement du territoire plus global. Cette question se pose pour les transports mais aussi pour les trames vertes dont la cohérence doit se faire avec le territoire de la CASA

le Scot développe : "L'axe 1.2 du PADD propose de construire des axes de développement structurants capables d'organiser la croissance"

Le territoire du ScoT ouest doit prendre en compte l'importance des échanges et déplacements avec sa voisine la CASA. La présence de Sophia Antipolis a une forte attractivité. Les habitants de Mougins et autres connaissent bien les bouchons routiers pour accéder à Sophia. L'étude "Enquête Ménages Déplacements EMD 06" a parfaitement montré ce fonctionnement ou plutôt ce dysfonctionnement. Le PADD ignore cette réalité et n'apporte aucune réponse.

... avec une forte augmentation des échanges autour de Sophia Antipolis



Des déplacements d'échanges en voiture importants et en progression à l'ouest

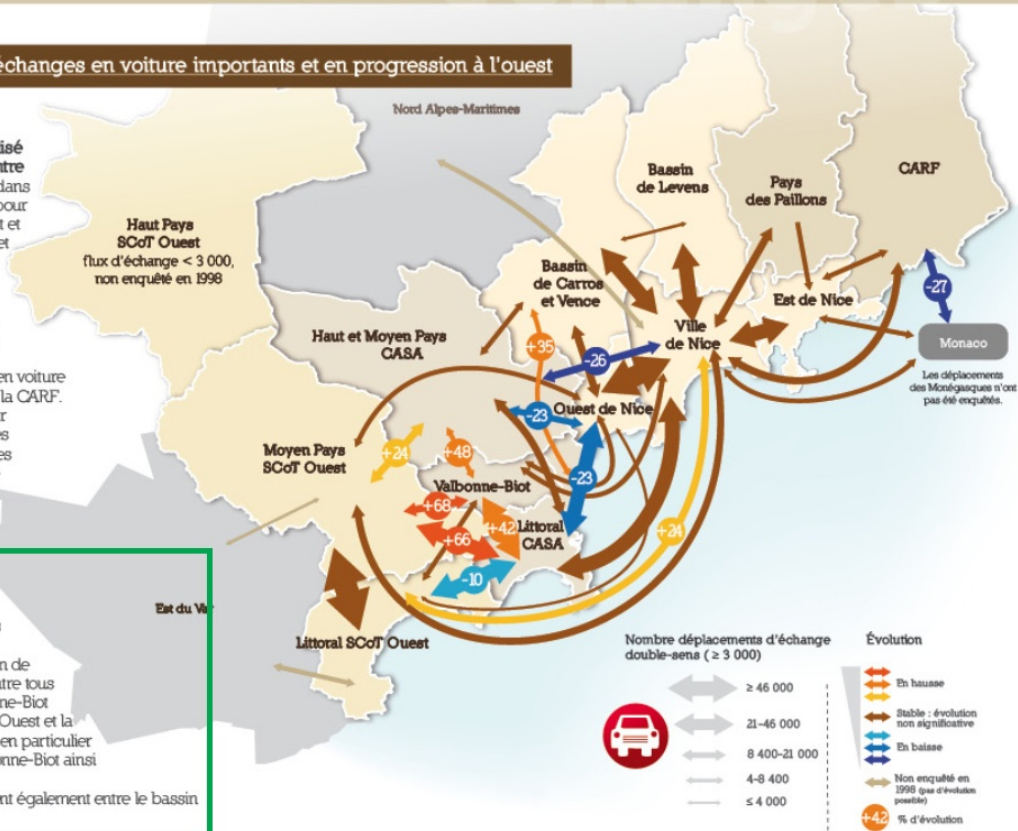
► La voiture reste le mode le plus utilisé dans les déplacements d'échange entre secteurs, avec une utilisation plus forte dans l'ouest du département (sa part modale pour les échanges est de plus de 85% à l'ouest et sur le Moyen Pays contre 80% sur Nice, et 70% sur la CARF).

► L'évolution des échanges entre les territoires, vus précédemment tous modes confondus, ne se vérifie qu'en partie concernant la voiture :

- Pas de progression des déplacements en voiture sur ces liaisons entre Nice et Monaco ou la CARF.
- Stabilité de l'utilisation de la voiture pour l'ensemble des échanges entre Nice et les territoires limitrophes ou proches (Pays des Pailions, Levens, Carros-Vence, Ouest de Nice...).
- Baisse notable de certains flux littoraux.

► En revanche, une forte croissance est constatée sur le triangle SCoT Ouest, Littoral CASA et Sophia Antipolis, voire Moyen Pays CASA.

- Les liens se renforcent en voiture au sein de la CASA avec une croissance des flux entre tous les secteurs notamment autour de Valbonne-Biot
- Les échanges en voiture entre le SCoT Ouest et la CASA sont ceux qui augmentent le plus, en particulier entre le Moyen-Pays SCoT Ouest et Valbonne-Biot ainsi qu'avec le littoral CASA.
- Les déplacements en voiture augmentent également entre le bassin cannois et la ville de Nice.



Nota : les volumes de flux affichés sont des valeurs avec un intervalle de confiance d'autant plus important que le flux regardé est faible. Les flux non représentés sont inférieurs à 3 000 déplacements par jour.

Les préconisations de la DTA 06 sont ignorées

La DTA a été complétée par un document spécifique pour sa prise en compte dans les Scot.

La prise en compte des objectifs et orientations de la DTA dans les SCOT et dans les documents de planification associés

p142

L'enjeu est alors de maîtriser la demande de déplacements et le trafic automobile, tout en améliorant l'accessibilité externe de la Bande Côtière et l'écoulement du trafic de transit. Il s'agit également d'organiser les espaces concernés par l'étalement urbain et de limiter le développement de l'urbanisation diffuse.

En compatibilité avec la DTA, les SCOT prendront en compte ces enjeux, notamment en :

- Structurant l'espace par un réseau maillé de transports collectifs, desservant les centres principaux et secondaires, les secteurs stratégiques, les espaces-enjeux et les pôles nouveaux. Ce réseau s'appuiera notamment sur les voies ferrées et les transports collectifs en site propre (TCSP) des agglomérations de Nice, Sophia-Antipolis et Cannes ; ...

Un réseau de transport en site propre reliant Sophia au maillage du Scot ouest paraît nécessaire pour apporter une solution au problème de déplacement Est-Ouest.

Le réseau ferré doit être développé

Dans la situation actuelle, la ligne ferroviaire littorale et la ligne Cannes Grasse sont saturées et le cadencement est insuffisant pour répondre à la demande et pour rendre leur usage plus incitatif.

En ce qui concerne la ligne Cannes Grasse on lit dans les documents du Scot :

DOO p82 ... son interconnexion voulue avec la voie ferrée vers Grasse dont le cadencement doit monter en charge **en se transformant en une ligne à part entière entre Cannes et Grasse, détachée de la desserte plus longue vers Nice ou Vintimille,**

PADD p24 ...Accentuer l'offre de mobilité Nord-Sud et coupler au sein de chaque Pôle d'Echange Multimodal les deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service ainsi que le cadencement de la voie ferrée Cannes-Grasse **qui a vocation à terme, à prendre une configuration de Tram-Train.**

Il ne faut pas détacher la ligne Cannes Grasse de la desserte littorale ; La dernière décision ministérielle prévoit un ouvrage pour déniveler la bifurcation et pour conserver la continuité du trafic vers Nice. **Cette phrase est à supprimer dans le DOO.**

En aucun cas la ligne Cannes Grasse ne doit devenir un tram-Train. Ce paragraphe est à supprimer du PADD.

La ligne nouvelle est restée dans les cartons et il est bien dommage que son tracé ne soit pas acté. Seule la gare de la Bocca TER est retenue ; la gare LN doit se faire à la Bocca marchandise mais les tracés et les fonctionnalités ne sont toujours pas connus.

C'est regrettable car un tel aménagement aurait la capacité de délester la voie littorale et de donner un nouveau flux global au réseau ferré et d'augmenter le cadencement du réseau TER.

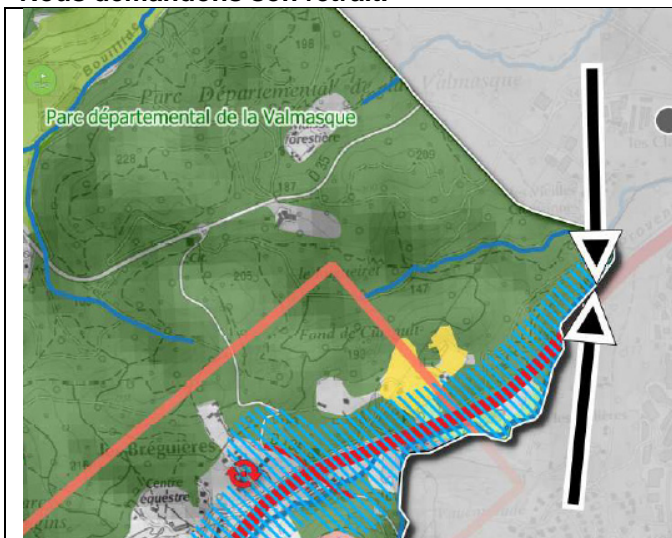
Diffuseur sur A8 une erreur.

Dans le plan du DOO figure un diffuseur sur l'autoroute A8 à la limite de Mougins et Vallauris. Un tel ouvrage serait de nature à reporter un trafic local vers l'A8 entre Mougins et Antibes tronçon déjà largement saturé.

L'emprise des voies et ouvrages aurait un impact important sur des espaces naturels sensibles du Parc de la Valmasque dans une zone où la trame verte doit être préservée et restaurée.

De plus, ce diffuseur ne fait l'objet d'aucun accord technique de l'Etat chargé du contrôle des autoroutes. Il n'a pas été retenu par la DTA comme il est dit dans le DOO p83.

Nous demandons son retrait.



DTA 06 décembre 2003

page 42

"• de définir et de mettre en œuvre une stratégie de gestion et d'exploitation de l'autoroute A8, permettant de maintenir un niveau de service qui réponde à ses fonctions principales : assurer le transit et permettre l'accès aux grands pôles urbains et économiques du département dans des conditions satisfaisantes de sécurité. A cet égard la réalisation d'échangeurs nouveaux sera très strictement limitée. Ainsi, à l'exception de l'échangeur de Biot, elle ne pourra être envisagée, sur les sections chargées de l'A8, que si un développement sensible de l'offre de transport permet de retrouver et de garantir durablement au trafic de transit sur l'A8 des conditions de fluidité et de sécurité satisfaisantes."

En conclusion dans le domaine des transports les préconisations du Scot doivent prendre en compte l'analyse des dysfonctionnements et faire des propositions :

- **Pour le réseau ferré existant dont le développement d'avenir n'est pas assuré ;**
- **Sur le manque de cohérence des projets de développement des différents TCSP, sur le tracé, sur le choix des modes BHNS ou Tram et sur la hiérarchie des types de transport ;**
- **Sur le manque de continuité des transports en raison de la fragmentation des Autorités Organisatrices des Transports.**

2 - Environnement, trames vertes et bleues

Le résumé du Scot met en avant le fait que 80% du territoire est constitué d'espaces naturels, forestiers ou agricoles protégés. La réalité est tout autre. Les grands massifs du haut pays de l'Estérel et du Tanneron sont effectivement bien couverts par la trame verte.

Par contre la bande littorale et le moyen pays sont extrêmement urbanisés ce qui conduit à une diminution et une fragmentation des espaces naturels et agricoles. Le résultat est une perte de biodiversité conséquente.

L'effort doit être soutenu sur ce secteur pour le maintien des espaces naturels et leurs reconquêtes. La trame verte présente de nombreuses lacunes et les corridors ne sont pas suffisants pour rétablir les passages entre les réservoirs fragmentés. Ainsi de nombreuses espèces qui fonctionnaient en métapopulations sont dissociées, perdent leur réservoir génétique et s'appauvrissent jusqu'à la disparition totale ou partielle pour certaines.

L'arrêt de l'extension urbaine sur les espaces naturels et agricoles doit être la règle.

Exemple du secteur Devens golf de Mougins

La trame bleue inscrite au Scot évolue notablement par rapport à celle retenue par le SRCE ; Le SRCE a retenu une trame bleue sur le cours des ruisseaux Devens et Colombier ce qui s'est avéré parfaitement justifié par l'étude environnementale qui a mis en évidence des espèces protégées et une zone humide. L'avis donné par le Comité Scientifique Régional de Protection de la Nature a bien confirmé la richesse du site.

Le Scot efface la réalité de cette protection, il serait nécessaire de la rétablir.



TVB Scot



Trames vertes et bleues (SRCE approuvé)

Cet exemple montre que la volonté de poursuivre l'urbanisation de zones naturelles par certains élus ou aménageurs est couverte par le Scot.

Zones humides

Le DOO indique dans son orientation 7B1 Protéger les zones humides.

"Les zones humides sont considérées comme des « Hot-spot » de biodiversité, ...
Les zones humides sont protégées strictement de toute construction ou tout aménagement susceptible d'entraîner leur dégradation, ...
Des exceptions peuvent être autorisées pour les constructions d'intérêt collectif..."

Le texte proposé est inacceptable car après avoir déclaré une protection stricte il décline de larges exceptions ; il faut absolument rester sur une protection stricte.

3 - Agriculture

Préserver oui, mais aussi reconquérir l'espace agricole

Le Scot p99

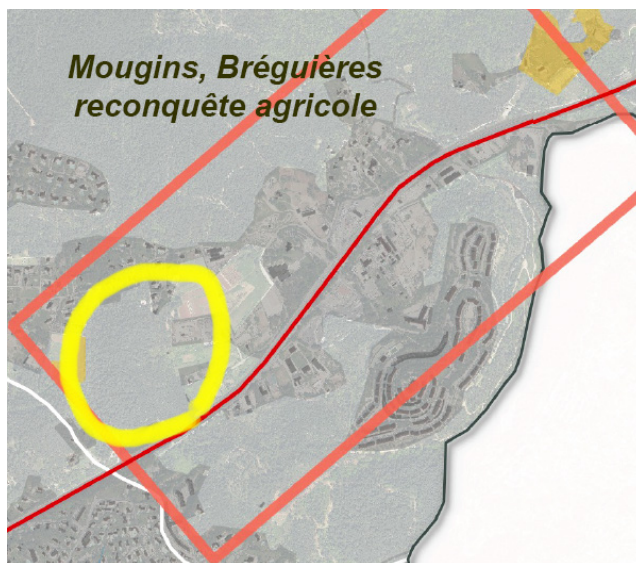
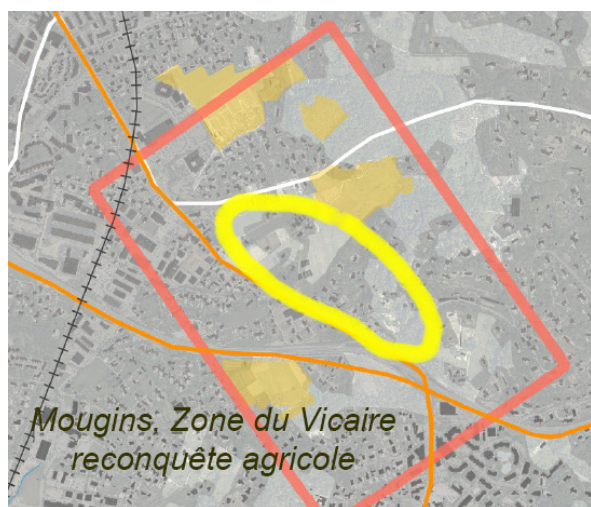
- "...préservé le principal outil de production agricole qu'est la ressource foncière ;

- ... il est plus que nécessaire de songer à repenser différemment l'organisation du territoire et le développement urbain, en mettant notamment l'accent sur la préservation des espaces agricoles face aux divers processus d'artificialisation."

Le Scot se contente d'affirmer la préservation des espaces agricoles, c'est bien, mais nous pensons qu'il faut aller plus loin en introduisant la notion de **reconquête d'espaces pour l'agriculture**.

Dans la commune de Mougins depuis la création du PLU succédant au POS 2006 et 2010, la superficie totale des zones agricoles de la commune est passée de 96 ha lors du POS à 41,38 ha avec le PLU.

La disparition de 54 ha de zones agricoles a permis de créer 2 zones AU l'une au Vicaire et l'autre aux Bréguières ; ces zones AU n'ont toujours pas été mises en œuvre ce qui laisse une possibilité de reconquête agricole. Le Scot, ni ne permet, ni n'envisage cette possibilité alors que la recherche de terres agricole revient d'actualité pour satisfaire de nouveaux besoins de production locale et bio. De surcroît ces zones s'inscrivent dans l'axe de corridors de biodiversité et pourraient aider à les conforter.



Ces espaces n'ont pas besoin d'être urbanisés et les des sols pour l'agriculture doivent être remis en valeur.

Préserver strictement

Le Scot p99

"Justifier les capacités d'accueil et le potentiel de densification ou de renouvellement urbain avant toute ouverture de nouvelle zone à l'urbanisation d'espaces agricoles, supports d'activités économiques du territoire."

Ce genre de phrase, permettant des possibilités d'ouverture à l'urbanisation des zones agricoles, doit être banni.

Conclusion

D'une manière générale on s'aperçoit que le Scot se calque sur les PLU ce qui n'apporte pas l'exemplarité et la cohérence attendues pour ce document.

Pour EVM, le Président

Pierre DESRIAUX