

ANNEXE 1

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
AU TITRE DE L'ARTICLE L300-2 DU CODE DE L'URBANISME

RD 6107
DEVIATION DE VALLAURIS – GOLFE JUAN
COMMUNES D'ANTIBES ET DE VALLAURIS

RD 6107 - DEVIATION DE VALLAURIS ET D'ANTIBES BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

RESUME SYNTHETIQUE DU RAPPORT

Conformément aux articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme les collectivités locales doivent mener une procédure de concertation publique pour certaines opérations d'aménagement.

L'opération concernée consiste à prolonger la RD 6107 (Déviation de la RD 6007) entre le carrefour des Eucalyptus sur la commune d'Antibes et le Pont de l'Aube sur celle de Vallauris.

A l'issue de la concertation publique, le Département des Alpes-Maritimes doit délibérer sur le bilan de la concertation publique de l'opération : "RD 6107 - Déviation de Vallauris et d'Antibes".

Ce rapport est sans incidence financière.

1 - OBJET DE L'OPERATION

1.1 - Le projet initial déclaré d'utilité publique

La déviation de la RD 6007 est une opération initiée par l'Etat avant 1975. Elle concerne la déviation de l'ex-RN 7 sur le territoire des communes :

- d'Antibes (depuis l'avenue Jules Grec);
- de Vallauris – Golfe Juan (jusqu'au pont de l'Aube).

Cette section de la RD 6007 n'a pas de vocation de transit mais seulement d'assurer les déplacements internes à l'agglomération de Cannes – Antibes, en soulageant la traversée de Vallauris – Golfe Juan. L'avant projet de 1983 comportait une solution de base et deux hypothèses de variantes comportant une chaussée à 2x2 voies et des points d'échanges, dénivelés ou non et plus ou moins nombreux selon les variantes.

La DUP qui a été prononcée le 4 juillet 1975 a été prorogée le 14 mai 1980. Elle indique notamment que les riverains n'auront pas accès à cette déviation.

Les acquisitions foncières ont été entièrement effectuées dès l'origine, sur tout l'itinéraire. Les travaux ont été réalisés en plusieurs tranches fonctionnelles depuis l'Est vers l'Ouest, la déviation d'Antibes est en service entre l'avenue Jules Grec et le carrefour des Eucalyptus.

Les mises en service ont eu lieu en :

- 1984 pour la section « Jules Grec - Autrichiens »
- 1995 pour la section « Autrichiens - Eucalyptus »

1.2 - La suite donnée au projet par le Conseil général, nouveau maître d'ouvrage

Depuis le 1er janvier 2006, le département des Alpes-Maritimes est maître d'ouvrage de cette opération et a poursuivi les actions engagées par l'Etat en liaison avec les communes de Vallauris Golfe-Juan et d'Antibes Juan-les-Pins et tous les partenaires concernés, en prenant en compte les autres projets départementaux situés à proximité telle que la voie nouvelle RD 35 bis.

Tout en suivant les orientations du projet qui a fait l'objet de la DUP, et en poursuivant les discussions avec les collectivités, le Conseil général a proposé une évolution du projet qu'il a soumis à la concertation selon les principales caractéristiques précisées ci-après :

Conception générale

La longueur du projet est de 2700 mètres environ. Il s'agit d'une route urbaine située en agglomération, permettant la circulation à la vitesse de 70km/h sur une voie VL et une voie TC par sens de circulation et comportant des échanges sans feux tricolores :

- au début de la déviation coté Cannes (à proximité du pont de l'Aube),
- avec l'Avenue Clément Massier (RD 135),
- avec l'Avenue Notre-Dame (limite communale),
- en fin de déviation (giratoire des Eucalyptus maintenu).

Aménagement en faveur des modes doux

Le projet prévoit la réalisation de pistes cyclables mono ou bidirectionnelle, cheminant dans l'aménagement paysager et se raccordant sur les voiries locales. Ces aménagements seront de type « voie verte » (revêtements en terre battue ou stabilisée). Des cheminements piétons seront également aménagés dans les emprises disponibles.

Environnement

Un soin particulier sera apporté à l'intégration de cette infrastructure en milieu urbain. L'intégration visuelle et paysagère de la route sera prise en compte afin de rendre le parcours plus agréable et intégré à son environnement. Les protections acoustiques des habitations riveraines feront l'objet d'études particulières. L'assainissement de la route sera traité par le recueil des eaux de ruissellement dans des bassins et les eaux polluées traitées (décanteur déboureur). De plus une attention soutenue sera apportée pour le franchissement des différents vallons. Les débits hydrauliques doivent être maintenus et la voie nouvelle ne doit pas constituer un obstacle hydraulique.

Rétablissement des accès et des voies publiques

Le rétablissement des accès des riverains qui se trouveraient enclavés sera pris en charge dans le cadre de l'opération. La continuité des voies existantes sera assurée, lorsque cela sera techniquement possible dans le cadre des emprises de la DUP de 1975, par des passages inférieurs ou supérieurs, ou par rabattement sur des voies situées à proximité.

2 - DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

2.1 – Le cadre juridique de la concertation

La concertation préalable dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement a été introduite par la loi du 18 juillet 1985 portant définition et mise en œuvre des principes d'aménagement avec pour objectif d'associer les parties prenantes aux opérations et actions d'aménagement local. Son régime est fixé par les articles L 300-2 et R 300-1 du Code de l'urbanisme.

L'article R 300-1 du Code de l'urbanisme précise les opérations d'aménagement réalisées par les personnes publiques qui sont soumises à concertation préalable. Cela concerne notamment "la réalisation d'aménagement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9M€, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants".

L'opération "RD 6107 - Déviation de Vallauris et d'Antibes" fait donc partie des opérations d'aménagement visées par le décret.

2. 2 - Les modalités de la concertation

Le Conseil général a lancé cette concertation publique en étroite collaboration avec les communes d'Antibes et de Vallauris. Pour cela :

- une exposition du projet a été organisée entre le 25 juin 2007 et le 12 juillet 2007, pendant cette période des panneaux de présentation ont été exposés dans les mairies annexes d'Antibes les Pins et Vallauris – Golfe-Juan,
- un registre par mairie annexe a été mis à disposition de la population qui a pu y consigner ses avis (copie en annexe I),
- deux avis d'information sont parus dans la presse avant l'exposition les 23 et 25 juin 2007,
- Trois permanences ont été assurées par les services techniques du Conseil général en Mairies annexes : d'ANTIBES–LES PINS le 28 juin, le 5 et 10 juillet 2007 de 9h00 à 12h00 et de VALLAURIS-GOLFE-JUAN le : 28 juin, le 5 et 10 juillet 2007 de 14h00 à 16h30,
- un affichage dans les deux mairies a été effectué avant le démarrage de la concertation et pendant toute sa durée,
- les panneaux de la concertation ont également été mis à disposition sur le site Internet du Maître d'ouvrage.

2.3 - Les registres de la concertation et analyse des observations formulées

Dans chaque commune, un registre a été mis à disposition du public. Sont présentées ci-après les observations émises sur chacun des deux registres ainsi que par courrier.

2.3.1- Commune d'Antibes

Le registre de la concertation comporte quarante cinq remarques émises par 19 personnes :

- 15 personnes ont consigné des remarques dans le registre,
- 3 personnes se sont adressées directement par voie informatique,
- Une personne a fait une remarque par fax qui est arrivée hors délai, mais qui a tout de même été prise en compte dans le bilan.

Les remarques ont gravité autour de 13 sujets. Les sujets ont été regroupés en 9 thèmes principaux :

Sujets des remarques	Regroupement par thème	Nombre de remarques	Pourcentage
Murs anti-bruit	Acoustique	6	13,3%
Intersection	Propositions de modification des intersections	6	13,3%
Accès à l'école St Maynes			
Accès privatif			
Profil en travers (réduction nombre de voies)	Propositions de modification du projet	11	24,4%
Adaptation du profil			
Eau pluviale et inondation	Prise en compte de la contrainte hydraulique	3	6,7%
Enfouissement du projet	Proposition d'enfouissement	3	6,7%
Participation à la conduite du projet	Participation au projet	6	13,3%
Vitesse	Adaptation de la vitesse	2	4,4%
Eclairage	Environnement	6	13,3%
Environnement			
Aménagements divers	Divers	2	4,4%

Ces remarques appellent les réponses suivantes de la part du maître d'ouvrage :

Acoustique

Six remarques (13,33 % du total des observations émises) concernent la perturbation du site par le bruit.

L'aspect acoustique présente une contrainte forte. Les dispositions seront prises dans le but de respecter la loi et surtout le cadre de vie. Le bureau d'études chargé de la poursuite des études aura dans son groupement un spécialiste acoustique qui sera chargé de prendre en considération la réglementation mais surtout de proposer un profil en long le moins pénalisant pour l'ensemble de la population. La présence de ce spécialiste permettra d'adapter les dispositions anti-bruit en phase réalisation. Le Conseil général des Alpes-Maritimes appliquera un raisonnement inverse des méthodes employées en ce qui concerne les constructions routières. Dans le cas présent, c'est la technique qui devra s'adapter aux contraintes paysagères et acoustiques et non pas l'inverse comme cela se fait généralement.

Techniquement : un diagnostic de l'existant a été réalisé sur le secteur. Une autre étude sera menée pour voir s'il y a eu des évolutions entre temps. Cette étude permettra de définir les types de protection adaptés à chaque particularité. Suite à la mise en service, d'autres mesures seront réalisées. Ces mesures permettront de vérifier les simulations proposées par l'étude acoustique.

Plusieurs techniques anti-bruit seront utilisées. Le Conseil général des Alpes-Maritimes prendra en compte les techniques nouvelles pour la conception des écrans acoustiques, notamment la technique des fractales pour les zones nécessitant des protections fortes.

Les protections seront assurées en priorité par des écrans antibruit ; cependant si ceux-ci s'avèrent insuffisants, et sous réserve des règles d'antériorité, la pose de double vitrage sera réalisée. Il sera également privilégié l'emploi d'enrobés à bonnes propriétés acoustiques.

Propositions de modification des intersections

Six remarques (13,33 % du total des observations émises) formulent des propositions de modification ou d'adaptation des intersections. Ces remarques concernent les voies suivantes :

- Le chemin des Eucalyptus, principal accès à l'école de St Maymes (maintien de la circulation),
- L'avenue des Eucalyptus (fermeture),
- La route de Vallauris (suppression du carrefour du Madé).

Pour le chemin des Eucalyptus :

Il sera très difficile de conserver la circulation routière sur cette voie.

Cette voie est affectée par le zonage du PPRI (zone bleue). Le règlement du PPRI y interdit en principe la construction de plate-forme routière plus bas que le niveau actuel. Des dérogations sont possibles mais cela créerait une zone dangereuse pour l'utilisateur en cas de fortes pluies.

Le maintien par un passage supérieur semble aussi compromis car pour passer au dessus de la nouvelle liaison, cela nécessitera un ouvrage de grande hauteur. Cet ouvrage sera un obstacle visuel aux résidences situées en amont. De plus, les rampes d'accès risquent d'entraver la voirie communale.

Cependant le Conseil général des Alpes-Maritimes a pris en compte la nécessité de conserver une liaison Nord-Sud dans ce secteur. Cette liaison sera piétonnière et cyclable. Plusieurs possibilités se présentent :

1. Soit une passerelle piéton/ cycle sur le chemin des Eucalyptus,
2. Soit une contre-allée entre le chemin des Eucalyptus et le giratoire puis un passage inférieur,
3. Soit un carrefour à niveau avec la déviation.

Pour l'avenue des Eucalyptus :

Le projet initial de l'Etat prévoyait le rétablissement de l'accès à l'avenue des Eucalyptus par une contre-allée la reliant au chemin de Vallauris.

Cette voie est une voie privée. Il a été demandé à ce qu'il n'y ait pas d'accès par la contre-allée. La contre-allée Carrefour du Madé – Chemin des Eucalyptus vise à rétablir l'accès de l'avenue des Eucalyptus et du chemin Interland au chemin de Vallauris. Au niveau de l'avenue des Eucalyptus celle-ci pourrait être fermée tout en laissant le passage des piétons et des vélos, afin d'éviter des transits non souhaités. Il faudra cependant réaliser une concertation de l'ensemble des riverains avant de prendre une décision.

Pour le carrefour du Madé :

Le carrefour prévu est un carrefour giratoire. Celui-ci se trouve en zone rouge. Des dispositions pour respecter le PPRI seront prises. Cependant, le Conseil général des Alpes-Maritimes réfléchit pour déplacer

ce carrefour au niveau des Courcettes si les emprises le permettent. L'ancienne route de Vallauris est une voie assez fréquentée. L'étude de trafic déterminera s'il est possible de la fermer.

Une autre hypothèse est envisageable. Il s'agirait d'interdire la liaison Nord-Sud tout en autorisant l'entrée ou la sortie sur la future route. Les automobilistes qui voudront se rendre vers le Nord devront passer par le giratoire des Eucalyptus pour sortir au niveau du chemin de Notre-Dame.

Le maître d'ouvrage demandera au maître d'œuvre de regarder si ce carrefour ne peut pas être transformé en carrefour à feux.

Propositions de modification du projet

Onze remarques (24,44 % du total des remarques) proposent des modifications du projet présenté notamment :

- La conservation des accès,
- Le profil en travers du projet (réduction à deux voies),
- L'aménagement des voies communales.

Pour la conservation des accès :

Le Conseil général des Alpes-Maritimes s'engage à ce qu'aucune propriété ne se retrouve enclavée.

En ce qui concerne les propriétés au Nord de l'Avenue des Chênes, le maître d'ouvrage propose de réaliser une contre-allée entre le chemin de Notre Dame et le chemin des Eucalyptus.

En ce qui concerne l'Avenue des Chênes, celle-ci pourrait être barrée, l'accès aux différentes propriétés se faisant soit par l'Est soit par l'Ouest. Il faudra cependant réaliser une concertation des riverains avant de prendre une décision.

Pour le profil en travers du projet :

Le profil en travers proposé lors de la concertation est une route à deux fois deux voies dont une voie par sens réservée aux transports en commun. Cependant, une étude de trafic déterminera si le futur trafic pourra passer sur une voie. Dans un but d'intégration paysagère, la réalisation d'une route à 2 voies séparée par un terre-plein central semble plus avantageuse. Seule l'étude de trafic déterminera si cela est possible.

Pour l'aménagement des voies communales :

Ce n'est pas du ressort du maître d'ouvrage. Cependant les ouvrages prévus seront compatibles avec les aménagements existants et futurs. A ce titre, le Conseil général des Alpes-Maritimes propose aux différentes communes de revoir leurs plans de circulation car actuellement beaucoup de personnes utilisent la voirie communale comme route de transit et non pas de desserte.

Prise en compte des contraintes hydrauliques

Trois remarques (6,67 % du total des remarques) se rapportent aux risques inondation et au respect de la réglementation :

- Respect du PPRI (plan de prévention des risques inondations)
- Vallon du Madé.

Pour le respect du PPRI (plan de prévention des risques inondations) :

Le Conseil général des Alpes-Maritimes s'engage à respecter les contraintes imposées par le PPRI. A ce titre, une étude hydraulique a été réalisée. L'une des missions du bureau d'études était de présenter un projet compatible avec les différents règlements qui affectent la zone.

Pour la couverture du vallon du Madé :

Les causes du débordement du vallon du Madé sont multiples. Une remarque demandait que le maître d'ouvrage aménage ce vallon. Pour l'ensemble des vallons, l'entretien est du ressort des propriétaires riverains. Cependant, il pourra être envisagé un nettoyage en amont et en aval du projet. A ce titre, des autorisations seront nécessaires. Pour la reprise des ouvrages ou la couverture des vallons, en dehors des emprises départementales, cela n'est pas du ressort du maître d'ouvrage.

L'enfouissement du projet

Trois remarques (6,67 % du total des remarques) concernent l'enfouissement du projet :

Le Conseil général des Alpes-Maritimes s'est engagé à résoudre avant 2010 cent dix points noirs routiers dans le département. La continuité de la RD6107 classée comme point noir permettra d'alléger la circulation sur la RD 6007. Pour mener à bien ce programme, le Conseil général des Alpes-Maritimes a prévu une enveloppe financière importante. L'enfouissement du projet grèverait grandement cette enveloppe et ne permettrait pas de réaliser des aménagements ailleurs.

Cette solution avait déjà été évoquée lors d'une première concertation entre associations, représentants des communes et du maître d'ouvrage. L'Etat avait décidé de ne pas retenir cette solution compte tenu de son coût exorbitant (200M€ environ) et des modifications des caractères de la voie et des distributions du trafic.

En ce qui concerne l'enfouissement de la voie, le projet initial présenté par la CALMA ne tenait compte que de l'enfouissement de la voie SNCF. Si un tel projet devait se réaliser, le projet de déviation ne doit pas être un obstacle à l'enfouissement de la ligne SNCF. A ce titre, il est donc important que le carrefour Massier soit réalisé à niveau afin de permettre la création de la gare de sortie (point d'échange Golfe-Juan centre du projet de la CALMA). Par la suite, le projet d'enfouissement de la voie SNCF sera obligée de passer sous le cours d'eau actuel et le projet ne présentera pas d'obstacle à la réalisation par tunnelier.

Proposition de participation au projet

Six remarques (13,33 % du total des remarques) sollicitent une participation au projet en phase conception et réalisation :

La concertation s'est terminée le 12 juillet. Cependant, les associations intéressées par le projet ainsi que les comités de riverains pourront être associés durant la phase conception et la phase réalisation. A ce titre, des réunions pourront être tenues afin de présenter le projet définitif et de retenir les avis et les commentaires de chaque association. Le Conseil général propose donc de créer un comité technique où seront associés les services du Conseil général, les services des villes d'Antibes et Vallauris et les différentes associations.

En ce qui concerne les riverains, il est important que ceux-ci puissent se réunir en comité afin d'être représentés par un ou plusieurs membres. Le comité pourra suivre le projet tout au long de sa vie. Le bureau d'études présentera en phase AVP et PRO une vision en 3D pour faciliter la compréhension. Au vu des représentations les participants pourront donner leur avis. Le Conseil général des Alpes-Maritimes en tiendra compte du moment où ceux-ci ne représenteront pas un obstacle à l'avancement des études et du projet.

Adaptation de la vitesse

Deux remarques (4,44 % du total des remarques) soumettent une adaptation de la vitesse au contexte local et environnemental :

- Diminution de la vitesse à 50 km/h,
- Augmentation de la vitesse à 90 km/h

Pour la diminution de la vitesse :

Le projet initial prévoyait une route du type VRU (voie rapide urbaine). Le projet présenté en concertation passe d'une vitesse limite de 110 km/h à 70 km/h. Une diminution de la vitesse limite à 50 km/h paraît encore envisageable.

Pour une augmentation de la vitesse :

La limitation de la vitesse permet à la route de mieux s'intégrer dans le paysage. Une grande partie de la population riveraine est opposée à une vitesse excessive et désire même que la vitesse soit encore réduite. En ce qui concerne le surcoût économique entre 70 km/h et 90 km/h, celui-ci est relativement réduit au regard du temps gagné. La prise en compte d'une vitesse supérieure oblige le maître d'ouvrage à respecter des dispositions réglementaires (rayons, courbes...) qui peuvent tromper les conducteurs et les pousser à rouler vite.

Prise en compte de l'environnement

Six remarques (13,33 % du total des remarques) demandent une prise en compte de l'environnement notamment par :

- Une intégration paysagère,
- Un éclairage performant.

Pour l'intégration paysagère :

L'aspect paysager présente une contrainte forte. Les dispositions seront prises dans le but de respecter l'environnement et surtout le cadre de vie. Le bureau d'études chargé de la poursuite des études aura dans son groupement un paysagiste et un architecte qui seront chargés de prendre en considération les caractéristiques du site mais surtout de proposer un projet le moins pénalisant possible pour l'ensemble de la population. La présence de ces spécialistes permettra d'intégrer le projet à la beauté du site.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes appliquera un raisonnement inverse des méthodes employées pour la construction routière. Dans le cas présent, c'est la technique qui devra s'adapter aux contraintes paysagères et acoustiques et non pas l'inverse comme cela se fait généralement.

Un effort important sera porté sur les ouvrages franchissant la voie.

Pour un éclairage performant :

Là aussi, le Conseil général des Alpes-Maritimes fera le nécessaire pour installer un éclairage performant et le moins gênant possible pour les riverains. L'éclairage sera étudié de manière à réduire au minimum le niveau lumineux en dehors de l'espace routier.

Le projet doit être aussi beau le jour que la nuit.

Pour l'environnement

Nous sommes rentrés dans une nouvelle ère. Le projet sera très sensible sur l'aspect environnemental. Le Conseil général des Alpes-Maritimes a décidé d'appliquer le principe du développement durable à ce projet. Outre les techniques qui seront employées pour la construction de la route, le maître d'ouvrage a déjà prévu d'appliquer le développement durable pour les parcelles à démolir. En effet, il n'y aura pas démolition mais déconstruction afin de gérer au mieux les déchets. En ce qui concerne la végétation en place, un diagnostic a été réalisé ; les essences qui présentent un intérêt seront conservées voire transplantées. Des dispositions seront prises lors de la réalisation des travaux. Le bureau d'études chargé de la maîtrise d'œuvre devra avoir dans son équipe un spécialiste en développement durable. Le service du maître d'ouvrage chargé de suivre le projet va se spécialiser dans le domaine acoustique et du développement durable. L'application de nouvelles technologies a un coût non négligeable (10% du montant du marché) mais la sensibilité du site mérite une attention soutenue compte tenu du fait qu'un passage souterrain ne peut être réalisé. Le Conseil général des Alpes-Maritimes se rapproche d'une autre collectivité spécialiste dans le domaine du développement durable dans les projets routiers.

Divers

Deux remarques (4,44 % du total des remarques) réclament des aménagements divers, ces aménagements concernent :

- Jet de pierre sur une propriété,
- Mise en place d'une barrière.

Les deux remarques formulées par des propriétaires seront prises en compte. Le Conseil général des Alpes-Maritimes mettra tout en œuvre pour faciliter l'entente entre ses services et les riverains. Le problème du jet de pierre est récurrent puisqu'il est aussi rencontré sur la RD 35 bis. De ce fait, le Conseil général des Alpes-Maritimes en tiendra compte sur son projet.

Dans le but de créer un projet qui puisse convenir à l'ensemble de la population riveraine, le Conseil général des Alpes-Maritimes invite celle-ci à s'organiser en comité de riverain.

Le projet sera consultable sur le site Internet du Conseil général des Alpes-Maritimes.

2.3.2 - Commune de VALLAURIS

Le registre de la concertation comporte 944 remarques émises par 374 personnes.

- 234 personnes ont consigné des remarques dans le registre,
- 10 personnes se sont adressées directement par voie informatique,
- 128 personnes ont signé une pétition qui a été agrafée au registre.
- Deux remarques sont arrivées hors délai mais ont été prises en compte dans le bilan.

Les remarques ont gravité autour de 19 sujets. Les sujets ont été regroupés en 12 thèmes principaux.

Sujets des remarques	Regroupement par thème	Nombre de remarques	Pourcentage
Crainte ou remarques sur le bruit	Acoustique	203	21,5%
Avenue Juliette Adam	Propositions de modification des intersections	50	5,3%
Avenue Massier			
Chemin de la Gabelle			
Avenue des Courcettes			
Avenue des Mimosas			

Eclairage	Propositions de modification du projet	42	4,5 %
Adaptation du profil			
Profil en travers (limitation des voies)			
Débroussaillage	Aménagement divers	5	0,5%
Aménagements divers			
Crainte hydraulique	Prise en compte de la contrainte hydraulique	136	14,4%
Enfouissement du projet	Proposition d'enfouissement	109	11,6%
Participation à la conduite du projet	Participation au projet	5	0,5%
Craintes paysagères	Prise en compte du paysage	150	15,9%
Crainte vitesse / trafic	Prise en compte des vitesses et du trafic	21	2,2%
Avis favorable	Avis favorable	200	21,3%
Opposé directement	Opposés au projet	7	0,7%
Environnement	Environnement	16	1,7%

Ces remarques appellent les réponses suivantes de la part du maître d'ouvrage :

Acoustique

Deux cent trois remarques (21,50 % du total des observations émises) concernent la perturbation du site par le bruit :

Ce point a été traité plus haut pour la commune d'Antibes.

Propositions de modifications des intersections

Cinquante remarques (5,30 % du total des observations émises) formulent des propositions de modifications ou d'adaptation des intersections. Ces remarques concernent les voies suivantes :

- L'Avenue Juliette Adam,
- L'Avenue Clément Massier (RD 135),
- Le chemin de la Gabelle,
- L'Avenue des Mimosas,
- L'Avenue des Courcettes.

Pour l'Avenue Juliette Adam (16 remarques) :

La majorité des remarques porte sur la conservation d'une liaison piétonnière entre le Nord et le Sud. Pour les autres remarques, celles-ci demandent le maintien du passage pour les automobiles.

L'avant-projet originel prévoyait de dévier cette voie en la faisant passer sous la RD 6107 au niveau du vallon de Baraya.

Depuis l'élaboration de cet avant-projet et l'acquisition foncière des parcelles, il a été élaboré un plan de prévention des risques d'inondations (PPRI). Il s'avère qu'il sera très difficile de conserver la circulation routière sur cette voie.

Cependant le Conseil général des Alpes-Maritimes a pris en compte la nécessité de conserver une liaison Nord-Sud dans ce secteur. Cette liaison sera piétonnière et cyclable. Plusieurs possibilités se présentent :

1. Soit une passerelle piéton par dessus la route,
2. Soit un passage aménagé le long des berges du Baraya.

Le bureau d'études en charge du projet devra apporter une solution à cette intersection.

Pour l'avenue Clément Massier (11 remarques) :

La plupart des remarques porte sur la mise en souterrain du franchissement de l'avenue Clément Massier. Les autres remarques demandent à ce qu'il n'y ait pas de giratoire.

Il n'est pas prévu de passage souterrain mais des passages en tranchée. L'étude de trafic déterminera si la voie nouvelle peut passer à niveau. Dans le cas contraire, l'ouvrage sera un échangeur avec bretelles de sortie et d'entrée.

La solution giratoire permettra de réduire les vitesses sur la RD 135, de conserver des stationnements, de mieux intégrer la route dans le paysage. Cette solution présente beaucoup d'avantages. L'étude de trafic réalisée par le CETE méditerranée montre qu'un tel carrefour est réalisable.

Pour le chemin de la Gabelle (5 remarques) :

La majorité des remarques concernent le type d'ouvrage qui sera réalisé. D'autres demandent à ce que le chemin de la Gabelle soit fermé.

En ce qui concerne le chemin de la Gabelle et l'avenue des Mimosas il est prévu deux ponts au niveau de la voirie communale actuelle. La nouvelle route passera quelques mètres en contrebas. Il sera cependant étudié la possibilité de ne réaliser qu'un pont et une contre-allée entre les deux rues en fonction des emprises disponibles.

Cette contre-allée assurerait la liaison inter-quartier ainsi que la mixité piéton-vélo.

Pour l'Avenue des Mimosas (5 remarques) :

L'ensemble des remarques concernent le type d'ouvrage qui sera réalisé. D'autres remarques demandent à ce que l'avenue des Mimosas soit fermée.

Voir les remarques ci-dessus du Chemin de la Gabelle.

Pour l'Avenue des Courcettes (13 remarques) :

Le projet présenté en concertation prévoyait de fermer l'avenue des Courcettes et de rabattre la circulation par une contre-allée sur l'avenue des Mimosas. L'ensemble des remarques demande à ce que l'Avenue des Courcettes soit conservée compte tenu du fait que c'est la voie au profil le mieux adapté pour rouler en toute sécurité. Le chemin de la Gabelle et l'avenue des Mimosas étant étroits et sinueux.

La DUP prévoyait la desserte locale. Le projet reste conforme à la DUP. Le carrefour du Madé sera sans doute réalisé à moins que celui-ci ne soit déplacé vers l'avenue des Courcettes. Le Conseil général des Alpes-Maritimes n'envisage pas de réaliser des acquisitions foncières supplémentaires. A ce titre, le projet devra rester dans les emprises départementales. Le bureau d'études regardera s'il est possible de réaliser un carrefour du type giratoire ou à feux au niveau de l'Avenue des Courcettes.

Propositions de modification du projet

Quarante deux remarques (4,45 % du total des remarques) proposent des modifications du projet présenté notamment :

- L'éclairage,
- Le profil en travers du projet,
- L'adaptation du profil.

Pour l'éclairage (6 remarques) :

L'éclairage sera étudié de manière à réduire au minimum le niveau lumineux en dehors de l'espace routier.

Pour le profil en travers du projet (11 remarques) :

Le profil retenu est une route à deux fois deux voies avec une voie réservée aux transports en commun. Cependant, une étude de trafic déterminera si le futur trafic pourra passer sur une voie. Dans un but d'intégration paysagère, la réalisation d'une route à 2 voies semble plus avantageuse. Seule l'étude de trafic déterminera si cela est possible.

Pour l'adaptation du profil (25 remarques) :

L'essentiel des remarques concerne la prise en compte des piétons (trottoirs), de parkings et surtout les aménagements aval et amont des voies intersectées.

Le projet prendra en compte les piétons et les vélos.

En ce qui concerne les places de parking, celles-ci pourront être créées si les emprises le permettent. C'est surtout au niveau de l'Avenue Clément Massier que le projet affectera le stationnement actuel. Si le projet est réalisé à niveau, celui-ci en tiendra compte et rétablira autant que possible les places de stationnement.

Pour les aménagements aval et amont des voies intersectées, les passages supérieurs seront prévus à deux voies (en cas d'élargissement futur de la voirie communale). Cependant, la largeur de la voirie actuelle sera conservée. L'automobiliste n'aura pas l'impression d'avoir une surlargeur.

Le projet prendra aussi en compte l'intersection avec la RD 135 (Rue Massier). En effet, cette route départementale ne présente pas un profil urbain.

Aménagements divers

Cinq remarques (0,53 % du total des remarques) proposent des aménagements divers qui concernent :

- Le débroussaillage,
- Le respect des plantations en place,
- La prise en compte de travaux.

Pour le débroussaillage (1 remarque) :

En ce qui concerne le débroussaillage, le défrichage des parcelles les années précédentes était assuré par les services de l'Etat. Suite à la décentralisation, il n'y a pas eu de suite. Le service chargé de l'étude a demandé l'intervention de la FORCE 06 pour défricher les terrains. Hélas, la demande est venue un peu tard car à partir du mois de juin, l'ensemble du personnel est employé à la protection et la surveillance des incendies. Le débroussaillage devrait être fait par la SDA. Afin que cela ne se renouvelle pas, il sera prévu un marché d'entretien jusqu'à ce que le projet se réalise.

Pour le respect des plantations (2 remarques) :

Le développement durable fera partie intégrante du projet. A ce titre le Conseil général des Alpes-Maritimes a lancé un marché de déconstruction avec gestion des déchets des bâtiments encore existants sur le domaine public. Les parcelles bâties et non bâties ont fait l'objet d'un diagnostic exhaustif qui a permis entre autre de recenser les déchets existants et de cartographier les végétaux intéressants. Les essences remarquables seront conservées ou bien transplantées dans la mesure du possible. Certaines essences (pin maritime) ne peuvent être transplantées.

Pour la prise en compte de la phase travaux (2 remarques) :

En phase travaux, le chantier sera clôturé.

Prise en compte des contraintes hydrauliques

Cent trente six remarques (14,41 % du total des remarques) se rapportent aux risques inondation et au respect de la réglementation :

- Respect du PPRI (plan de prévention des risques inondations)
- Bassin de rétention.

Pour le respect du Plan de prévention des risques inondations (134 remarques) :

Le Conseil général des Alpes-Maritimes devra respecter les contraintes imposées par le PPRI. A ce titre, une étude hydraulique a été réalisée. L'une des missions du bureau d'études est de présenter un projet compatible avec les différents règlements qui affectent la zone.

Pour les bassins de rétention (2 remarques) :

Une étude hydraulique a été réalisée. Cette étude avait pour objectif de déterminer les meilleures solutions pour prendre en compte l'imperméabilisation de la zone. Le projet sera conforme à la réglementation sur l'eau. Le Conseil général des Alpes-Maritimes est en attente des derniers résultats.

L'enfouissement du projet

Cent neuf remarques (11,55 % du total des remarques) concernent l'enfouissement du projet :

Ce point a été traité plus haut pour la commune d'Antibes.

Proposition de participation au projet

Cinq remarques (0,53 % du total des remarques) sollicitent une participation au projet en phase conception et réalisation :

Ce point a été traité plus haut pour la commune d'Antibes.

Prise en compte du paysage

Cent cinquante remarques (15,89 % du total des remarques) réclament une prise en compte du paysage :

L'aspect paysager présente une contrainte forte. Les dispositions seront prises dans le but de respecter l'environnement et surtout le cadre de vie. Le bureau d'études chargé de la poursuite des études aura dans son groupement un paysagiste et un architecte qui seront chargés de prendre en considération les caractéristiques du site mais surtout de proposer le projet le moins pénalisant possible pour l'ensemble de la population. La présence de ces spécialistes permettra d'intégrer le projet à la beauté du site.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes appliquera un raisonnement inverse des méthodes employées pour la construction routière. Dans le cas présent, c'est la technique qui devra s'adapter aux contraintes paysagères et acoustiques et non pas l'inverse comme cela se fait généralement.

Une effort important sera porté sur les ouvrages franchissant la voie.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes s'engage à respecter la charte de l'environnement adoptée le 28 février 2005 par le Parlement et notamment ses articles 6 et 9.

L'article 6 : « Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

Le développement durable fera partie intégrante du projet. A ce titre le Conseil général des Alpes-Maritimes a lancé un marché de déconstruction avec gestion des déchets des bâtiments encore existants sur le domaine public. Les parcelles bâties et non bâties ont fait l'objet d'un diagnostic exhaustif qui a permis entre autre de recenser les déchets existants et de cartographier les végétaux intéressants.

L'article 9 : « La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement ».

Le bureau d'études chargé de la réalisation du projet aura la lourde mission de prendre en compte cet article. Outre l'aspect technique, le bureau d'études devra proposer un acousticien, un paysagiste, un architecte dans son groupement. Des critères environnementaux seront imposés aux entreprises chargées de la réalisation des travaux.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes se rapproche d'une autre collectivité pour mettre en œuvre dans le cadre de ce projet une politique de développement durable et de prise en compte de l'environnement.

Adaptation de la vitesse

Vingt et une remarques (2,22 % du total des remarques) soumettent une adaptation de la vitesse au contexte local et environnemental :

- Diminution de la vitesse à 50 km/h

Ce point a été traité plus haut pour la commune d'Antibes.

Avis favorable

Deux cents remarques (21,29 % du total des remarques) ont formulé un avis favorable sous réserve que le projet prenne certaines dispositions :

- La prise en compte du paysage,
- La mise en place de dispositif anti-bruit,
- La prise en compte du PPRI.

L'ensemble de ces dispositions seront prises.

La continuité de la RD 6107 classée comme point noir permettra d'alléger la circulation sur la RD 6007 et la traversée de Golfe-Juan. La voie nouvelle respectera cependant les caractéristiques du site. La finalité de cette route est bien de désengorger le centre ville mais aussi de respecter les riverains en proposant un aménagement le moins pénalisant possible tout en restant dans l'enveloppe financière qui a été allouée.

Opposé à la réalisation du projet

Sept remarques (0,74 % du total des remarques) sont opposées au projet sans en préciser les raisons.

Prise en compte de l'environnement

Seize remarques (1,69 % du total des remarques) réclament un prise en compte de l'environnement.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes est soucieux de l'environnement. Il veut que le projet soit exemplaire aussi bien sur le plan technique qu'environnemental. A ce titre, le projet prendra en compte le développement durable. Ce projet tient compte des modifications comportementales et environnementales puisqu'il passe, grâce au Conseil général des Alpes-Maritimes, d'une voie rapide urbaine en boulevard urbain.

3 - Contestations survenues après le délai de la concertation publique

Suite à la concertation publique, plusieurs types de pétitions et de remarques ont été adressées au Président du Conseil général des Alpes-Maritimes.

3.1. Pétitions

Essentiellement deux types de pétitions sont parvenues au Conseil général des Alpes-Maritimes.

1. La première sous forme de rouleau (410 signatures environ) avait pour objectif principal la contradiction du projet avec la loi littoral et la charte sur l'environnement. Celle-ci sollicitait donc un axe routier souterrain dans son ensemble afin de préserver le cadre de vie en permettant de filtrer les polluants, en évitant les nuisances sonores tout en résolvant les problèmes de circulation.

2. Le seconde sous forme de lettre sollicitait une mise en souterrain et reprenait les craintes que la voie nouvelle allait :

- Créer un obstacle à la circulation des piétons,
- Défigurer le site exceptionnel de nos collines,
- Créer une nuisance sonore,
- Créer de la pollution.

Le nombre de lettres adressées au Conseil général des Alpes-Maritimes s'élève à environ 330 lettres signées.

3.2. Remarques

D'autres remarques ont essentiellement porté sur l'enfouissement simultané de la route et de la voie ferrée. Il s'agit d'un projet mis en exergue par la CALMA (Comité pour une Artère de Liaisons Multi-Axiales).

4 - Synthèse et conclusions

4.1. Synthèse de la concertation :

Au regard du nombre de remarques émises, on peut dire que la population de Vallauris, avec 944 remarques, est plus sensible que celle d'Antibes à la réalisation du projet (45 remarques) ; En ce qui concerne Antibes, seule la population vraiment confrontée au projet a émis un avis.

La population riveraine est sensible à la création de la nouvelle voie. Le changement de comportement et la prise en compte des risques de réchauffement planétaire poussent la population à être plus participative dans la réalisation des projets routiers. Le projet prévu dans les années 70 n'est plus d'actualité compte tenu de ces évolutions. Le projet doit passer d'une voie rapide à un boulevard urbain pour être mieux accepté par la population.

Dans son ensemble, la population est très partagée mais demande néanmoins la réalisation du prolongement de la RD 6107. La concertation a ainsi permis de recueillir 200 avis favorable à une réalisation rapide moyennant le respect de certaines dispositions (dont 128 avis sur pétition). Il n'y a que très peu d'opposition de principe au projet (7 remarques sur 989).

Par contre, un certain nombre demande ce prolongement par souterrain en associant la voie SNCF (112 remarques, pour l'essentiel de la part d'habitants de Vallauris).

Les deux grandes inquiétudes sont l'intégration paysagère et les protections acoustiques. Ces deux thèmes rassemblent environ 37% des remarques sur Vallauris et 27 % des remarques sur Antibes.

Les propositions de modification du projet (hors demande de mise en souterrain) sont en valeur relative plus importantes sur Antibes (42,1 %) que sur Vallauris (18,7 %) ; ces demandes portent principalement sur le maintien de la circulation sur les voies coupées par le projet ou au contraire sur la fermeture de certaines voies pour les rendre plus calmes, la réduction du nombre de voies, la dénivellation du carrefour avec l'avenue Massier, la réduction ou au contraire l'augmentation de la vitesse limite. Le maître d'ouvrage prendra en compte ces observations dans le cadre de l'élaboration du projet définitif, en comparant l'intérêt des différentes variantes possibles. Le maintien de certains axes ne pourra être assuré directement par passage inférieur ou supérieur de la RD 6107, pour des raisons de sécurité (risques hydrauliques) ou d'intégration paysagère. Les itinéraires seront cependant maintenus par le biais de contre-allée pour les véhicules et de passerelles ou passages inférieurs à gabarit réduit pour les piétons et les cyclistes. Une réduction de la vitesse limite à 50 km/h sera étudiée. Ce qui paraît un bon compromis entre les besoins de l'utilisateur et le souci de réduire les nuisances aux riverains. Ces nuisances seront de plus réduites autant que faire se peut par l'utilisation d'enrobés à bonnes propriétés acoustiques, de merlons ou d'écrans antibruit, et lorsque ces mesures ne permettront pas d'atteindre les niveaux réglementaires, d'isolations de façade.

4.2. Synthèse des pétitions

Deux types de pétitions sont arrivés après la date de clôture de la période de la concertation publique prévue dans les modalités. Ces pétitions sollicitent un enfouissement total de la voie afin de ne pas défigurer un site exceptionnel et surtout de protéger la population riveraine des nuisances sonores et des risques de pollution. Les pétitionnaires sollicitent aussi le respect de la charte de l'environnement ainsi que l'enfouissement simultané de la voie ferrée et de la nouvelle voie.

4.3. Conclusion

La concertation a mis en évidence l'intérêt majeur de ce projet pour améliorer les conditions de circulation et de cadre de vie des quartiers concernés par l'actuelle RD 6007. Cependant, une majorité des riverains a exprimé après la clôture de la période d'exposition et de recueil d'avis, par pétition et lettres, des craintes quant aux effets négatifs de la nouvelle voie sur son environnement.

Souhaitant accorder toute l'attention requise à ces légitimes préoccupations, le Conseil général des Alpes-Maritimes engagera l'approfondissement des études relatives à l'insertion de ce projet de voie nouvelle dans son environnement urbain et naturel. L'objectif est, en concevant un boulevard parfaitement intégré au tissu urbain, d'apporter le plus grand soin au respect du cadre de vie des habitants des zones concernées.

Comme pour l'ensemble des réalisations départementales, une attention particulière sera accordée aux aspects suivants : impact sonore et protections phoniques, intégration visuelle et paysagère, respect des continuités de cheminement locales, insertion des modes de déplacements « doux » et des transports collectifs.

Le dossier soumis à la concertation du public a été bâti en proposant de réaliser l'opération telle que prévue par l'Etat d'emblée à 2x2 voies, mais en réservant une voie par sens aux transports en commun. Suite à l'étude de trafic, il s'est avéré que le projet pourrait être réalisé initialement à 2 x 1 voie puis élargi dans le futur en cas de nécessité par une ou deux voies supplémentaires pour intégrer un transport en commun en site propre.

Il est également proposé d'étudier une réduction de la vitesse limite de 70 à 50 km/h ce qui permettra de réduire de manière sensible les nuisances sonores. La configuration adoptée (carrefours giratoires ou carrefours à feux équipés d'une onde verte), ainsi que l'installation de radar automatique, permettraient de s'assurer du respect de cette limitation de vitesse. De plus, il sera privilégié l'emploi d'enrobés de bonnes caractéristiques acoustiques (comme cela a été fait sur la RD 35 bis mise en service récemment) ainsi que la mise en place de merlons arborés ou d'écrans antibruit de dernière génération permettant de préserver la tranquillité des riverains.

Il est prévu également d'apporter un soin particulier aux aménagements paysagers, afin de rendre le projet le plus discret possible pour son environnement tout en offrant un aspect agréable et apaisant pour l'utilisateur. L'éclairage devait être réduit au strict nécessaire à la sécurité des usagers, afin que celui-ci ne soit pas perturbant pour les riverains.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes a pris en compte les préoccupations environnementales, telles qu'elles se sont exprimées dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement ». Aussi il partage pleinement l'intérêt de la population pour la qualité urbaine et paysagère des secteurs traversés par cette liaison urbaine.

C'est la raison pour laquelle il est proposé d'approfondir les études relatives à l'insertion de ce projet de voie nouvelle dans son environnement urbain et naturel. L'objectif est, en concevant un boulevard parfaitement intégré au tissu urbain, d'apporter le plus grand soin au respect du cadre de vie des habitants des zones concernées.

Il est proposé avant d'engager la conception du projet d'étudier son insertion paysagère et acoustique dans le cadre d'une étude de faisabilité d'une voie de 7m avec accotements et pistes cyclables avec carrefours à niveaux, giratoire ou à feux et une vitesse limite de 50 km/h, en réservant une emprise pour un éventuel

TCSP. L'étude devra aborder les aspects d'insertion dans le paysage, dans l'environnement et la réduction maximale des nuisances phoniques par un profil adapté. Le projet doit rester le plus proche du terrain naturel en respectant la contrainte principale imposée par le PPRI.

Le résultat de ces études fera l'objet d'une information.

5 – Approbation du bilan de la concertation publique :

Les communes d'Antibes et Vallauris concernées par le projet, ont émis un avis favorable sur le bilan qui précède lors de leurs séances du 1^{er} octobre 2008 (commune de Vallauris – Golfe Juan) et du 21 novembre 2008 (commune d'Antibes).

Le Conseil général doit se prononcer sur ce bilan, aussi je vous propose :

- de vous prononcer favorablement sur le bilan de la concertation publique présenté ci-avant relatif à l'aménagement de la RD 6107 - Déviation de Vallauris et d'Antibes ;

- de décider de poursuivre les études relatives à cette opération qui permettront d'aboutir à un dossier qui sera soumis à une procédure d'enquête préalable à la déclaration de projet avec étude d'impact (enquête Bouchardeau).

Le Président