

Annexe au bilan conjoint de la concertation publique unique du 27 février au 13 mars 2017 inclus

Secteur des Hauts d'Antibes

« Programme de réaménagement du système
d'échanges de l'entrée Nord d'Antibes et de ses
accès à l'autoroute A8 »



Préambule

En application des dispositions des articles L.103-2 et suivants et R 103-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, il appartient à la commune d'Antibes Juan-les Pins d'organiser la concertation publique unique concernant le programme de réaménagement du système d'échanges de l'entrée Nord d'Antibes et de ses accès à l'Autoroute A8. Un arrêté conjoint n° 2016 - 152 du Préfet des Alpes-Maritimes, du Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes et du Député-maire d'Antibes, définissant les modalités de la concertation unique, ainsi qu'un arrêté municipal n°378/17 définissant l'organisation et les dates de la concertation unique avec le public ont été publiés, ayant pour objet **« le programme de réaménagement du système d'échanges de l'entrée Nord d'Antibes et de ses accès à l'Autoroute A8 »**.

La concertation unique avec le public s'est tenue sur la base des principaux objectifs proposés :

- **Renforcer les échanges entre les réseaux routiers (départemental, communal, autoroutier)**
- **Faciliter les accès à l'entrée sur l'autoroute A8 en direction de Nice**
- **Fluidifier les conditions de circulation sur les RD 35 et 535 au niveau du giratoire de Provence et sur le chemin de Saint Claude**
- **Accroître les conditions de sécurité des usagers**
- **Favoriser le développement des transports en commun et des modes de déplacement doux**
- **Améliorer le cadre de vie et permettre le développement des projets urbains et commerciaux grâce à la requalification urbaine du chemin de Saint Claude**

Son déroulement a eu lieu du lundi 27 février au lundi 13 mars 2017 inclus et a donné lieu à :

- **Des parutions dans la presse**
- **L'organisation d'une exposition avec 10 panneaux, un dossier de présentation accompagné des deux arrêtés (Arrêté préfectoral conjoint n° 2016 - 152 et Arrêté municipal n°378/17) organisant la concertation unique avec le public, et d'un registre mis à disposition du public**
- **De l'information par l'intermédiaire du site de la ville, du département et de Vinci avec un formulaire en ligne**
- **Une réunion publique en date du jeudi 09 mars 2017**

1. LES SUPPORTS ET ACTIONS DE MOBILISATION

Pose d'affiches « Secteur des Hauts d'Antibes - Programme de réaménagement du système d'échanges de l'entrée Nord d'Antibes et de ses accès à l'autoroute A8 »

→ **Contenu**

Annonce de la concertation du lundi 27 février jusqu'au lundi 13 mars 2017 inclus de 9h à 12h et de 14h à 17h dans le hall de la Maison des Associations, chemin de Saint Claude, et de la réunion publique, le jeudi 09 mars 2017 à 18h30 à la salle polyvalente Croix Rouge, sise 170 - Chemin des Terriers.

→ **Diffusion**

- Dans 7 lieux publics :
- Mairie d'Antibes Juan Les Pins (1 exemplaire)
 - Accueil Orange Bleu (1 exemplaire + Affichage à la télé)
 - Service Urbanisme (1 exemplaire)
 - Maison des Associations (1 exemplaire)
 - Panneau d'affichage Chemin Saint Claude (1 exemplaire)
 - Croix Rouge (2 exemplaires)
 - Mairie Annexe, Chemin des Terriers (1 exemplaire)

- Dans 5 espaces privés :
- Carrefour (1 exemplaire)
 - Magasins Chemin Saint Claude : Le marchand bio (1 exemplaire), Cache Cache (1 exemplaire) et La Foire' Fouille (1 exemplaire)
 - Boulangerie Seno, Chemin des Terriers (1 exemplaire)

Mailing d'information de la tenue de la concertation à l'ensemble des représentants des conseils de quartier de la commune, et invitation pour la réunion publique du jeudi 09 mars 2017 faite auprès du conseil de quartier Antibes activité et du conseil de développement regroupant 150 personnes environ.

Relations presse

Revue de presse

Annnonce de la concertation dans le Nice-Matin du lundi 13 février 2017 et du lundi 27 février 2017 (rubrique « Avis Administratifs »).

Suite à la réunion publique du jeudi 09 mars 2017 - Article Nice-Matin du samedi 11 mars 2017 : « **Faire sauter les bouchons au Nord de la Ville** ».

Annonces sur Internet

La concertation a été annoncée sur différents sites internet, à savoir :

- Le Département : www.departement06.fr/deplacement
- La Ville d'Antibes : www.antibes-juanlespins.com
- Vinci Autoroute : www.a8-actualites.com/

Sur l'ensemble de ces sites était mis en ligne :

- les 10 panneaux d'exposition
- le dossier de présentation accompagné des deux arrêtés organisant la concertation avec le public
- Un formulaire permettant de s'exprimer sur le projet.

2. LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

L'exposition publique du lundi 27 février au lundi 13 mars 2017 inclus

→ Contenu

10 panneaux de présentation du projet avec pour contenu :

- Un descriptif de la concertation (date, lieu, réunion publique...)
- Un historique
- L'objectif et les acteurs et partenaires de l'opération
- Les différentes solutions étudiées
- Les grands principes proposés (Aménagements routiers, transport en commun, cheminement doux)
- La situation future après l'aménagement

Un dossier de présentation accompagné des deux arrêtés (Arrêté préfectoral conjoint n° 2016-152 et Arrêté Municipal n° 378/17) organisant la concertation avec le public avec pour contenu :

- Les procédures réglementaires

- Le contexte du site
- Le contexte du secteur d'étude
- La genèse des projets dans le secteur de l'échangeur Nord d'Antibes
- La concertation publique
- Le constat
- Les études
- Les grands principes d'amélioration proposés
- Le financement des projets
- Le phasage prévisionnel des travaux
- Les étapes après la concertation

→ **Organisation et participation**

COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU JEUDI 09 MARS 2017

La réunion publique du jeudi 09 mars 2017, à la salle polyvalente Croix Rouge, sise 170 - Chemin des Terriers, a réuni environ 150 personnes attentives et nombreuses qui ont écouté la présentation et échangé sur le projet.

Son déroulement s'est fait de la façon suivante :

La réunion a débuté à 18h30 pour se terminer à 20h30.

La présidence était assurée par le Député-Maire, Monsieur Jean LEONETTI.

Etaient présents à la tribune : - Monsieur LEONETTI (Député-Maire)
 - Monsieur PAUGET (1^{er} adjoint au Maire)
 - Monsieur GRANADOS (DGA ADDT Ville d'Antibes)
 - Monsieur JAVAL (DGA Services Techniques CD06)
 - Monsieur MAAREK (DG ESCOTA VINCI)

Monsieur le Maire introduit la réunion en rappelant l'objet de la concertation, les objectifs et les grandes étapes du projet. Il rappelle également l'ensemble des projets de développement urbain et économique de Sophia Antipolis et des Hauts d'Antibes. Ensuite Madame GAROFALO (Chargée d'opération du service études et travaux neufs CD06) effectue une présentation du programme avec comme support un power point.

A l'issue de la présentation, qui a duré environ 1 heure, la salle a pu poser diverses questions. Ces-dernières ont porté sur le projet d'aménagement routier, le bus tram, les modes de déplacement doux (vélos...), l'échangeur de Biot ainsi que les protections anti-bruit. Des réponses ont alors été apportées par les différents intervenants de la tribune.

Monsieur le Maire a conclu en invitant l'ensemble des représentants des conseils de quartier à se réunir lors d'une réunion organisée sous la direction de Madame GRANADOS (Directrice « Direction Population Citoyenneté ») et Madame MENGARELLI (Directrice « Direction Développement Urbain »).

COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU JEUDI 16 MARS 2017

Cette réunion a eu lieu **le jeudi 16 mars 2017, elle était** présidée par Monsieur PAUGET (1^{er} adjoint), en présence de Madame BOUSQUET (Adjointe au Quartier Grand-Est, au Foncier et la Gestion Immobilière), des représentants de la Ville (Monsieur GRANADOS, Madame MENGARELLI, Monsieur DARTOIS...), du Département (Madame GAROFALO...), de la CASA (Monsieur ROSSI et Monsieur DESPRES) et de Escota-Vinci (Monsieur GENQUET).

Elle débute avec la présentation du projet d'aménagement au travers d'un Power Point. Par la suite, les membres des comités de quartier ont été amenés à s'exprimer. Plusieurs points ont été abordés, tels que : le projet d'aménagement routier, les travaux engendrés (durée), l'agrandissement du centre commercial Carrefour, le développement économique, le bus tram, le stationnement, les modes de déplacement doux (vélos...) ainsi que la sécurité des usagers. A la fin de celle-ci, l'ensemble des représentants des conseils de quartier ont été invités à transmettre par écrit leurs remarques à la Direction Développement Urbain avant le Jeudi 23 mars 2017.

Deux associations (Espace Antibes / Antibes Activité - Camp Long et Antibes Est ont formulé un avis très favorable à ce projet) et une personne a fait part de son avis.

L'ensemble de leurs remarques et de leurs suggestions ont été pris en considération dans la partie 3 du bilan « Les points exprimés ».

AU TOTAL :

- 150 personnes étaient présentes à la réunion publique du **jeudi 09 mars 2017**.
- 20 personnes étaient présentes à la réunion du **jeudi 16 mars 2017** et 2 associations ainsi qu'1 personne ont transmis leurs avis par écrit.
- 11 personnes, 1 association (Association de Sauvegarde de l'Environnement de Biot du Bassin Versant de la Brague et des Alpes -Maritimes) et La gauche unie se sont exprimées sur le registre d'exposition mis à la disposition du public.
- 5 personnes ont fait des commentaires par le biais du formulaire en ligne sur les sites internet

3. LES POINTS EXPRIMÉS

Les points exprimés ont porté essentiellement sur les thématiques suivantes :

- **La concertation**
- **Le projet dans sa globalité**
- **Le centre commercial Carrefour**
- **Les modes de déplacement doux**
- **L'autoroute A8 et l'échangeur de Biot**
- **L'environnement**
- **La sécurité**

→ La concertation

Les commentaires ont soulevé que la durée de la concertation publique était trop courte et que la date de réunion publique était trop rapprochée de celle de la fin de la concertation.

Il aurait également été préférable d'envoyer les dates de la concertation publique à l'ensemble des membres de conseils de quartier et de faire davantage de communication (article dans l'Infoville).

→ Le projet dans sa globalité

Plusieurs points ont été abordés au niveau de l'aménagement routier :

- Giratoire Coutelier : Celui-ci représente un nœud routier à forte densité de trafic où l'ajout d'un accès semble une mauvaise solution augmentant ainsi les embouteillages, les nuisances et le danger.

- Chemin Coutelier : Les riverains souhaitent un apaisement de la circulation au niveau de la zone résidentielle.

- Chemin Saint Claude : Une voie dédiée aux bus, pistes cyclables et trottoirs piétonniers pourrait être créée.

- Une augmentation du trafic est prévisible sur cet axe avec les aménagements prévus dans le secteur des 4 Chemins, le long des avenues Jules Grec et Richard Pélissier ainsi qu'avec les nouveaux centres commerciaux. Demande d'élaboration d'un avant-projet sommaire d'aménagement du Chemin Saint Claude et des barreaux de liaison.

- Passage du giratoire Saint Claude au Trois Moulins : Celui-ci ne doit pas être réservé qu'au bus tram (à conserver pour les voitures).

- Liaison direct RD535 vers l'A8 : Celle-ci semble sous-dimensionnée. De plus, elle représente un doublon avec l'autre tunnel espacé seulement de 300 mètres. Une réflexion sur la réalisation d'une passerelle aérienne pourrait être alors menée.

→ **Le centre commercial Carrefour**

L'agrandissement du centre commercial Carrefour va entraîner une circulation et des embouteillages de plus en plus importants. Le projet est réalisé pour Carrefour au détriment des quartiers alentours.

La participation financière de Carrefour à hauteur de 13 millions d'euros sur 20 millions d'euros prévu est perçue comme une bonne chose.

Les intervenants souhaitent la mise en place de stationnement gratuit en corrélation avec les heures d'ouvertures du magasin.

→ **Les modes de déplacement doux**

Plusieurs personnes souhaitent un développement des transports en commun ainsi que la création de pistes cyclables et de trottoirs adaptés.

Un parking gratuit de délestage pourrait également être mis en place à proximité immédiate pour assurer le relais avec le bus tram.

→ **L'échangeur de Biot**

Un questionnaire sur la réalisation de l'échangeur de Biot s'est posé.

→ **L'environnement**

L'Association de Sauvegarde de l'Environnement de Biot du Bassin Versant de la Brague et des Alpes-Maritimes a souligné le besoin de mettre en place des bassins de rétention des eaux pluviales **en conséquence** avec l'aménagement de la bretelle d'accès à l'autoroute.

Des matériaux perméables permettant l'infiltration de l'eau dans le sol sont à privilégier et à développer.

→ **La sécurité**

La sécurité des autres utilisateurs des voies de circulation (piétons, cyclistes) doit être assurée.

Chemin Saint Claude : Son passage à 3 voies est contradictoire avec les mesures de sécurité actuelles qui tendent à réduire la largeur des routes pour obliger à réduire la vitesse.

REPONSES APORTEES AUX OBSERVATIONS OU QUESTIONS

Observations ou questions portant sur la concertation publique

- *« Il est regrettable que la concertation publique ne dure que deux semaines, du 27.02.2017 au 13.03.2017. »*
- *« Il est dommage que la réunion publique d'information sur ce projet ai eu lieu 2 jours (ouvrables) avant la fin de la concertation publique, le 09.03.2017. En tant que membre d'un conseil de quartier, je reçois des informations sur les travaux en cours, sur les diverses manifestations, j'apprécieraï de recevoir aussi les dates des enquêtes de concertation publique qui concernent tous les Antibois, peu importe dans quel quartier ils habitent. Il serait possible d'informer davantage de citoyens par des articles dans la revue de la ville « Infoville », le mois précédent l'enquête publique. »*

La durée de la concertation publique et les modalités de concertation ont été prises conjointement avec les différents maîtres d'ouvrage. Par ailleurs la communication a été faite conformément aux modalités de concertation précisées dans l'arrêté préfectoral et municipal. Dans cette période une information dans InfoVille n'était pas possible dans la mesure où sa publication était en décalé par rapport à cette concertation. Tous les supports de publication ont donc été utilisés (site de la ville, affichage sur site, journal local, comité et associations de quartier...)

Comme il a été précisé auparavant, la concertation est une première étape d'information du public. Elle est située en amont et au stade initial du projet.

Le projet par définition fait encore l'objet d'études et les délais de concertation sont suffisants.

A ce titre, nous rappelons que les citoyens seront très précisément consultés sur le projet détaillé lors de l'enquête publique à venir.

Observations ou questions portant sur l'absence d'aménagements routiers dans le secteur d'étude depuis 20 ans

- *Pourquoi n'a-t-on rien fait durant 20 ans sur aucun des points qui posent problème aujourd'hui ?*

L'investissement du Département en matière d'infrastructures sur le secteur d'Antibes et Sophia Antipolis est passé de 4 millions d'euros en moyenne annuelle en euros constants de 1985 à 1995, à plus de 5 millions d'euros au cours des 20 dernières années. Ainsi, le département a investi 59 millions d'euros (hors Aloc) depuis 2005 et résorbé 12 points noirs routiers (38 millions d'euros sur le secteur d'Antibes, 14 millions d'euros sur le secteur de Sophia, + 7 millions d'euros pour les opérations non recensées points noirs routiers). Ci-dessous la liste des principales réalisations routières.

Entre 1995 et 2004, le Département a mené également les principales réalisations ci-dessous :

- Ouverture de la liaison RD 3 / RD 103 par le Font de l'Orme à Mougins
- Réalisation de la liaison IUT (RD 504) / centre équestre (RD 98) à Biot

- Réalisation de la RD 535 - liaison échangeur d'Antibes / RD 504 route des Chappes sur Antibes et Biot
- Aménagement du prolongement de la RD 103 entre la RD 3 et la RD 4 pour la liaison Grasse / Sophia
- Aménagement de la plate forme de la RD 504 (route des Colles) entre la Noria et le carrefour des Chappes à Biot
- Aménagement de la plate forme de la RD 504 (route des Lucioles) entre le giratoire du Golf et la rue Fernand Léger à Biot
- Aménagement d'un giratoire entre la RD 504 et la RD 704 à Antibes
- Aménagement de la plate forme de la RD 98 avenue Maurice Donat à Mougins

Entre 2005 et 2017 :

- Réalisation de la liaison RD35bis à Antibes
- Aménagements de la RD704 (avenue Jules Grec) à Antibes
- 1^{ère} tranche de travaux (ouvrages hydrauliques) pour la réalisation de la déviation de RD6107 à Vallauris
- Aménagements de la plateforme de la RD504 entre le giratoire du golf et la rue Cacquot à Biot
- Aménagements de la plateforme de la RD198 section Dolines – chênes lièges à Valbonne
- Aménagements de la plateforme de la RD35 entre le giratoire des Oliviers et du golf à Mougins
- Accès au campus SophiaTech – RD535
- Aménagement de la plateforme et de giratoires sur la RD98 à Mougins
- Aménagements de la plateforme de la RD4 et desserte du nouveau lycée à Valbonne
- Aménagements de la plateforme de la RD204 et desserte du nouveau collège à Roquefort-les-Pins
- Réalisation du pôle intermodal d'Antibes sur le domaine public routier Départemental et réaménagement de la RD6007 et création d'une bretelle insertion RD6107
- Création de 14 km de pistes cyclables dans le parc de la Valmasque, RD535, Bouillides, St Philippe à Biot, Valbonne et Mougins
- 2015/2016 : bretelle A8 / RD535 / giratoire 3 moulins : réaménagements dans le cadre de l'opération BHNS CASA (sous maîtrise d'ouvrage CASA)

Travaux programmés ou en cours :

- 2017/2018 : déviation de la RD6107 à Vallauris : section pont de l'Aube / Massier (0,8 km) : 1^{ère} tranche de travaux routiers (terrassement, assainissement, chaussée) pour environ 4 millions d'euros
- 2018 / 2020 : mise à double sens de la RD635 dans le cadre de l'opération BHNS CASA (sous maîtrise d'ouvrage CASA)
- 2018 / 2020 : réaménagement des carrefours RD35/103, RD 635/35 et création des accès à la ZAC des Clausonnes à Valbonne (sous maîtrise d'ouvrage SPL Valbonne) pour environ 6 millions d'euros, comprenant la création de 2 giratoires sur le RD 35 et d'un barreau ouest de la RD35 vers et depuis Mougins à 2x2 voies + 1 giratoire dénivelé RD35/103 + 2 giratoires lunettes RD635/35.

Le Département participe également financièrement à l'infrastructure du bus tram et ses aménagements annexes (trottoirs, pistes cyclables et aménagements de voiries) à hauteur de 10 % du montant des travaux.

Par ailleurs, le Département a élaboré, entre 2008 et 2011, un schéma directeur routier du secteur de Sophia-Antipolis dans l'objectif de :

- limiter la création de nouvelles infrastructures en site naturel pour ne pas dégrader la qualité environnementale et l'image du parc ;
- réduire la dégradation des conditions de circulation et des temps de parcours ;

- mettre l'accent sur le développement des transports en commun et l'aménagement qualitatif des itinéraires pour tous modes de déplacement ;
- identifier l'émergence progressive du « ring » constitué des RD 535, 103, 35, 504, 198 ;
- privilégier le cadran est (RD 535, 504) en faveur des transports collectifs et le cadran ouest pour la voiture (RD 35, 103) ;
- favoriser un rééquilibrage entre les différentes entrées de Sophia-Antipolis ;
- amorcer une coordination entre maîtres d'ouvrages (communes, CASA, CD, ESCOTA).

Pour répondre aux préconisations de ce nouveau schéma, un protocole a été signé le 29/10/2012 entre la CASA, le Département, les villes d'Antibes, Valbonne, Vallauris et ESCOTA, afin d'établir un programme contractuel d'investissements pluriannuel, destiné à améliorer les accès à Sophia Antipolis, sur la base d'une politique volontariste de développement économique et d'aménagement durable du territoire (« *protocole général d'accord relatif au lancement d'un programme d'investissements majeurs concernant les accès à Sophia Antipolis autour de l'autoroute A8* »).

Des études complémentaires vont être relancées en 2018 afin de définir un nouveau programme d'investissement pluriannuel, en vue de la signature d'un nouveau protocole entre les partenaires.

- « *Encore un projet qui a 20 ans de retard et toujours une incompréhension des phénomènes de circulation dans le secteur le plus crucial : l'entrée de ville. Une entrée quasi-exclusive, doublée de plusieurs axes de circulation (Grasse, Sophia, Cannes, Vallauris, ect).* »
- « *Pendant ces 20 ans, on a laissé construire aux abords des routes (Chemin Saint Claude), au point de ne plus pouvoir élargir les routes, malgré une circulation plus intense, car affublée de zones commerciales ininterrompues.* »
- « *La circulation ne sera pas améliorée avec vos propositions actuelles à mon avis et sera même dégradée avec les projets de logements sur le secteur des 3 Moulins et ceux de Carrefour.* »
- « *En tant que résidente d'Antibes (quartier de la Fontonne) travaillant à Mandelieu, je suis contrainte d'emprunter matin et soir le chemin de Saint-Claude et le giratoire de Provence pour rejoindre l'autoroute A8 (sens Nice - Aix). Les conditions de circulation s'empirent à vue d'œil depuis le début des travaux qui ont condamné l'accès aux Trois-Moulins par le rond-point dit "de Carrefour" ; c'est un enfer quotidien ! Ajoutez à cela les "difficultés habituelles" qui encombrant les accès à Sophia-Antipolis (et donc partiellement à l'A8 en direction d'Aix) et vous obtenez un cocktail explosif. En temps normal, le trajet pour rallier mon lieu de travail depuis mon domicile ne prend que 20 minutes mais désormais, il est fréquent (pour ne pas dire systématique) qu'il soit rallongé de 10, voire 20 minutes ! Vivement que vous trouviez une solution, ça devient invivable !* »

En terme d'aménagement urbain du secteur des Hauts d'Antibes, les opérations diverses sont inscrites dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme en secteurs à enjeux de développement pour lesquels des aménagements d'accompagnement de voirie sont prévus depuis de longue date (élargissement de voirie, BHNS...). Le projet actuel de requalification de la voirie routière et autoroutière va dans le sens de l'amélioration des conditions de circulation et vise avec la réalisation d'un réseau de transport en commun performant (BHNS, parking relais) et de pistes cyclables à un report modal permettant une diminution des flux de véhicules.

Afin d'éviter les déplacements pendulaires notamment entre Cannes et Nice, l'objectif est de pouvoir loger à terme des actifs sur place et dans les nouveaux quartiers (trois Moulins-Combes...) sur le territoire Antibois. La mixité urbaine est au cœur des projets, avec une volonté de créer de l'emploi sur le secteur de la CASA. Il s'agit à l'échelle de ce projet de favoriser les déplacements doux et notamment de faire diminuer les déplacements automobiles au profit du

transport en commun, des 2 roues...afin de réduire également les nuisances, notamment les pollutions atmosphériques.

Le projet d'aménagement avec les études à l'appui, s'inscrit dans le développement durable nécessaire au bien vivre du territoire.

De plus, les études démontrent que les aménagements routiers sont nécessaires et qu'ils ont pris en compte les futurs développements.

L'ensemble de ces éléments sera confirmé par les études qui seront produites dans le cadre de l'enquête publique.

- *« Il est temps et c'est malheureux que la réflexion sur les Terriers Nord ne se fasse que maintenant. Toute la zone : Routes, habitations, développement d'urbanisme doit se faire pour permettre le développement de la CASA, d'Antibes. »*

La réflexion est bien avancée, la ville intègre le secteur des Terriers Nord dans la révision du PLU. L'objectif étant de privilégier un développement urbain de constructibilités échelonnées dans le temps, afin de pouvoir réaliser au préalable les équipements des réseaux et infrastructures.

Observations ou questions portant sur la révision du PLU

- *Comment Monsieur le Maire allez-vous modifier le PLU dans cette zone ? Et quand ?*

Le PLU sera modifiée par la procédure de la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU. Le conseil municipal a délibéré, le 5 février 2016, pour décider du lancement de la procédure de déclaration de projet pour mise en compatibilité du PLU.

La modification du PLU fera l'objet d'une demande d'avis de l'Autorité Environnementale (organisme indépendant de l'Etat) puis ensuite d'une enquête publique, courant premier semestre 2018. A l'occasion de cette enquête, l'ensemble des citoyens sera invité à participer et un bilan de cette enquête sera tiré par la Commission d'Enquête. Commission qui aura été nommée auparavant par le Tribunal Administratif.

Suite à ce bilan, le conseil municipal pourra alors modifier le PLU.

- *« Ce projet de réaménagement routier est étroitement lié au projet d'agrandissement du centre commercial Carrefour puisque Carrefour Properties finance une bonne partie de l'opération. Il est étonnant que la population ne soit pas consultée en même temps concernant l'agrandissement, ou tout au moins concernant la modification du PLU et permis de construire. »*

La concertation actuelle, prend en compte le projet d'extension du Carrefour, pour lequel les aménagements routiers et autoroutiers doivent être améliorés. Une seconde concertation du public, dans le cadre d'une enquête publique présentant la Déclaration de Projet valant mise en compatibilité du PLU, et présentant le Projet Carrefour, aura lieu au cours du premier semestre 2018. La population sera invitée à s'exprimer sur cette révision lors de cette enquête.

- *« Si le premier projet de 1992 était fait pour favoriser Escota, cette fois, c'est Carrefour qui sera le grand gagnant. Les quartiers alentours ne seront pas privilégiés sauf pour l'encombrement et les nuisances. »*

- « *Par ailleurs, il n'y a qu'un seul partenaire (Carrefour) qui a des intérêts à cet immense chantier.* »

Ces projets ne pourraient être entrepris à court terme si seules les collectivités territoriales devaient les financer, puisque l'investissement total se montera à plus de 17 millions d'euros HT. Les conditions de circulation vont être améliorées grâce aux travaux envisagés dans ce secteur et cofinancés par Carrefour. Les aménagements profiteront à tous les usagers du secteur car les nouveaux accès à l'autoroute et les nouvelles voiries ne seront pas réservées aux clients de Carrefour.

Les finalités d'extension du site Carrefour ont une utilité pour les ouvrages publics qui va au-delà des besoins générés par l'extension du centre, comme il a déjà été précédemment expliqué.

En effet, si Carrefour a des intérêts importants, il est rappelé que le développement du secteur nord d'Antibes passe par une amélioration des conditions de circulation au-delà même des seuls impacts que l'extension du centre commercial pourrait générer pour lui. Ainsi, par exemple, les travaux au niveau du rond-point des Semboules et du chemin des Terriers n'ont pas pour objet de faciliter l'accès à Carrefour mais bien de fluidifier le trafic en amont pour les usagers.

La présente concertation a été menée, conformément à la loi, dès les premières élaborations du projet. Le public continuera d'être informé du projet à l'occasion de l'enquête publique qui sera organisée, après avis de l'Autorité Environnementale, sur le projet de permis de construire et sur le projet routier dont les études auront été entièrement finalisées.

Observations ou questions portants sur le trafic

- *Ces aménagements sont chiffrés actuellement à 17 millions d'euros, dont 13 millions d'euros financés par Carrefour. Or, le trafic généré par les clients de Carrefour ne serait que de 15%. Quels avantages ce groupe perçoit-il en contrepartie ?*

La part de trafic actuelle générée par les clients de Carrefour, dans le giratoire de Provence, est de 15 %. La part de trafic futur, après l'extension de Carrefour, sera de 19%. En effet, la plus grosse part de trafic dans ce giratoire provient des échanges entre Antibes, Sophia et l'autoroute.

La Mairie n'a accordé aucun avantage à Carrefour. Les engagements contractuels des deux parties sont inscrits dans le projet urbain partenarial.

- *Quels flux supplémentaires engendrera le projet Carrefour ?*

Le trafic produit par l'extension du centre commercial a été calculé à partir des jours les plus représentatifs de la semaine ; à savoir un vendredi soir et un samedi. Ainsi, le trafic supplémentaire généré aux heures de pointe, sera d'environ :

	Entrées	Sorties
Vendredi 17h00 / 18h00	400 véhicules / heure	390 véhicules / heure
Samedi 16h00 / 17h00	500 véhicules / heure	490 véhicules / heure

Ces flux supplémentaires seront absorbés par les travaux routiers et autoroutiers, objet de la présente concertation.

Les études de trafic se poursuivront pendant les études d'AVP (avant projet) et seront affinées dès que le projet d'extension précis du groupe Carrefour sera connu.

Observations ou questions portants sur les infrastructures routières

Chemin Coutelier :

- « *Il sera requalifié mais en quoi ? On peut conclure que ce chemin sera aménagé pour faciliter l'accès à Carrefour, quid des riverains ?*

- « *Une augmentation du trafic sur le Chemin Coutelier est prévisible. Le chemin Coutelier constitue un itinéraire bis pour franchir l'autoroute via le quartier Super Antibes. C'est aussi l'une des voies d'accès principales au centre commercial Carrefour »*

- « *Le giratoire Coutelier constitue déjà un nœud routier à forte densité de trafic. Ajouter un accès au parking du centre commercial Carrefour dans ce giratoire semble une mauvaise solution. Le giratoire se retrouve exposé aux problèmes de trafic survenant dans l'enceinte du parking du centre commercial avant encombrement du giratoire. Ce phénomène est déjà observé sur l'actuel giratoire de Saint-Claude alors que le parking du centre commercial Carrefour est doté d'une très grande allée de dégagement du trafic. Il serait préférable de décaler l'accès à Carrefour sur le chemin Saint Claude avec un giratoire ou passage souterrain dédié. »*

- « *La requalification du chemin Coutelier est une opportunité pour apaiser la circulation dans la zone résidentielle.*

La requalification du chemin Coutelier ne fait pas partie des projets de la présente concertation même s'il sera pris en compte dans le cadre des aménagements périphériques. Seule la bretelle d'entrée sera réaménagée afin de séparer l'accès au chemin Coutelier de celui du centre commercial. Les accès au centre commercial se feront depuis une bretelle directe dans giratoire Saint Claude et dans le carrefour Coutelier. Les voies d'accès permettront, à l'intérieur du périmètre du centre commercial, le stockage des véhicules. Par ailleurs, le chemin Coutelier ne devrait plus comporter qu'une voie dans chaque sens pour la desserte des riverains. Ce réaménagement conduira à l'apaisement de la circulation sur cette voie.

Observations ou questions portant sur le projet

- *Comment les citoyens pourraient se prononcer sur un projet aussi gigantesque ?*

Le dossier de concertation et les réunions publiques permettent de prendre connaissance des projets et de répondre aux questions que se posent les usagers. Les enquêtes publiques qui suivront permettront également d'informer le public de l'évolution des projets.

Au stade de la **concertation publique**, le projet présenté est défini de manière générale. Le législateur a voulu que le public soit informé en amont des projets c'est-à-dire bien avant même que les études d'exécution des projets soient réalisées. C'est dans ce cadre que le projet routier actuel fait l'objet d'une information du public, en amont de toutes les études. Ce projet étant juridiquement lié au projet de développement du site Carrefour une **étude d'impact** importante et très détaillée sera menée.

L'étude d'impact concernera non seulement les effets dus à l'extension de Carrefour, mais aussi les effets dus aux nouveaux aménagements routiers. Cette étude sera soumise au public à l'occasion d'une **enquête publique**.

Au stade de l'enquête publique, l'ensemble des impacts auront été étudiés, et le public sera à nouveau consulté pour poser ses questions et il pourra ainsi obtenir des réponses sur l'état **finalisé du projet** dans son entier.

- *Que va devenir la chapelle des Combes dans le cadre de l'élargissement du Chemin de Saint Claude ?*

La chapelle restera à sa place. Il n'est pas question de détruire ou déplacer cette chapelle.

➤ *Quels sont les délais et la durée des travaux ?*

Si toutes les procédures administratives et réglementaires se déroulent normalement, les travaux devraient débuter en 2019. Ils seront menés par tranches afin de limiter les nuisances envers les commerces et la circulation routière. A ce stade d'étude, leur durée pourraient être de 18 à 24 mois.

Observations ou questions portant sur d'autres propositions d'aménagement du Nord d'Antibes

➤ *« Je pense que le pli de scission entre la ZI 3 Moulins, Sophia Antipolis et Antibes restera et entretiendra les bouchons interminables vers le rond-point de Provence. Il y a 2 franchissements de l'autoroute actuellement dont un est semi-privé (Super Antibes). »
« Solution = passage en tunnel d'une partie du flot de la circulation Sophia Antibes. Cela fut bénéfique (un peu) à Toulon. C'est la seule possibilité qui massacrera moins la surface (déjà ravagée par les constructions hideuses et anarchiques de commerces, bâtiments, garages...). »*

➤ *« 32000 personnes travaillent sur Sophia et plus de la moitié sortent de Sophia par Carrefour. Vous ne pouvez pas envisager qu'une solution mais il est nécessaire d'en faire plusieurs :*

- 1 - Désengorger l'entrée et la sortie de Sophia.*
- 2 - Créer un rond-point et axe de sortie aux Semboules.*
- 3 - L'idée de créer un axe à sens unique sur l'allée des Terriers pourrait désengorger.*
- 4 - Pourquoi pas une entrée autoroute du côté de Biot. »*

➤ *Ne peut-on pas réaliser un passage sur l'A8 entre le rond-point des Terriers et la route des 3 Moulins pour désengorger le passage unique sous A8, c'est-à-dire RD535 ?*

➤ *« L'un des points noir d'accès à Sophia concerne le passage de RD 535 sous l'autoroute et notamment dans le sens nord-sud. En effet, la sortie du giratoire des 3 Moulins au nord de l'autoroute ne présente qu'une seule voie de circulation en sortie pour franchir l'autoroute en direction d'Antibes. C'est un véritable goulot d'étranglement le soir pour les flux de véhicules en provenance de Biot Saint-Philippe et de la zone des 3 Moulins. D'autre part, le projet d'accès autoroutier de la RD 535 vers Nice créera un croisement de flux de véhicule sous le pont entre ceux sortant de l'autoroute de Nice et ceux accédant à l'autoroute vers Nice. Le projet devrait prévoir la création d'une voie de circulation supplémentaire dans le sens nord-sud à cet endroit. »*

Lors de la réunion du 21-09, il a été évoqué de rajouter « l'accès direct à l'A8 depuis le sens Nord-Sud de la RD535 allègera le trafic entrant dans le giratoire de Provence ».

Le Département, la CASA, Escota et la commune d'Antibes sont associés dans une démarche visant à l'amélioration des conditions de circulation dans l'ensemble du périmètre concerné (Sophia, Trois Moulins, Terriers, St Claude) mais également dans un périmètre plus large jusqu'au secteur des Clausonnes et du Fugueret. Les projets proposés à la concertation s'inscrivent dans un vaste programme pluriannuel d'investissement permettant d'améliorer les conditions d'accès à Sophia Antipolis et d'échanges autour de l'autoroute. Les premiers travaux ont eu lieu au nord de l'A8 entre 2015 et 2016 et se poursuivront par ceux envisagés au sud (objet de la présente concertation) entre 2019 et 2020, puis suivront ceux prévus sur les RD 635, 35 et 103 dans le secteur des Clausonnes. Par ailleurs, la réalisation de l'infrastructure du BHNS et le renforcement de la ligne du CHNS entre Nice et Antibes doivent inciter les usagers à utiliser d'autres types de transport, tout comme l'aménagement progressif des pistes cyclables.

Les études se poursuivent dans le cadre d'une réflexion globale sur le secteur afin d'envisager un autre franchissement de l'A8 mais ce n'est pas encore l'objet de la présente concertation.

Le dossier mis à la disposition du public lors de cette concertation présente les différentes solutions d'aménagements étudiées (tunnel, viaduc, etc...). Ces solutions ont été comparées entre elles selon différents critères (impact sur l'environnement, cout, faisabilité géométrique, etc...).

➤ *Qu'a-t-on prévu pour la liaison Chemin des Combes / Chemin de Saint Claude ?*

Le chemin des Combes dans sa section 2ème avenue / chemin de Saint Claude sera requalifié afin d'assurer un cheminement sécurisé pour les piétons et d'assurer une liaison pour les modes doux. Cette requalification accompagnera l'urbanisation du secteur des Combes. Cependant, ce projet ne fait pas l'objet de la présente concertation et sera programmé par la commune lors de la réalisation du Projet d'aménagement du secteur des Combes.

Observations ou questions portant sur les projets autoroutiers

➤ *Pourquoi ne pas faire un forfait pour les locaux ? Ou une gratuité pure et simple ?*

ESCOTA est une société concessionnaire de l'État en charge de la construction, du financement, de l'entretien et de l'exploitation de l'A8, conformément à une convention de concession conclue avec l'Etat. A ce titre, ESCOTA construit et exploite l'autoroute à ses risques et périls et perçoit, comme unique rémunération, le péage versé par les usagers pour financer ses obligations. L'équilibre économique du contrat de concession tout entier repose sur ces principes. La suppression d'un péage serait donc en contradiction avec le contrat sur la base duquel sont engagés les investissements sur cette section à la demande de l'État.

➤ *Une modification de l'entrée de l'Autoroute est-elle prévue ?*

Les différents projets présentés à la concertation prévoient tous la création d'une bretelle autoroutière nouvelle permettant aux automobilistes venant du Nord de l'autoroute d'accéder à l'A8 en direction de Nice sans emprunter le giratoire de Provence.

➤ *Sait-on mesurer le nombre de véhicules qui viennent sur Antibes et qui sont obligés de passer par ce péage ?*

Les comptages routiers menés par Escota permettent de déterminer, en fonction des jours de la semaine et des heures de la journée, le nombre de véhicules se rendant à Antibes en empruntant l'A8. Les flux seront indiqués dans l'étude de trafic qui sera fournie dans l'étude d'impact.

➤ *Est-il possible de prévoir un mur anti-bruit et anti-pollution sur le côté Est du chemin Coutelier pour protéger la zone résidentielle ?*

Le projet soumis à la concertation vise à limiter les bouchons aux abords de l'entrée de l'autoroute, il ne modifiera pas le trafic circulant sur l'autoroute A8 et de ce fait ne conduira pas à une augmentation des nuisances sonores de l'autoroute.

Il n'est donc pas prévu dans le cadre de ce projet d'installer des écrans acoustiques le long de l'autoroute A8. Néanmoins, ESCOTA poursuit sur l'ensemble de son réseau une politique de résorption des « points noirs bruits » afin de protéger des nuisances sonores les habitations riveraines de l'autoroute les plus exposées.

- *Pourquoi ne pas construire l'échangeur de l'A8 à Biot comme cela était prévu lors de la construction de l'A8 ?*

L'échangeur de Biot est inscrit au contrat de concession d'ESCOTA. Un projet d'aménagement d'un échangeur permettant les trajets entre Biot et Nice par l'autoroute est actuellement en cours d'instruction par les services de l'État.

Ne répondant pas aux mêmes besoins, la réalisation de cet échangeur ne constitue pas une solution alternative aux aménagements objets de la présente concertation.

Observations ou questions portant sur les modes doux de déplacements

- *Il est noté que le projet a pour vocation de favoriser les déplacements doux : en quoi plus de route aide les piétons et les cyclistes*

Le projet a pour objectif de favoriser le report modal vers d'autres modes de déplacements, dont les modes doux, mais ce n'est pas le seul. Les usagers souhaitant rejoindre Cannes, Nice ou faire leurs courses continueront pour partie à prendre leur voiture. C'est pourquoi un des autres objectifs est de fluidifier les conditions de circulation et de renforcer les échanges entre les réseaux routiers.

- *Peux-t'on plutôt mettre plus de bus, plus de trottoir et plus de pistes cyclables avant de faire des ponts?*

Le projet comporte une infrastructure « en site propre » de transport en commun reliant le centre d'Antibes à Sophia Antipolis. Une station bus est également prévue sur le futur espace public, garantissant la desserte de la zone par le futur Bus tram d'Envibus et une connexion avec les bus du Département, reliant Antibes à Nice via l'autoroute. Le projet améliore également les cheminements piétons en assurant la continuité entre les différents aménagements existants. Il comprend la création d'une voie verte permettant la connexion entre les différents aménagements cyclables en projets ou existants dans le secteur d'étude.

Actuellement, les cheminements cyclables sont inexistantes et les trottoirs sont présents mais de façons discontinus. Le projet prévoit la construction d'une voie verte sur le chemin de Saint Claude, utilisable par les cyclistes et les piétons. Elle facilitera les déplacements piétons et cycles le long du centre commercial Carrefour. Elle sera raccordée à la voie du bus tram permettant ainsi les connexions avec les autres aménagements cyclables prévus au Nord et au sud. Le carrefour à feux construit pour le passage du BHNS sécurisera les traversées piétonnes et cycles. Des trottoirs continus seront aménagés le long des commerces sur le chemin de St Claude et en raccordement avec la voie Antibes activité et la RD 35.

L'apparente discontinuité des pistes cyclables s'explique par le mode opératoire de leur réalisation. La collectivité publique prévoit un aménagement cyclable à chaque fois qu'elle requalifie (ou crée) en agglomération une section de voirie. Ces projets sont étalés dans le temps et devraient aboutir à terme à la réalisation de cheminements continus. Par ailleurs, l'aménagement de pistes cyclables n'est pas toujours possible dans les emprises disponibles ce qui contraint parfois la collectivité à acquérir des emprises complémentaires, et /ou à supprimer du stationnement, ou à trouver des itinéraires plus apaisés.

Ainsi, il est prévu un lien sécurisé entre le carrefour Weissweiler et le chemin de Saint Claude, via le chemin des Combes, et la voie Bel Air. Ce projet ne fait pas l'objet de la présente concertation et sera programmé lors de la réalisation du projet d'aménagement du secteur les Combes.

- *Quels aménagements sont-ils prévus pour les pistes cyclables à l'échelle communale ?*

Il appartient à chaque commune de mettre en œuvre son propre schéma cyclable (en cohérence avec celui du département). Sophia Antipolis qui recouvre plusieurs communes à son schéma cyclable sophilopolitain avec des aménagements à créer à court, moyen et long terme. La commune d'Antibes a mis un schéma cyclable communal à l'étude. Celui-ci a pour vocation à terme de proposer une liaison cyclable entre les Hauts d'Antibes et les centres de Juan les Pins et d'Antibes. Plusieurs sections sont déjà réalisées, notamment entre le carrefour Weissweiler et le secteur Eucalyptus. Il pourrait se poursuivre entre Les Eucalyptus, Antibes les Pins via le centre de Juan, puis chemin des Sables.

Au niveau départemental, il existe une politique cyclable avec un plan pluriannuel d'investissement. Depuis 2005, dans le cadre de son Schéma Départemental Cyclable, le département a investi près de 25 M d'€ dans différentes actions comme l'équipement progressif du réseau routier départemental structurant avec des aménagements cyclables dans les vallées (la Siagne, le Paillon, le Var...) et aussi sur les deux axes majeurs que sont la Littorale (EV8) et la route des balcons d'azur. Les parcs départementaux ont également été équipés de pistes cyclables. Sophia Antipolis a fait l'objet d'aménagements cyclables pour permettre de développer les trajets domicile travail en utilisant le vélo. Le département étudie et réalise d'ailleurs en concertation avec les associations d'usagers (TRAVISIA, Choisir Initiative Vélo...) les aménagements cyclables destinés à favoriser les déplacements quotidiens.

➤ *La piste cyclable reliant les Semboules à Sophia Antipolis est-elle prévue ?*

Pour l'instant, il n'est pas envisagé de pistes cyclables reliant les Semboules à Sophia Antipolis car il n'existe pas de franchissement de l'A8 à cet endroit. Le franchissement de l'autoroute se fera via la route des 3 moulins, actuellement fermée à la circulation routière, et déjà affecté exclusivement aux bus et aux cyclistes.

➤ *Pourquoi parler de "voie propre" pour désigner une voie dédiée aux autobus ? Est-ce que les autres voies ne sont pas nettoyées par le service municipal de la voirie ?*

Pour les bus qui circulent sur une infrastructure dédiée ou une voie qui leur est exclusivement réservée, on parle de « site propre ». Cela n'a aucun rapport avec l'entretien de la voie. Il s'agit d'un terme technique employé pour les transports en commun circulant sur leur propre infrastructure.

Toutes les voiries publiques seront nettoyées par la ville.

➤ *Lors de la réunion du 16.03.2017, on a évoqué la création d'une piste cyclable d'un côté de la chaussée du chemin de Saint-Claude. De l'autre côté une voie piétonne suffirait vu l'absence de commerces. Mais quel tronçon du chemin de Saint-Claude serait concerné par cet aménagement ?*

Il s'agit du chemin de Saint Claude compris entre l'actuel giratoire Saint Claude et le carrefour avec le chemin Coutelier, objet des présents travaux.

➤ *« Aménager des voies partagées entre piétons et cyclistes, c'est reproduire l'erreur commise sur la promenade du bord de mer à Cagnes sur Mer. Après des incidents et accidents entre piétons et cyclistes, on a prié les cyclistes de limiter leur vitesse à 10km/h, moindre que celle d'un marathonien Nice Cannes ou de rouler sur la chaussée avec les voitures. Une piste cyclable n'est pas un terrain de jeu pour les enfants ou les rollers. On la conçoit sur la chaussée avec les voitures. Le vélo constitue le moyen de déplacement le plus écologique*

(avec la marche à pied). Dommage que son utilisation soit encore aussi dangereuse et si rarement favorisée. »

La fréquentation et l'utilisation de la piste cyclable du bord de mer ne peuvent être comparés à celle du Nord d'Antibes, notamment au regard de sa situation et de sa topographie. Par ailleurs, de nombreuses voies partagées existent en France sans que cela pose de problème.

- *« J'espère que ce projet permettra à moyen terme d'aménager les abords routiers de cette future entrée nord et d'aménager ainsi un nouveau cadre de vie, avec plantations d'arbres et cheminements doux (pistes cyclables, trottoirs, éclairage public rénové, transports en commun...). »*

Le projet prévoit l'aménagement de déplacements doux, piétons et vélo sous forme de bande ou de piste cyclable quand l'espace le permet. Les espaces publics seront paysagers. Dans le cadre de la concertation actuelle, il s'agit de grand principe d'aménagement des infrastructures montrant les scénarios préférentiels pour fluidifier le secteur des Hauts d'Antibes, nous ne sommes pas pour l'instant à l'échelle du détail.

En revanche, les études à venir tendront à prendre en compte les observations formulées

Observations ou questions portant le stationnement

- *Comment avec de nouveaux commerces tels que Inbox, le nouveau développement de Carrefour, vous pensez pouvoir agrandir l'axe routier et créer des parkings pour accueillir les nouveaux clients ?*

Le projet prévoit l'acquisition à l'amiable des emprises nécessaires à l'élargissement du domaine public de part et d'autre du chemin de Saint Claude afin d'y aménager une troisième voie, une voie verte et des trottoirs.

Par ailleurs, les nouveaux projets commerciaux du secteur des Terriers – route de Grasse posséderont des stationnements internes privatifs pour l'accueil de leurs clients.

Le projet Carrefour prévoit une capacité conséquente de places de stationnement puisque de nouveaux parkings en silos et enterrés devraient être construits.

- *Le stationnement dans tout ce secteur est anarchique et insuffisant. Les aménagements prévus conduisent à supprimer probablement de nombreuses places de stationnement pour certains commerces tels que CHULLANKA. Qu'en est-il ?*

Le projet prévoit la création d'une vingtaine de places publiques le long de la voie nouvelle d'accès à Espace Antibes Activités. Par ailleurs, en fonction des accords de transfert foncier avec les propriétaires du secteur, la CASA étudie la création de places de stationnement, notamment à l'arrière du bâtiment Chullanka, afin de minimiser les impacts sur leurs propres stationnements.

Observations ou questions portant sur environnement

Aménagements paysagers

- *La ville n'a jamais investi dans le vert.*

- *Est-il possible de prévoir une re-végétalisation importante en bordure des axes routiers ?*
- *Que fait-on des plantations d'arbres ?*
- *« Tous les nouveaux chantiers se sont terminés par la suppression d'espaces verts, des arbres, etc... (Anthéa, Azuraréna, Pré aux Pêcheurs, Lacan futur...). La ville n'a jamais investi dans le vert. »*

Les espaces publics d'accompagnement de voirie seront nécessairement paysagers, c'est un des axes majeurs du projet de verdissement des espaces publics, même lorsqu'ils sont contraints et déjà très urbanisés.

La ville d'Antibes s'attache à replanter des arbres et des arbustes le long des voies à chaque requalification et sous réserve des possibilités techniques liées à l'encombrement du sous-sol par les réseaux. Ainsi, le projet envisage la plantation d'arbres le long du chemin de Saint Claude et sur les espaces publics ne servant pas aux circulations piétonnes et cyclables. Autour du giratoire de Provence, la proximité des bâtiments existants ne permet pas de nouvelles plantations arborées.

Environnement

- *L'étude d'impact écologique parle des écureuils présents mais quand est-il des personnes qui vivent ici ?*
- *Aucune information n'a été donnée sur l'impact environnemental. Combien d'arbres seront abattus ?*
- *Quelle superficie de sol actuellement nu ou végétalisé sera bétonnée, bitumée, construite ?*

Les études ne sont qu'au stade du schéma de principe des aménagements, il est donc trop tôt pour connaître les nouvelles surfaces imperméabilisées.

Une étude sur la faune et la flore est en cours afin d'identifier les enjeux du secteur. Lors de l'enquête publique, les impacts des projets sur l'environnement seront présentés ainsi que les modalités pour les éviter, les réduire ou les compenser. L'étude d'impact environnementale des projets d'aménagements sera jointe au dossier d'enquête publique. Cette dernière analysera également les effets des projets sur la santé humaine, notamment au niveau du bruit et de la qualité de l'air, la vulnérabilité du projet au changement climatique et évaluera également les conséquences en terme de consommations énergétiques.

- *Y-a-t-il déjà eu une enquête sur l'impact de l'agrandissement de Carrefour sur la circulation, sur l'économie locale, sur les commerces en ville, sur l'environnement ? Selon quels critères le permis d'agrandissement de Carrefour sera (ou non) accordé ? Qui financera ces aménagements si le permis d'agrandissement est refusé ou si Carrefour renonce à son projet ?*

Comme il a été précisé auparavant dans les réponses à cette concertation, le projet global de réalisation des voiries et d'extension du centre commercial fera l'objet d'une enquête publique sur l'étude d'impact qui aura été soumise au préalable à l'avis de l'Autorité Environnementale.

La Déclaration de Projet au titre du code de l'urbanisme emportant la mise en compatibilité du PLU est en cours et a donc été retenue afin de rendre compatible les règles d'urbanisme en vigueur du PLU (règlement, emplacements réservés, plan de zonage, rapport environnemental et paysager et l'ensemble des incidences notables prévisibles sur l'environnement) avec le projet d'intérêt général prévu sur le secteur Carrefour. Par ailleurs avant le dépôt du permis de construire, chaque maître d'ouvrage public (Ville, Département et Etat) devra adopter une déclaration de projet au titre du code de l'environnement avant le lancement des travaux de voirie puisque le projet est bien

soumis à étude d'impact. Une étude d'impact commune à l'ensemble des maîtres d'ouvrage est en cours et sera donc réalisée et jointe au permis de construire.

Par ailleurs, ce projet est soumis à une autorisation d'exploitation commerciale, donc à un avis de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial, qui sera joint au permis de construire et qui analysera l'impact de ce dernier sur l'économie locale et les commerces du secteur.

Eaux pluviales

- *Aménager des réservoirs sous les trottoirs pour retenir l'eau de pluie me laisse perplexe. Qu'advient-il de cette eau ?*
- *Par forte pluie, le revêtement résistera-t-il à la pression de l'eau? N'est-il pas plus simple, plus écologique et moins onéreux de laisser l'eau s'infiltrer dans le sol pour "arroser" la végétation alentour, notamment les arbres, par les racines?*

En cas de fortes pluies les secteurs non imperméabilisés, c'est-à-dire, végétalisés reçoivent une quantité suffisante à leur cycle biologique.

Au nord d'Antibes, la géologie n'est absolument pas favorable à l'infiltration des eaux de pluie, c'est pourquoi le projet prévoit un stockage temporaire des eaux de pluie dans des bassins enterrés. Ces « réservoirs » fonctionneront comme une zone tampon permettant d'écarter le débit de pointe et éviter ainsi un rejet brutal d'eau de ruissellement vers les zones situées en aval. Cela permet de réduire la vitesse d'écoulement des eaux de ruissellement et permet de lutter contre les inondations. Les bassins présenteront un système de décantation des eaux, permettant également de lutter contre la pollution.

Les calculs hydrauliques permettent de dimensionner les ouvrages de rétention afin d'éviter les problèmes de surpressions ou autres.

Observations ou questions portant sur la sécurité

- *Peut-on prévoir des chicanes permettant de limiter cette vitesse au niveau du chemin Coutelier ?*

Les voies où des excès de vitesse ou des comportements accidentogènes sont régulièrement observés font l'objet d'études de sécurité qui peuvent s'ouvrir sur des aménagements de sécurité, dont les chicanes sont une option.

Observations ou questions portant sur le financement

- *Ne serait-ce pas à Escota de financer tous les travaux et aménagements nécessaires pour accéder à l'autoroute ?*

Les accès à l'autoroute sont aujourd'hui assurés par une bretelle et une gare de péage qui ont un nombre de voies suffisant pour absorber le trafic. Les congestions qui se créent dans cette zone sont dues à l'augmentation du trafic local sur un réseau secondaire qui n'a pas les caractéristiques adéquates pour l'absorber.

Les collectivités territoriales n'assument aucunement le financement des projets autoroutiers, même si ces travaux d'accès à l'autoroute présentent évidemment un avantage pour les habitants du secteur.

C'est Carrefour et non le contribuable, au titre de ses contributions locales ou nationales, qui financera les travaux d'accès à l'autoroute.

- *Si Carrefour finance 13 millions sur les 20 millions d'euros prévus pour ces travaux, quels avantages la mairie accorde-t-elle à Carrefour. Terrain ? A quel coût ? Quelle superficie ?*

La ville a signé un projet urbain partenarial avec le groupe Carrefour. Le PUP est un outil qui permet aux communes de signer avec les propriétaires des terrains, les aménageurs ou les constructeurs, une convention fixant le programme des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers de l'opération, ainsi que les conditions de leur prise en charge. Le PUP est mis en œuvre par voie conventionnelle. C'est la convention qui établit le montant de la prise en charge privée du coût des équipements publics, qui fixe les délais de paiement, les modalités de cette participation. Cette convention doit de plus respecter le principe de lien direct avec l'opération de financement. Le PUP crée une souplesse contractuelle entre une collectivité locale et les opérateurs concernés en garantissant une vraie sécurité juridique ainsi qu'un cadre transparent pour les opérations d'initiative privée.

Le projet urbain partenarial détaille précisément les cessions réciproques des terrains entre la Commune et Carrefour nécessaires pour l'un, à l'élargissement des voiries et, pour l'autre à récupérer des emprises non utilisées à la suite des travaux.

L'intégralité de ces engagements est équilibrée et très précisément détaillée dans le projet urbain partenarial.

Aucun avantage n'est accordé au groupe Carrefour. Carrefour a offert de participer dans une très large mesure au financement de ces équipements publics dont il bénéficiera en partie mais dont bénéficieront plus directement l'ensemble des usagers routiers de ce secteur. Carrefour est conscient que son développement sur le secteur d'Antibes passe par une amélioration des conditions de circulation au-delà même des seuls besoins que l'extension du centre commercial pourrait créer pour lui.

Par ailleurs, le projet d'aménagement privé se situe sur des terrains acquis par Carrefour à d'autres propriétaires privés.

- *Financera-t-il encore autant ces aménagements si on (la mairie?) lui refusait le permis de construire pour s'agrandir ou s'il renonçait à son agrandissement?*

Si le permis de construire est refusé, le partenaire privé n'aura plus aucune obligation de financer les aménagements publics. Sans cet apport financier les collectivités publiques ne pourront pas réaliser ces projets.

Observations portant sur les centres commerciaux prévus autour de l'A8

- *Plusieurs zones commerciales vont s'ouvrir à proximité du secteur, ont-elles été prises en considération lors de l'élaboration du projet ?*

L'ensemble des nouveaux projets commerciaux a été pris en compte lors de l'élaboration du projet de réaménagement routier et autoroutier global. Les autres projets commerciaux du secteur sont également accompagnés d'un réaménagement des infrastructures routières et de transport en commun situés à proximité.

- *Avons-nous besoin de ces nouvelles boutiques?*

La question est hors sujet, cependant au regard du centre commercial vieillissant, la modernisation de cet équipement, le renouvellement urbain et l'extension sont nécessaires pour l'accompagnement et le développement économique du secteur des hauts d'Antibes.

- *« La bétonisation du quartier + permis de construire pour toujours plus de centres commerciaux, empilement d'immeubles, amènent une saturation des rues, des routes, qui elles sont demeurées pareil qu'aux années 90. »*

Ce projet d'aménagement général du principal nœud routier du secteur, associé au projet du BHNS, répond aux objectifs de désaturation des principaux axes de circulation de la zone Combes / Saint Claude / Terriers.

Par ailleurs, au cours des dernières années, le chemin des Terriers a été élargi pour accueillir deux sens de circulation afin de favoriser les liaisons directes Croix-Rouge/Semboules et désengorger ainsi le carrefour RD35/Weisweiler. Le chemin de Saint Claude a été requalifié au niveau des Rastines et de Beauvert afin de fluidifier la circulation en amont et en aval. Enfin, le secteur des Combes fait l'objet d'une étude de requalification de ses infrastructures, sachant que certaines, l'avenue Bel air et l'allée des grenadines ont été amorcées.

De plus, l'amélioration des conditions de circulation dans le secteur nord d'Antibes est, à juste titre, pensée de manière coordonnée avec le développement de l'offre commerciale et c'est pourquoi les citoyens sont associés dès le début de ce projet pour qu'il leur soit présenté dans la globalité, puis de manière plus précise par la suite.

Observations portant sur la nouvelle ligne ferroviaire Provence Cote d'Azur

- *Pourquoi la nouvelle ligne ferroviaire n'a pas été intégrée dans la présentation du projet ?*
- *Qu'est-il prévu sur l'aménagement et le positionnement de la ligne nouvelle Provence Cote d'Azur au regard des projets commerciaux prévus sur le territoire de Sophia Antipolis ?*

La nouvelle ligne ferroviaire ne se situe pas dans le secteur des projets, objet de la présente concertation. Elle fait l'objet d'un débat public séparé sur lequel le public a pu s'exprimer lors de la concertation publique qui s'est déroulée du 21 avril 2016 au 9 janvier 2017. Les études de faisabilité sur le futur tracé et le positionnement des gares dans les Alpes Maritimes se poursuivent, suite aux observations formulées lors de cette concertation publique. Les résultats devraient être présentés à l'automne prochain.

CONCLUSION DE LA CONCERTATION

La phase de concertation a donc permis, aux partenaires, aux riverains, aux associations et plus largement au public antibois de s'exprimer.

Ainsi le projet a été conforté dans ses principes généraux où aucun point particulier n'a été soulevé. Des préconisations ont été faites et seront prises en considération dans la suite de l'élaboration du projet d'aménagement.

Le bilan de concertation établi fait apparaître aucune opposition de fond sur le programme de réaménagement du système d'échanges de l'entrée Nord d' Antibes et de ses accès à l'autoroute A8 du secteur des Hauts d' Antibes. Ce projet fait globalement consensus.