



COMMUNES D'ANTIBES
ET VALLAURIS - GOLFE JUAN

RD 6107 - DÉVIATION VALLAURIS - GOLFE - JUAN

DOSSIER D'ENQUÊTE BOUCHARDEAU

PIÈCE C - NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE	15
1 Notice explicative	17
1.1 <u>OBJET ET JUSTIFICATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE L'OPERATION ET DE SON PARTI D'AMENAGEMENT</u>	17
1.2 <u>PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE</u>	27
1.3 <u>COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES REGLES D'URBANISME</u>	27
1.4 <u>COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA LOI SUR L'EAU</u>	28
1.5 <u>COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA LOI SUR L'AIR</u>	29
1.6 <u>COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE BRUIT</u>	29
1.7 <u>COMPATIBILITE AVEC LE DEVELOPPEMENT DURABLE</u>	29
1.8 <u>CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE</u>	33
1.9 <u>REDISTRIBUTION DE VOIRIE</u>	33
2 Caractéristiques principales de l'ouvrage	36
2.1 <u>TRACE EN PLAN ET PROFILS EN LONG</u>	36
2.2 <u>PROFIL EN TRAVERS TYPES</u>	36
2.3 <u>OUVRAGES D'ART ET TRAVAUX ANNEXES</u>	36
2.4 <u>LE PROJET VIS-A-VIS DE LA THEMATIQUE DEVELOPPEMENT DURABLE</u>	38
3 Appréciation sommaire de la dépense	39
3.1 <u>APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES</u>	39
3.2 <u>FINANCEMENT</u>	39

1 Notice explicative

1.1 OBJET ET JUSTIFICATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE L'OPERATION ET DE SON PARTI D'AMENAGEMENT

1.1.1 L'historique de l'opération

Les 1ères étapes

La déviation de la RD 6007 entre Cannes et Antibes s'inscrit dans le schéma du réseau routier armature tel que l'avait défini le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) Cannes - Grasse - Antibes, en 1977.

Dans ce schéma :

- l'autoroute A8 devait assurer les grandes liaisons vers l'extérieur du département ainsi que les liaisons de centre à centre,
- le prolongement de la RD 6107 permettait l'évitement des centres, les liaisons intercommunales de courte distance et drainerait vers l'autoroute A8 les trafics intercommunaux de destinations plus lointaines,
- la RD 6007 existante, quant à elle, n'assurait plus que les liaisons inter-quartier et la distribution locale.

Le projet de déviation de la RD 6007, sur les communes d'Antibes et de Vallauris Golfe-Juan, fait partie d'un ensemble d'aménagement plus large, correspondant à la déviation de la RD 6007 (anciennement RN 7) entre Cannes et Antibes. Ce programme d'aménagement a été découpé en plusieurs tranches, comme suit :

- tranche 1 : réalisation du tronçon Cannes – Carrefour du Pont de l'Aube (giratoire Av Maréchal Juin au carrefour du Pont de l'Aube),
- tranche 2 : réalisation du tronçon Antibes – Carrefour des Autrichiens (carrefour du général Vautrin au carrefour des Autrichiens),
- tranche 3 : réalisation du tronçon carrefour des Autrichiens – carrefour du Pont de l'Aube, elle-même réalisée en 2 étapes :
 - réalisation du tronçon carrefour des Autrichiens - carrefour des Eucalyptus (réalisé),
 - réalisation du tronçon carrefour des Eucalyptus - carrefour du Pont de l'Aube (objet du présent dossier).

A terme, le programme prévoit également la possibilité d'une 4ème tranche correspondant à la réalisation de voies réservées pour un Transport Commun en Site Propre (TCSP) dans le tronçon carrefour des Eucalyptus - carrefour du Pont de l'Aube.

La Déclaration d'Utilité Publique de cet aménagement a été prononcée le 8/07/1975 et prorogée jusqu'au 8/07/1985 par décret en date du 14/05/1980. A la suite, les emprises nécessaires à la réalisation du projet ont été inscrites dans les documents d'urbanisme des communes concernées : en février 1978 pour Antibes et en septembre 1981 pour Vallauris.

Depuis cette époque, les tranches 1, 2 et le tronçon 1 de la 3^{ème} tranche ont été réalisés. Tous les terrains réservés au dernier tronçon sur les communes de Vallauris et d'Antibes ont été acquis. .

Malgré l'historique de ce programme et afin d'intégrer les évolutions réglementaires, sociétales et environnementales, la réalisation de l'ultime tronçon Pont de l'Aube – Eucalyptus ne peut s'envisager aujourd'hui sans une nouvelle enquête publique préalable au démarrage des travaux.

L'Etat, maître d'ouvrage à l'origine de ce programme d'aménagement global, avait déjà fait considérablement évoluer ce projet par des études et la concertation inter-association, menées entre 2002 et 2006. La Direction

Départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes (DDE 06) a notamment réalisé une étude préliminaire en 2003, portant sur 4 types de variantes.

Depuis le 1er janvier 2006, le département des Alpes-Maritimes est maître d'ouvrage de cette dernière section du programme d'aménagement global. Il 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 une concertation publique au titre de l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme, du 25 juin au 12 juillet 2007.

L'avant projet de 1983.

En 1983, la DDE a réalisé un AVP dont les caractéristiques étaient les suivantes :

- o une chaussée à 2x2 voies raccordée aux extrémités sur les carrefours du pont de l'Aube et des Eucalyptus,
- o l'aménagement de 2 carrefours plans au droit de l'avenue des Courcettes et du chemin de Vallauris,
- o La création d'un échangeur avenue Clément MASSIER (RD 135),
- o La déviation de l'avenue des mimosas vers le carrefour des Courcettes par une voie latérale parallèle à la RN 7 déviée,
- o La déviation de l'avenue des Eucalyptus vers le chemin de Vallauris par une voie latérale.

Les autres voies communales perpendiculaires au tracé de la déviation étaient rétablies par des passages inférieurs ou supérieurs.

Le tracé envisagé offrait donc une bonne desserte du centre de Vallauris par l'échange dénivelé avec l'avenue Massier (RD 135) et permettait d'irriguer les sections résidentielles au nord par le chemin de Vallauris et le chemin des Courcettes.

Du point de vue de la sécurité, le mélange transit-traffic local au droit des deux carrefours plan sur un tracé très rectiligne notamment dans le sens Cannes - Antibes (1400m sans accès ni carrefour) pouvait être un facteur défavorable d'autant que la vitesse prévue était de 90km/h.

Du point de vue environnemental, l'impact du projet en site urbain était très fort et nécessitait d'importantes mesures d'accompagnement intégrant l'aspect architectural pour les écrans acoustiques, le modelé paysager et les plantations.

Aucun aménagement pour les piétons ou les vélos n'avait été prévu.

La concertation publique (2007)

Le projet présenté en concertation avait les caractéristiques suivantes :

Le profil retenu pour la déviation de Vallauris était une 2 x 2 voies dont une voie était réservée aux transports en commun en site propre (sous réserve de l'étude de trafic). La limitation de vitesse était prévue à 70 km/h.

Le projet était divisé en trois tronçons séparés par 4 articulations :

1. Articulation n° 1 « carrefour des Eucalyptus » : la configuration du carrefour actuel (giratoire) devait être conservée. L'étude de trafic en cours devait déterminer s'il était nécessaire de réadapter ce carrefour.
2. Articulation n° 2 « carrefour du Madé » : cette articulation permettait de desservir le chemin de Notre-Dame. La configuration retenue était un carrefour giratoire mais celle-ci pouvait être modifiée compte tenu du fait que le carrefour se situe en zone inondable. L'étude hydraulique devait permettre de définir quel type d'ouvrage pouvait être réalisé dans le vallon du Madé.

3. Articulation n° 3 « carrefour Massier » : la configuration du carrefour envisagé à ce stade était constituée d'un passage supérieur pour la RD 135 (avenue Massier), d'un passage en tranchée pour la RD 6107 et de 4 bretelles d'entrée/sortie. Ce carrefour se trouve dans le rayon d'un monument inscrit. L'ABF (architecte des bâtiments de France) devait donner son avis. Pour une intégration plus paysagère, un carrefour à niveau pouvait être étudié. Celui-ci pouvait être soit un carrefour giratoire soit un carrefour à feux. La configuration du carrefour devait être déterminée par l'étude de trafic.
4. Articulation n° 4 « carrefour de l'Aube » : la configuration retenue était le carrefour giratoire, cette configuration pouvait évoluer selon les résultats de l'étude de trafic.

Desserte sur la voirie communale (description d'ouest en est) :

- Avenue Juliette Adam : cette voie était fermée à la circulation.
- Chemin des Clos : le franchissement se faisait par passage supérieur.
- Chemin de la Gabelle : le franchissement se faisait par passage supérieur. Le basculement sur l'avenue des Mimosas était à l'étude sous réserve des emprises nécessaires.
- Avenue des Courcettes : cette voie était fermée. Était à l'étude sous réserve des emprises nécessaires (limitée à 30 km/h) reliant le chemin de la Gabelle à l'avenue des Courcettes.
- Chemin Interland : voie barrée. La partie nord était desservie par une contre-allée (limitée à 30 km/h).
- Avenue des Eucalyptus : voie barrée. La partie nord était desservie par une contre-allée (limitée à 30 km/h).
- Avenue des Chênes : la voirie était conservée moyennant des modifications substantielles tout en restant dans les emprises départementales.
- Chemin des Eucalyptus : voie barrée.

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.

Le bilan de la concertation a été successivement approuvé par les communes de Vallauris (1^{er} octobre 2008), d'Antibes (21 novembre 2008) et par le Conseil général des Alpes-Maritimes le 26 février 2009.

Les modifications apportées au projet suite à la concertation publique de 2007

A la suite de la concertation, et selon les remarques faites par le public lors de cette dernière, le projet a évolué de manière à porter une attention particulière sur ces légitimes préoccupations.

La crainte principale des riverains était d'avoir une 2x2voies près de chez eux. Cette crainte a été prise en considération par le Département et une étude de trafic spécifique a été réalisée. Il s'est avéré que le projet pouvait être réalisé à 2 x 1 voie laissant ainsi l'espace nécessaire pour intégrer dans le futur un transport en commun en site propre.

Il a été étudié une réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h ce qui réduit de manière significative les nuisances sonores et agressives du trafic. La configuration adoptée (carrefours giratoires ou carrefours à feux équipés d'une onde verte), ainsi que l'installation de radar automatique (demandé par la population), permettent de s'assurer du respect de cette limitation de vitesse. De plus, il a été privilégié l'emploi d'enrobés de bonnes caractéristiques acoustiques ainsi que la mise en place de merlons arborés ou d'écrans antibruit 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'usager. L'éclairage est 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 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 a approfondi 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.

1.1.2 La commission départementale de la nature, des paysages et des sites

Le projet ainsi modifié a été présenté en commission départementale de la nature, des paysages et des sites le 19 mai 2010.

Le dossier présenté en commission ainsi que le procès-verbal de cette commission sont joints en annexe 2 au présent dossier.

La commission émet « un avis favorable sous réserve d'ajuster le projet pour mieux anticiper l'intégration d'un futur TCSP et sous réserve de simplifier le projet paysager et hydraulique ».

Les éléments de réponses apportés afin d'emporter ces réserves sont les suivants :

- **Sur la simplification du projet hydraulique :**

La simplification du projet hydraulique pourrait passer par la mise en place d'un réseau souple, de type fossé, noue permettant un accompagnement en surface des eaux de ruissellement. Cependant, ce type de dispositif peut présenter les inconvénients ou incompatibilités suivants :

Au regard de la pollution accidentelle :

Les obligations réglementaires auxquelles est soumis le projet (Loi sur l'Eau) conduisent à prévoir une protection de l'environnement vis-à-vis de la pollution accidentelle.

Ces contraintes impliquent la réalisation d'un réseau de collecte des eaux pluviales issues de la chaussée étanche. Cette étanchéité ayant pour finalité d'empêcher l'infiltration de la pollution accidentelle dans les sols.

Un réseau souple, qui permet effectivement un accompagnement en surface des eaux de ruissellement, de type fossé/noue devrait donc être étanché : béton – argile.

Cette nécessité réduit l'intérêt de tels dispositifs au regard des coûts d'investissement.

En outre, le stockage (par cloisonnement des dispositifs) de la pollution accidentelle ne pourra alors être envisagé que dans les parties subhorizontales du projet (pente <= 1%), c'est-à-dire approximativement entre les sections suivantes :

- Giratoire de l'Aube -> Vallon de Baraya (500 m environ)
- Vallon des Clos -> Chemin de la Gabelle (120 m environ)
- De part et d'autre de l'avenue des Eucalyptus (460 m environ)

Soit sur un linéaire représentant seulement 41% du linéaire total de l'aménagement.

Au regard de l'intégration dans le tissu urbain :

La réalisation d'un réseau souple de type fossé, noue, qui plus est étanche, nécessite un entretien régulier afin d'éviter la transformation de ces espaces en mare (nuisances olfactives, moustiques, nuisances sonores = batraciens) ou en décharge à ciel ouvert.

Au regard de l'implantation par rapport à l'infrastructure projetée :

Les emprises nécessaires à des dispositifs de type noue sont souvent incompatibles avec la géométrie de l'aménagement projeté (restanques – voies en contre bas ...). Cette géométrie étant destinée principalement à réduire les nuisances sonores (encaissement des voies de circulation) et les volumes excédentaires de matériaux à évacuer.

- **Sur la simplification du projet paysager**

La continuité paysagère sur le long du parcours de l'ouvrage de déviation de Vallauris sera assurée par la plantation d'espèces arbustives, de vivaces et graminées uniformes sur l'ensemble du tracé.

Par ailleurs des plantes grimpances : *Rhynchospermum jasminoïdes* (Jasmin étoilé), *Ampelopsis quinquefolia* (vigne vierge) et *Hedera helix* (Lierre) seront également mises aux pieds des nombreux écrans acoustiques repartis sur l'ensemble du parcours. Nous aurons ainsi une diminution de l'impact et une meilleure intégration grâce à la colonisation (végétalisation) par les plantes grimpances des écrans acoustiques.

Ainsi à la hauteur de la perception d'un automobiliste, certains éléments paysagers marqueront une continuité paysagère (d'éléments fédérateurs) malgré les séquences paysagères du projet général issues et dans le respect de la végétation déjà présente sur le site.

En sus de ces éléments, l'ensemble des essences mise en œuvre participe à lutter contre l'effet de serre et à l'assainissement de l'air.

Les essences de haute futaie présentent le long de l'itinéraire permettent une approche écotoxicologique en réduisant les effets de la pollution atmosphérique. Les lierres (*Hedera Helix*) se présentent comme une des essences aux plus forts taux d'élimination des contaminants volatils (les palmiers phoenix y participent également).

- **Sur l'intégration du futur TCSP dans le projet :**

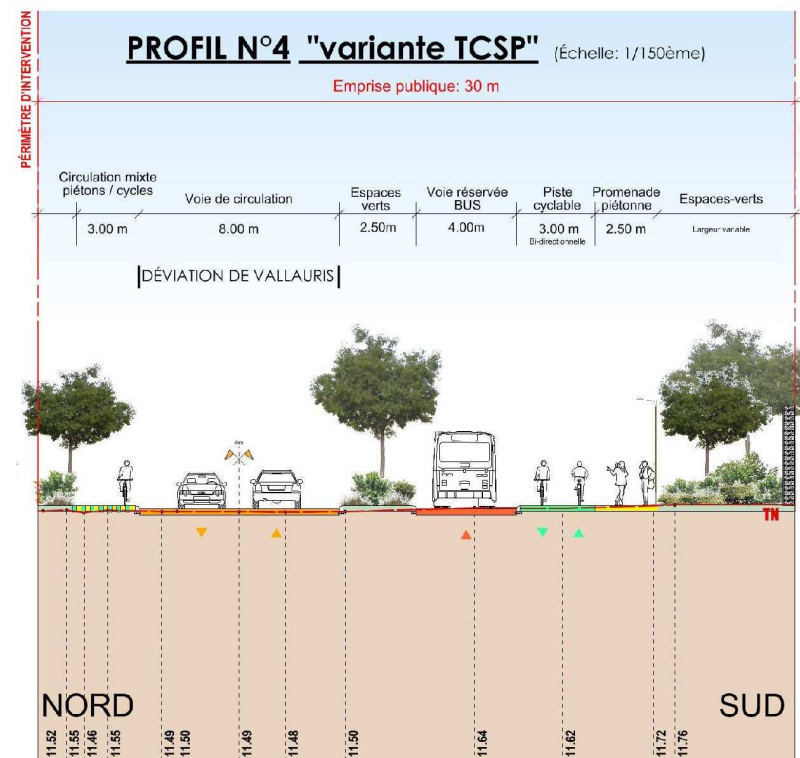
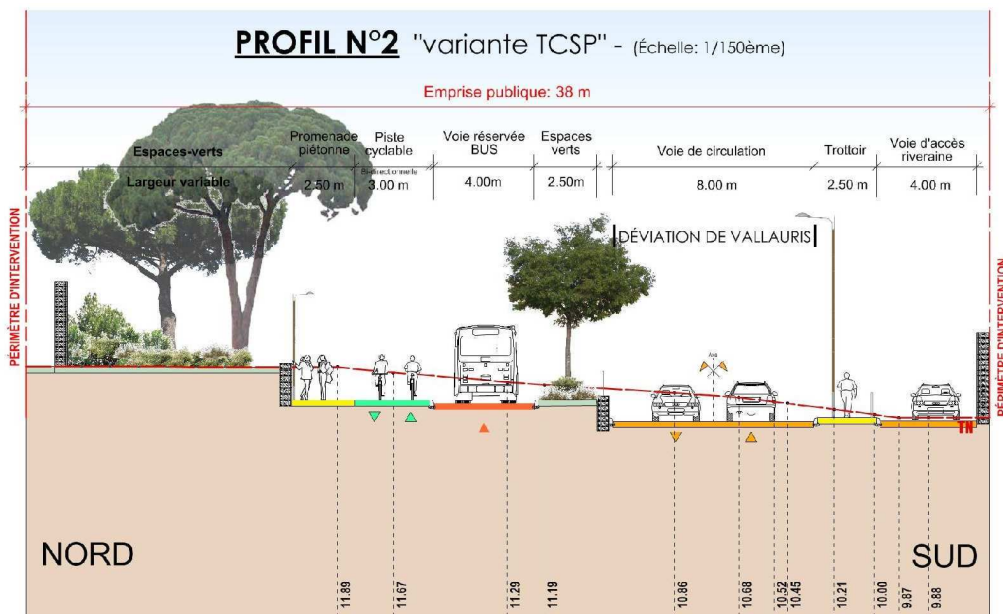
Le projet du prolongement de la RD 6107 a pris en compte l'éventuelle création d'un TCSP (hypothétique 4ème tranche du programme). A ce titre des emprises ont été prévues pour accueillir le futur transport en commun. A ce jour, le type de transport en commun n'a pas encore été choisi. Le Département n'étant pas maître d'ouvrage, celui-ci ne peut se prononcer sur le profil définitif qui sera retenu. Il a cependant intégré dans son projet la possibilité de mettre en œuvre un TCSP.

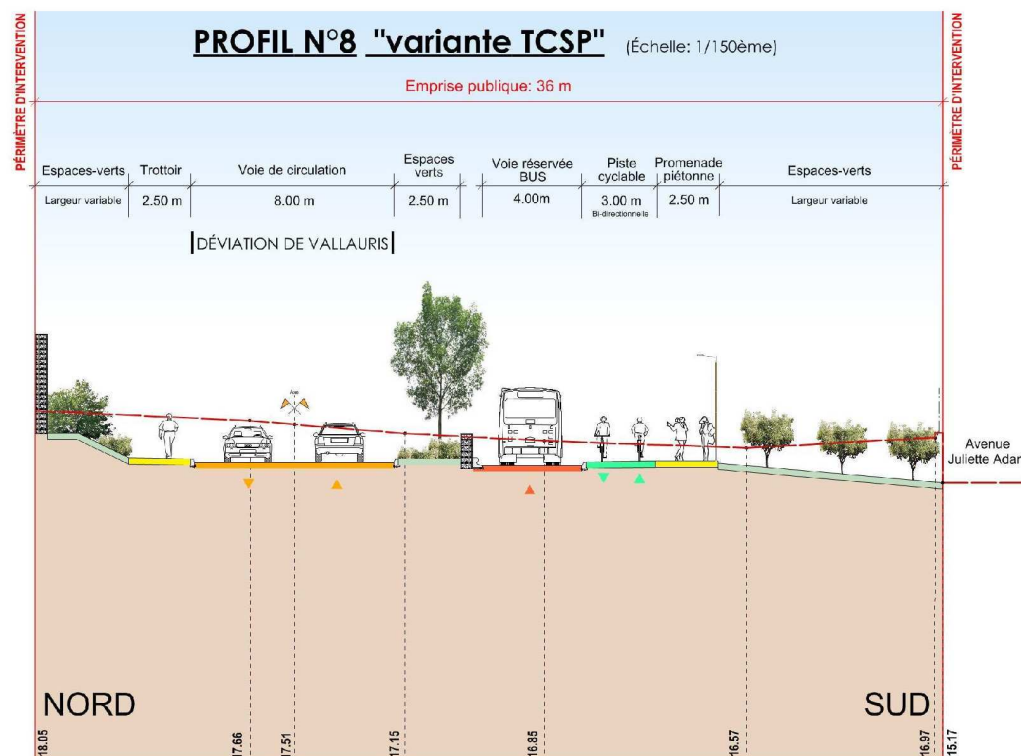
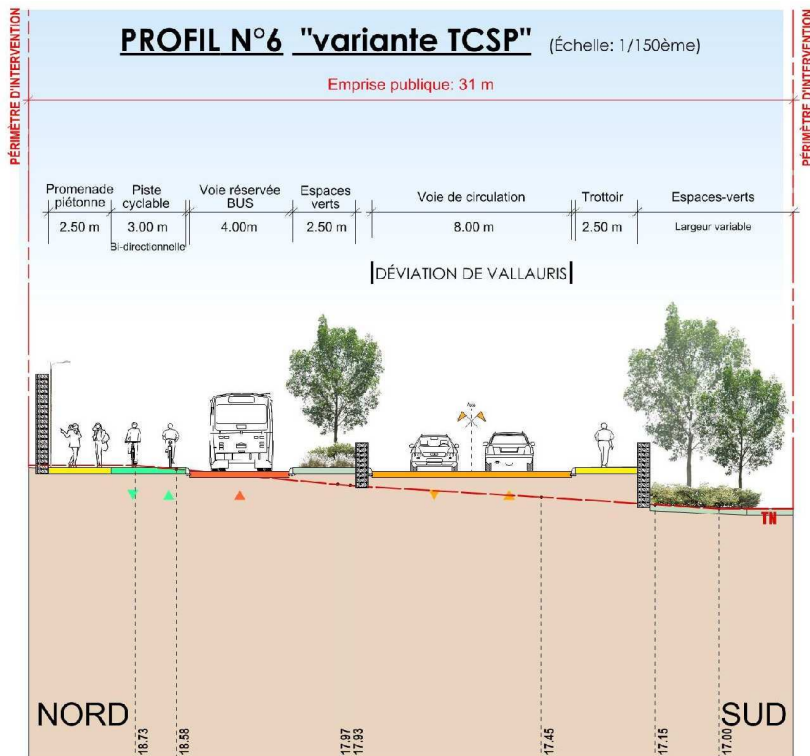
Il s'agit d'un couloir à voie unique de transport en commun qui sera réalisé en lieu et place de la piste cyclable actuelle prévue dans un premier temps. Cette dernière sera rétablie à proximité immédiate. Le croisement du transport en commun sera organisé au droit d'encoches spécifiques.

La mise en place de cette voie spécifique nécessitera donc essentiellement :

- la modification de la structure de la piste cyclable pour la rendre compatible avec le passage d'un transport en commun,
- la construction à proximité d'une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle,
- la transplantation des arbres de hautes futaies qui se trouveraient dans les emprises des futures encoches de croisement.

En cas d'une éventuelle implantation d'un TCSP, les profils développés pourraient être les suivants (cf. pages suivantes) :





1.1.3 Les objectifs visés

La déviation a pour objectifs :

- l'amélioration de la qualité de vie des habitants du centre ville de Golfe-Juan et des quartiers environnants,
- l'amélioration de la sécurité des usagers du centre ville et des quartiers environnants,
- l'amélioration des conditions de circulation des véhicules entre Cannes et Antibes,
- la sécurisation de la RD 6007 qui n'est pas adaptée au trafic qu'elle supporte actuellement.

La création de la déviation permettra notamment le recalibrage de la RD 6007. Le report d'une partie de la circulation sur la RD 6107 permettra en effet de réaménager l'ensemble du quartier de la RD 6007 en un véritable quartier urbain, avec la création de place de stationnement, le réaménagement du tracé de la RD 6007. De manière plus spécifique, les objectifs identifiés de l'aménagement de la RD 6107 sont les suivants :

- l'insertion paysagère du projet dans un contexte urbain et résidentiel,
- la mise en place de mesures pour compenser les nuisances sonores amenées par le projet,
- le respect du fonctionnement hydraulique du périmètre d'études (principe de transparence) avec des vallons à caractère torrentiels et des zones d'expansion de crues repérées dans le PPRI,
- le respect de l'environnement,
- le respect des règles techniques de conception pour la géométrie routière, les protections acoustiques, les ouvrages d'art, le réseau d'assainissement,
- le respect des principes de la Haute Qualité Environnementale et du développement durable,
- le respect du fonctionnement urbain du site.

1.1.4 Description des variantes

Sept scénarios d'aménagement ont été étudiés pour le tracé de la déviation :

- la variante V0 est l'absence d'aménagement,
- les variantes 1 à 4 ont été étudiées lors des études préliminaires de la DDE en 2003, à savoir :
 - la variante V1 est la création d'une section enterrée ou tunnel long, à 2 tubes, entre le carrefour du Pont de l'Aube et celui des Eucalyptus
 - la variante V2 est la création d'une section enterrée ou tunnel court,
 - la variante V3 est la création d'un tracé au niveau du terrain naturel et échanges avec toutes les voies Nord/Sud,
 - la variante V4 est la création d'un tracé au niveau du terrain naturel et avec un seul échange intermédiaire avec la RD 135,
- la variante V5 a été étudiée suite à une demande du collectif d'associations en octobre 2009. Cette variante correspondant à une section enterrée en tranchée couverte et tunnel bidirectionnel entre le pont de l'Aube et le carrefour des Eucalyptus,
- la variante V 6, a été étudiée suite à la concertation publique de 2007 et correspond à un projet se rapprochant de la variante V3 modifiée suite aux remarques de la concertation.

Sauf en ce qui concerne la variante d'aménagement sur place, toutes les autres variantes sont situées sur les emprises acquises par l'État dans les années 80 pour la réalisation de la déviation. Il s'agit donc de variantes techniques car d'autres choix d'emplacements auraient eu un impact très important sur le bâti existant.

Présentation de la variante V0

Au regard du contexte du projet, il peut être estimé que le fort trafic routier que subit la zone d'étude et plus particulièrement la RD 6007 ira en augmentant au fil des ans. Les conditions actuelles d'urbanisation et de topographie ne permettent pas de réaliser un aménagement sur place permettant d'écouler le trafic actuel ou attendu, d'y intégrer les vélos et d'assurer la sécurité des piétons. Une requalification totale de la RD 6007 nécessiterait donc de détruire un nombre important d'habitations tout en créant des impacts négatifs supplémentaires sur l'air ambiant, la bruit et le cadre de vie.

Cette variante qui consiste à ne pas créer de déviation, aura donc pour conséquence de renforcer globalement l'engorgement routier du secteur et la dégradation continue du cadre de vie des habitants. Plus localement, la RD 6007 n'est pas adaptée à ce futur trafic. Cette voirie qui présente actuellement des dysfonctionnements dès que le trafic augmente, verra son fonctionnement se dégrader avec l'accroissement du nombre de véhicules.

A contrario, les variantes qui consistent en la réalisation d'une déviation permettent d'éviter ce scénario.

Présentation de la variante V1

Cette variante consiste en la création de 2 tunnels long (un pour chaque sens) entre le carrefour du Pont de l'Aube et le giratoire des Eucalyptus. Les coûts d'investissements sont estimés à 160 millions d'euros HT (valeur 2003) et les coûts d'entretien à 1 millions d'euros HT (valeur 2003) par an.

En plus des coûts d'investissement et d'exploitation très élevés, elle présente d'importantes difficultés géotechniques. En effet, le tiers du tunnel pourra sans doute être creusé dans les grès. Par contre, la partie Ouest, soit les 2/3 de la longueur sera située dans les loëss, alluvion éolienne dont la granulométrie est inférieure à 65 µm. Il faut donc s'attendre à devoir prendre des précautions pour le creusement de l'ouvrage (2 tubes à 2 voies à sens unique). La faible couverture de terrain sur l'ouvrage et la présence d'eau en sous sol accentuent les contraintes techniques pour cette solution.

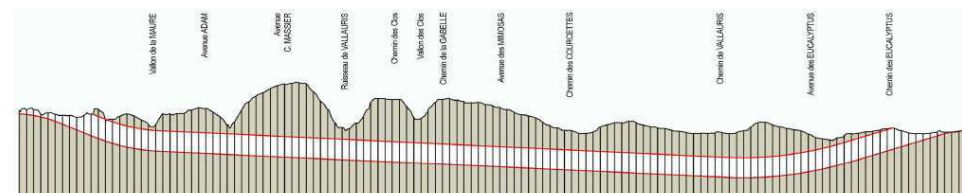
Il est nécessaire d'évacuer l'air vicié issu de la ventilation du tunnel. En cas d'évacuation directe dans la nature, cela nécessite la création de plusieurs cheminées. Ces cheminées d'une hauteur importante auront un impact fort sur le paysage de Vallauris. Une autre solution consiste à traiter l'air vicié par une centrale de traitement, ce qui nécessite un bâtiment spécifique et un coût d'exploitation très important.

En matière de circulation, seul le trafic entre les communes riveraines de Vallauris est concerné par cette déviation qui reprend le moins de trafic des 4 variantes proposées et déleste le moins la RD6007. L'absence d'échange avec la RD 135, important axe Nord/Sud est pénalisante pour l'utilisateur.

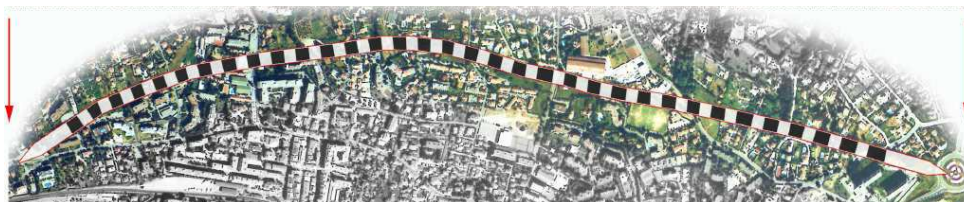
L'accès aux transports en commun n'est pas possible et la desserte du secteur n'est pas assurée.

Le principal intérêt de cette variante se situe au plan paysager et nuisances sonores.

Pour les tunnels supérieurs à 1 000m, la circulaire 2000-63 impose des dispositions contraignantes en matière d'exploitation et de sécurité.



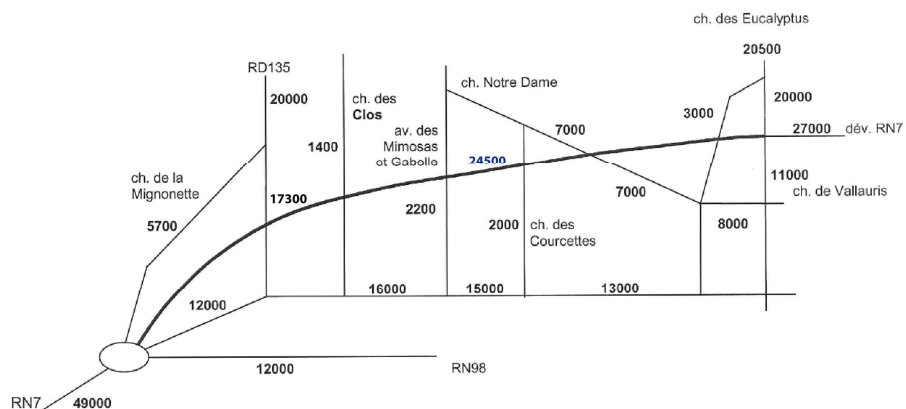
Profil en long de la Variante V 1



Vue en plan de la Variante V1

Trafics journaliers : TMJA 2020

Solution 1 : tunnel sans échange intermédiaire



Présentation de la variante V2

Cette variante consiste en la création d'un tunnel court (1 400 m) entre le carrefour du Pont de l'Aube et la partie intermédiaire suivi d'une section aérienne jusqu'au giratoire des Eucalyptus, avec trois échanges avec la voirie locale.

Les coûts d'investissements sont estimés à 110 millions d'euros HT (valeur 2003) et les coûts d'entretien à 0,5 millions d'euros HT (valeur 2003) par an. Même si les coûts d'entretien sont moins élevés, les coûts d'investissements sont élevés comparés à des variantes aériennes.

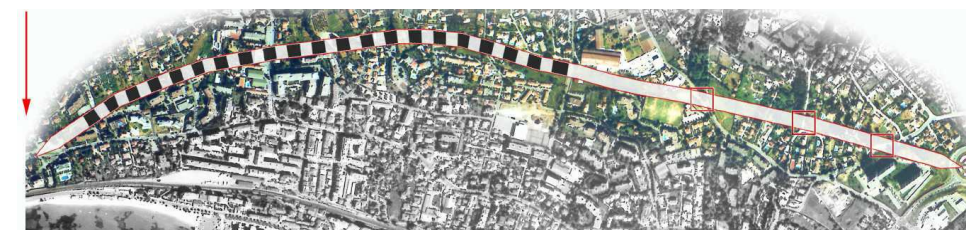
Cette variante présente d'importantes difficultés géotechniques. En effet, une partie du tunnel pourra sans doute être creusé dans les grès. Par contre, la partie Ouest sera située dans les loëss, alluvion éolienne dont la granulométrie est inférieure à 65 µm. Il faut donc s'attendre à devoir prendre des précautions pour le creusement de l'ouvrage (2 tubes à 2 voies à sens unique). La faible couverture de terrain sur l'ouvrage et la présence d'eau en sous sol accentuent les contraintes techniques pour cette solution. L'impact géotechnique sera moins important car le linéaire de loëss à traverser est plus court.

L'accès aux transports en commun n'est pas possible dans la première partie et le secteur ne peut être desservi que dans sa partie Est. Les modes doux ne pourront être pris en compte que dans cette partie. En matière de circulation, l'absence d'échange avec la RD 135, important axe Nord/Sud est pénalisant au plan circulation malgré les trois échanges avec les voies communales que comporte cette solution. La RD 6007 reste encore chargée en trafic.

Pour les tunnels supérieurs à 1 000m, la circulaire 2000-63 impose des dispositions contraignantes en matière d'exploitation et de sécurité.



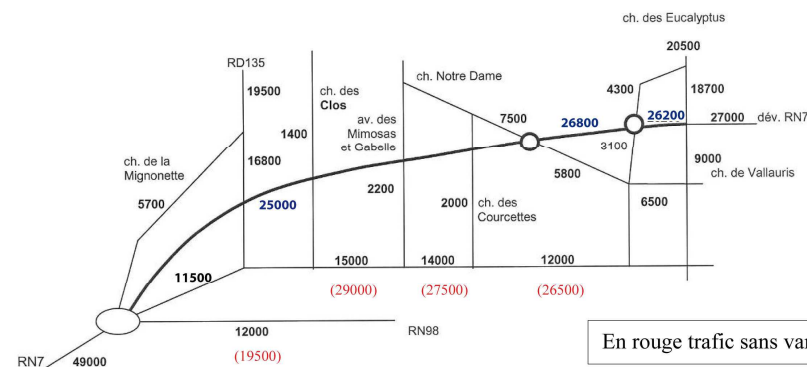
Profil en long de la Variante V2



Vue en plan de la Variante V2

Trafics journaliers : TMJA 2020

Solution 2 : tunnel ouest - échanges Vallauris et Eucalyptus



Présentation de la variante V3

Cette variante consiste en la création d'une déviation en aérien avec la mise en place de 9 carrefours. Les coûts d'investissements sont estimés à 40 millions d'euros HT (valeur 2003) et les coûts d'entretien à 0,06 millions d'euros HT (valeur 2003) par an.

C'est la variante qui soulage le plus les RD 6007 et RD 6098 du trafic. Toutefois, le nombre important de carrefours à niveau sans régulation par feux tricolores fait qu'elle entraîne une augmentation du trafic importante sur les voies communales desservant les secteurs résidentiels qui ont des caractéristiques géométriques insuffisantes (faible largeur, structure de chaussée insuffisante, mauvaise visibilité ...) source d'insécurité routière. D'autre part compte-tenu des vitesses envisagées (90 km/h), tous les types de trafics restent mélangés sur la nouvelle infrastructure ce qui, sur le plan sécurité, est défavorable. L'impact sur le paysage est fort malgré la limitation de la hauteur des terrassements puisque le projet colle au terrain notamment par le fait de la présence de deux ouvrages d'art importants sur l'Issourdadou (Ruisseau de Vallauris) et le Vallon de Baraya.

L'accès aux transports en commun est possible et le secteur peut être entièrement desservi. Les modes doux peuvent être intégrés.

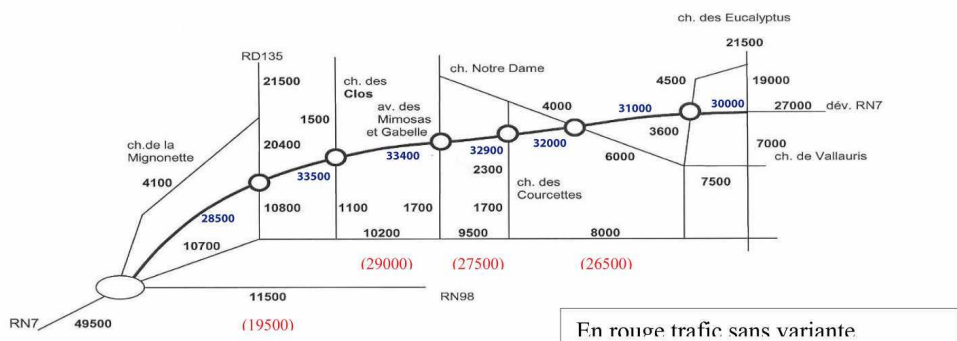


Profil en long de la Variante V3



Vue en plan de la Variante V3

Trafics journaliers : TMJA 2020
Solution 3 : tracé à niveau - échanges sur l'ensemble des barreaux



Présentation de la variante V4

Cette variante consiste en la création d'une déviation en aérien avec la mise en place d'un seul carrefour au niveau de l'avenue Massier. Les coûts d'investissements sont estimés à 40 millions d'euros HT (valeur 2003) et les coûts d'entretien à 0,06 millions d'euros HT (valeur 2003) par an.

Cette variante permet à la fois d'alléger le trafic sur les RD 6007 et RD 6098, d'échanger avec la principale voie Nord/Sud du secteur (RD 135) et de préserver la desserte inter quartiers des secteurs résidentiels. La séparation du trafic d'échange avec le trafic de desserte est bien assurée.

L'impact sur le paysage est très fort malgré la limitation de la hauteur des ouvrages d'art. Cette variante toute en tranchée ouverte présente un véritable coup d'épée dans le paysage et marque profondément la séparation Nord-Sud de Golfe-Juan. La partie centrale en tranchée ouverte marquera profondément le paysage. Le secteur le plus sensible se situe au niveau de la RD 135 (avenue Massier) avec d'importants terrassements pour la réalisation de l'échange dénivelé.

L'accès aux transports en commun n'est possible qu'au niveau de Massier et le secteur ne peut être entièrement desservi. Les modes doux sont difficilement intégrables compte-tenu du fait qu'il est impossible d'accéder à ceux-ci par les voies latérales.

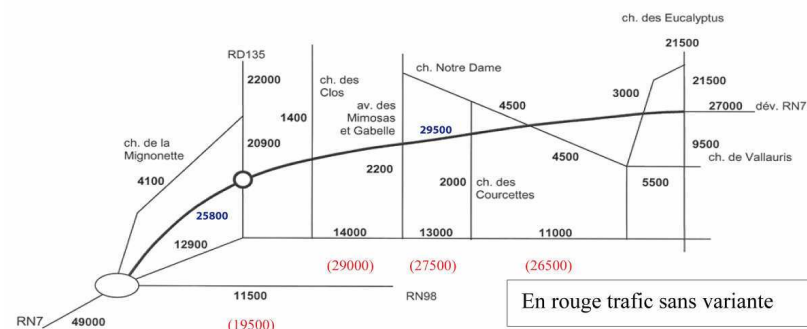


Profil en long de la Variante V4



Vue en plan de la Variante V4

Trafics journaliers : TMJA 2020
Solution 4 : tunnel avec échanges Massier (RD135)



Présentation de la variante V5

Il s'agit de la variante demandée par le collectif d'associations en octobre 2009. Cette variante consiste en la création d'une section enterrée en tranchée couverte et tunnel entre le pont de l'Aube et le carrefour des Eucalyptus. Il s'agit d'un ouvrage à un seul tube, dans lequel la circulation est bidirectionnelle.

La réalisation d'une tranchée couverte ne peut être envisagée sur tout le linéaire compte-tenu de la structure des sols rencontrés et de la présence des fosses alluvionnaires.

Pour les tunnels supérieurs à 1 000m, la circulaire 2000-63 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national impose des dispositions contraignantes en matière d'exploitation et de sécurité notamment pour les évacuations en cas d'accident (galeries de secours...).

En particulier, l'implantation d'issues de secours en surface et l'implantation d'usines de ventilation et de locaux techniques (1 à proximité de chaque tête de tunnel)

Les coûts d'investissements sont estimés en valeur haute à 95 millions d'euros HT et les coûts d'entretien à plus d'1 million d'euros HT par an.

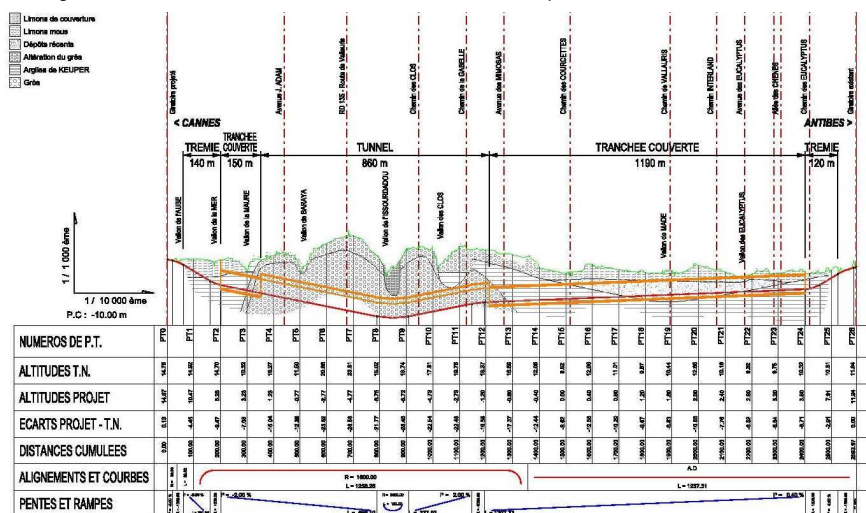
Cette variante est techniquement très difficile à réaliser et s'avère très onéreuse (traversée de nombreux vallons, présence de nappe souterraine, sols hétérogènes, zonage sismique à prendre en compte). De plus, la phase travaux représente une phase critique du projet et les risques de pollution, notamment sur les eaux superficielles et souterraines, sont importants. Enfin, l'impact de l'exploitation sur l'environnement n'est pas négligeable (pollution due aux rejets ponctuels d'air vicié, effet de vibration...).

En matière de circulation seul le trafic inter communes est concerné (Cannes vers Antibes ou A8). L'absence d'échange Nord / Sud est pénalisant.

L'accès aux transports en commun n'est pas possible et la desserte du secteur n'est pas assurée.

Enfin, la réalisation d'un ouvrage urbain, de grande longueur, et avec une circulation bidirectionnelle pose le problème de la sécurité des usagers.

De plus, les études de trafic montrent à 10 ans que le trafic est supérieur à 10 000 véhicules par jour et par sens. Il y aura obligation de réaliser 2 tubes monodirectionnels à la date à laquelle cette valeur est atteinte.



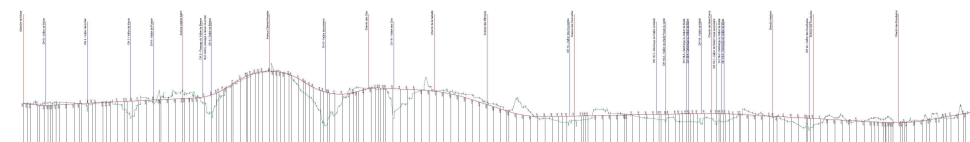
Profil en coupe de la Variante V5

Présentation de la variante V6

Issue de la prise en compte des observations émises lors de la concertation, cette variante consiste en la création d'une déviation en aérien avec réduction des échanges intercommunaux. Imaginée comme un boulevard urbain, avec réalisation de voies piétonnes, pistes cyclables, carrefours à niveau, giratoire ou à feux et une vitesse limitée à 50 km/h en réservant une emprise pour un TCSP, cette variante prend en compte les conclusions issues de la concertation de 2007. Les coûts d'investissements sont estimés à environ 30 millions d'euros HT et les coûts d'entretien à 50 000€ par an HT.

L'accès aux transports en commun est possible et le secteur peut être entièrement desservi. Les modes doux peuvent être intégrés.

Les aspects d'insertion paysagère et environnementale et les impacts sur l'ambiance sonore, ont été pris en compte sur tout le linéaire du projet. Le projet représente ainsi un véritable aménagement de l'espace en développant de nouvelles thématiques paysagères et architecturales, tout en privilégiant les vues et les insertions urbaines.



Profil en long de la Variante V6

La comparaison des variantes

Variantes	Variantes des études de la DDE - 2003			
	V1 Solution tunnel double tube	V 2 Solution semi tunnel	V 3 Solution aérienne et échangeurs	V 4 Solution aérienne sans échangeurs
Caractéristiques	Création d'une section en tunnel long (double tube)	Création d'une section en tunnel court	Création d'un tracé au niveau du terrain naturel et échanges avec toutes les voies	Création d'un tracé au niveau du terrain naturel et avec un seul échange avec la RD 135
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> - Aucun impact sur le paysage, sauf les têtes de tunnel - Possibilité de vente des terrains de la collectivité pour réaliser une opération immobilière - Possibilité de création d'un espace vert public, - Nuisances acoustiques faibles, - Atteinte des objectifs d'amélioration de la qualité de vie des habitants en matière d'ambiance sonore et de paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact moindre sur le paysage pour la partie tunnel sauf têtes de tunnel, - Possibilité de création d'un espace vert public, - Possibilité de vente des terrains de la collectivité pour réaliser une opération immobilière - Nuisances acoustiques faibles, - Atteinte des objectifs d'amélioration de la qualité de vie des habitants en matière d'ambiance sonore et de paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût d'investissement moindre - Coût d'exploitation faible, - Variante déléstant le plus les voiries du secteur d'étude, - Amélioration significative du cadre de vie des riverains de la RD 6007, - Permet la mise en place de modes de déplacement doux (vélos, piétons ...), - Bonne desserte des quartiers environnants, - Atteinte des objectifs de sécurisation de la RD6007 et d'amélioration de la qualité de vie des habitants. 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût d'investissement moindre - Coût d'exploitation faible, - Sécurité des usagers plus facile à gérer, - Légère amélioration du cadre de vie des riverains de la RD 6007,
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air aux têtes de tunnel (dépassement des seuils) - Risque la sécurité des usagers dans le tunnel, - Coût d'investissement extrêmement important, - Coût d'exploitation très important - Contraintes techniques très fortes (géologie, hydrogéologie), - Aucune desserte des quartiers environnants, - Variante déléstant le moins le trafic du secteur d'étude, - Qualité du cadre de vie des riverains de la RD 6007 peu amélioré (trafic important), - Impossibilité de mettre en place des modes de déplacement doux (vélos, piétons ...), - Impact très important en phase travaux (évacuation des déblais), - Non atteinte de l'ensemble des objectifs visés (sécurisation et amélioration de la circulation moindres du fait d'un faible report de trafic, de l'absence d'échange avec la RD135 et de desserte en transport en commun). 	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air aux têtes de tunnel et le long de la RD 6007 et 98. - Coût d'investissement très important, - Risque pour la sécurité des usagers dans le tunnel, - Contraintes techniques fortes pour le tunnel (géologie, hydrogéologie), - Quartiers environnants peu desservis, - Impossibilité de mettre en place des modes de déplacement doux (vélos, piétons ...) sur tout le linéaire. - Qualité du cadre de vie des riverains de la RD 6007 peu amélioré (trafic important) - Accès difficile aux transports en commun, - Non atteinte de l'ensemble des objectifs visés (sécurisation et amélioration de la circulation moindres du fait d'un faible report de trafic et de l'absence d'échange avec la RD135, difficile desserte des transports en commun). 	<ul style="list-style-type: none"> - Impact sur le paysage fort des ouvrages d'art, - Contraintes techniques liées au franchissement des vallons, - Nuisances acoustiques importantes – obligation de mesures réductrices, - Impact sur la qualité de l'air non négligeable notamment pour les riverains de la 6107, - Risque pour la sécurité des usagers non négligeable (échangeurs) - Perte de sécurisation de la circulation au droit des voies communales desservant les secteurs résidentiels (source d'insécurité). 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficulté pour la mise en place de modes de déplacement doux (vélos, piétons ...) - Impact sur le paysage très fort (perte de la qualité de vie des habitants, objectifs visés par le projet), - Contraintes techniques liées au franchissement des vallons et des voies, - Nuisances acoustiques très importantes – obligation de mesures réductrices, - Impact sur la qualité de l'air non négligeable (variante la plus impactante), - Desserte des quartiers environnants faible dû au manque d'échanges avec les voiries et accès difficile aux transports en commun (non atteinte de l'ensemble des objectifs visés en matière d'amélioration de la circulation).

Variantes	Variante demandée par le collectif d'associations en octobre 2009	Variante 3 modifiée suite aux remarques de la concertation - 2007
	V 5 Solution tranchée couverte / tunnel	V 6 Solution aérienne boulevard urbain
Caractéristiques	Création d'une section enterrée en tranchée couverte et tunnel	Création d'une déviation en aérien, véritable boulevard urbain. Atteinte des objectifs visés en terme de sécurisation et d'amélioration de la circulation.
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> - Aucun impact sur le paysage, - Possibilité de création d'un espace vert public, - Possibilité de vente des terrains de la collectivité pour réaliser une opération immobilière, - Nuisances acoustiques faibles, - Atteinte des objectifs d'amélioration de la qualité de vie des habitants en matière d'ambiance sonore et de paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Variante déléstant le mieux les voiries du secteur d'étude, - Amélioration significative du cadre de vie des riverains de la RD 6007, - Mise en place de mode de déplacements doux, - Bonne desserte des quartiers environnants, - Impact sur la qualité de l'air variante la moins pénalisante pour les riverains selon l'étude air.
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution de l'air aux têtes de tunnel, - Risque accru pour la sécurité des usagers dans le tunnel (nécessité de réaliser des galeries de secours), - Coût d'investissement et coût d'exploitation très important, - Impact très important en phase travaux (évacuation des déblais, vibrations, ...), - Contraintes techniques très fortes (géologie, hydrogéologie, vallons ...), - Aucune desserte des quartiers environnants (trafic, transports en commun), - Variante déléstant le moins le trafic du secteur d'étude, - Qualité du cadre de vie des riverains de la RD 6007 peu amélioré, - Impossibilité de mettre en place des modes de déplacement doux (vélos, piétons ...), - Non atteinte de l'ensemble des objectifs visés (sécurisation et amélioration de la circulation moindres du fait d'un faible report de trafic, de l'absence d'échanges avec la RD135 et de desserte en transport en commun). 	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisances acoustiques importantes (non atteinte des objectifs visés en matière de qualité de vie des habitants – obligation de mesures réductrices mais diminuées par la réduction de la vitesse, - Impact sur le paysage limité grâce à la réalisation d'un aménagement de l'espace.

1.2 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

Le projet soumis à l'enquête correspond à la variante 6 décrite précédemment.

Le projet soumis à l'enquête consiste en la construction d'une voie de 7 mètres avec trottoirs et pistes cyclables, avec carrefours à niveau, giratoire ou à feux et une vitesse limitée à 50 km/h en réservant la possibilité d'une emprise pour un TCSP.

Le projet a également pris en compte les aspects d'insertion paysagère et environnementale notamment pour la réduction des nuisances phoniques en optimisant le profil en long qui doit rester le plus proche du terrain naturel en respectant les contraintes hydrauliques imposées par le PPRI.

Le parti d'aménagement de la section considérée consiste à qualifier en « boulevard urbain » l'ensemble du linéaire en variant les aménagements paysagers liés aux séquences traversées. L'aménagement de l'espace se constitue en développant de nouvelles thématiques paysagères et architecturales, tout en privilégiant les vues et les insertions urbaines.

Le périmètre d'intervention sera, dans la mesure du possible, totalement exploité sur la transversalité pour éviter un effet couloir qui favorise la vitesse. De larges perspectives favorisent l'intégration paysagère.

Cet axe est porteur de différents modes de déplacement qui cohabiteront le plus harmonieusement possible, en conservant la possibilité de mettre en œuvre un TCSP.

Pour rappel : l'ensemble des emprises est maîtrisé par le CG 06.

1.3 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES REGLES D'URBANISME

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes (DTA)

Les communes de Vallauris et d'Antibes font parties de la zone littorale du secteur bande côtière de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (DTA).

Les objectifs généraux de la DTA des Alpes-Maritimes préconisent pour l'ensemble de la bande côtière un projet d'aménagement fondé sur une gestion économe de l'espace qui traduit le principe d'équilibre entre aménagement et protection édicté à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme.

La DTA cite l'ancienne route nationale 7 à plusieurs reprises :

- **Elle fait partie d'un réseau routier dense qu'il est nécessaire de valoriser** : cela demeure un objectif majeur qui s'appuie notamment sur la mise en place, d'ores et déjà engagée, d'un système global d'exploitation du trafic urbain. Cette valorisation conduit à intégrer les voies urbaines dans leur environnement avec un soin tout particulier. Elle doit également conduire à faciliter les relations entre les villes de l'ensemble de la bande côtière en évitant tout aménagement inapproprié le long des axes départementaux, en dehors des zones agglomérées.
- **Elle fait partie des principales infrastructures de transports** : elle est caractérisée comme une voie assurant une fonction structurante à l'échelle de l'agglomération,
- **Elle est située sur un territoire fortement urbanisé et peuplé** : en raison des fortes contraintes du site, c'est le long du littoral que ce type de voirie s'est structuré de façon linéaire et que sont concentrés les principaux moyens de transports. L'organisation et l'implantation de ces infrastructures ont conduit dans le passé à ne pas prendre suffisamment en considération un traitement de qualité du front de mer,
- Le réseau principal sera complété par l'achèvement de la déviation de l'ex RN 7 à Antibes-Vallauris.

Le projet est donc compatible avec la DTA.

Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT)

Les communes d'Antibes et Vallauris sont concernées par le SCOT de la CASA.

Le SCOT fait notamment apparaître le projet de déviation de la RD 6007 comme l'achèvement d'un projet de liaison structurante, complétant le maillage de l'ensemble du secteur, ainsi que les relations avec les secteurs environnants.

Selon le SCOT, le projet, visant l'insertion dans les quartiers périphériques de Golfe-Juan, devra favoriser la requalification de ces quartiers, limiter les nuisances et les effets de coupure avec le littoral.

Le projet est donc compatible avec le SCOT de la CASA.

Les autres documents d'urbanisme

Le projet est compatible avec le Plan Local d'Urbanisme de Vallauris, il est concerné par 3 servitudes mais qui se révèlent toutes compatibles avec l'aménagement proposé.

Sur la commune d'Antibes qui ne possède pas de POS, ni de PLU, le projet est compatible avec le Règlement National d'Urbanisme (RNU).

De plus, les emprises nécessaires à la réalisation des travaux ont fait l'objet de réservations dans les documents d'urbanisme des deux communes concernées, respectivement en février 1978, pour Antibes, et en septembre 1981, pour Vallauris. Depuis cette époque, tous les terrains réservés ont été acquis par la Collectivité.

Charte de l'environnement d'Antibes Juan les Pins

La Municipalité d'Antibes Juan-les-Pins a engagé une réflexion plaçant la protection et la valorisation de l'environnement au centre d'une politique de développement. Cette réflexion globale a été conduite dans le cadre d'une stratégie à long terme d'aménagement du territoire et a abouti à l'élaboration d'une Charte pour l'Environnement le 25 mai 1999. Les priorités d'actions sont :

- gérer les ressources environnementales en tenant compte de l'avenir à long terme,
- faire face aux risques majeurs et protéger la santé, la sécurité et le bien être des habitants,
- valoriser les richesses et les atouts communaux,
- renforcer la démocratie locale.

Le projet est compatible avec cette charte de l'environnement.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Le PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis vise à définir une politique cohérente des déplacements. Cette politique se décline en sept points majeurs :

- promouvoir les transports collectifs,
- renforcer les liens entre la Communauté d'Agglomération et les territoires voisins,
- favoriser les circulations douces,
- agir pour des voiries plus sûres,
- renforcer le dynamisme des centres urbains et des villages,
- encourager à une écomobilité des salariés et des scolaires,
- aider aux changements de comportements.

Selon ce PDU, le projet de déviation de l'ex RN 7 fait partie des projets inscrit dans les programmes d'actions suivants :

- rendre le réseau de voirie plus sûr en résorbant les points noirs routiers à savoir :
 - o résorber les points noirs de fluidité et de sécurité sur le réseau de voirie de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,
 - o rendre les voiries plus sûres et améliorer les conditions de circulation (diminuer le nombre de tués et blessés sur les routes),

- o conforter le dynamisme commercial, l'attractivité et l'accessibilité des zones commerciales par des aménagements appropriés
- compléter le maillage de la CASA : améliorer les liaisons Est-Ouest et partager la voirie en faveur des modes doux et des transports collectifs,
- préserver la vie des centres urbains et des villages,
- développer les déplacements de proximité : densifier le maillage des modes doux et développer et sécuriser l'accessibilité aux équipements.

Notons que le projet permet de promouvoir éventuellement les transports collectifs du fait de la possibilité d'une 4^{ème} tranche du programme correspondant à la réalisation de voies réservées pour un Transport Commun en Site Propre dans le tronçon carrefour des Eucalyptus – carrefour du Pont de l'Aube.

Compte tenu de la nature du projet, ce dernier respecte les objectifs fixés dans le PDU de la CASA. Le projet est donc en accord avec ce dernier.

La loi littoral

La loi Littoral codifiée aux articles L. 146-1 et suivants du Code de l'urbanisme s'applique aux territoires des communes d'Antibes et Vallauris. Elle est spécifiée dans les objectifs de la DTA des Alpes-Maritimes.

L'article L146.6 du Code de l'urbanisme définit que l'urbanisation est interdite dans les espaces remarquables du littoral sauf les aménagements légers après enquête publique. Le projet n'est pas affecté par cet article.

Le projet est soumis aux dispositions de l'article L.146-7 de ce code, reproduit ci-après.

« La réalisation de nouvelles routes est organisée par les dispositions du présent article.

Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance minimale de 2.000 mètres du rivage. Cette disposition ne s'applique pas aux rives des plans d'eau intérieurs.

La création de nouvelles routes sur les plages, cordons lagunaires, dunes ou en corniche est interdite.

Les nouvelles routes de desserte locale ne peuvent être établies sur le rivage, ni le longer.

Toutefois, les dispositions des deuxième, troisième et quatrième alinéas ne s'appliquent pas en cas de contraintes liées à la configuration des lieux ou, le cas échéant, à l'insularité. La commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites (CDNPS) est alors consultée sur l'impact de l'implantation de ces nouvelles routes sur la nature.

En outre, l'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 146-4 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. »

Compte-tenu de ses dispositions, le projet a fait l'objet d'une consultation de la CDNPS le 19 mai 2010.

Comme cité précédemment, le site du projet est localisé dans un environnement particulier, à savoir :

- un milieu littoral fortement urbanisé,
- une bande côtière qui s'inscrit entre le front de mer et les collines situées en arrière plan, à peine à 1 km du bord de mer,
- une zone topographique défavorable, et des collines très urbanisées.

Le linéaire choisi est le seul endroit possible pour la réalisation de cette déviation. Un report de ce dernier au delà de la bande des 2000 m est impossible, compte tenu de la topographie accentuée du site et de la nécessité de relier les tronçons déjà réalisés.

De plus, compte tenu de la saturation actuelle de la RD 6007 et de la route du bord de Mer, le projet de déviation du centre ville de Vallauris – Golfe Juan est nécessaire. Ce dernier permettra de fluidifier le trafic sur l'ensemble de la zone, ce qui aura pour conséquences d'améliorer le cadre de vie des riverains du bord de mer (diminution des nuisances sonores, baisse des rejets de polluants dans l'atmosphère ...)

En outre, l'aménagement des routes dans la bande littorale définie à l'article L. 146-4 est possible dans les espaces urbanisés ou lorsqu'elles sont nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau.

Compte tenu des points évoqués ci-dessus, il apparaît légitime de considérer que les dispositions du 5^{ème} alinéa de l'article L 146-7 du Code de l'urbanisme s'appliquent à ce projet.

La Commission Départementale de la Nature des Paysages et des sites a été consultée (le 19 mai 2010) et a émis un avis favorable avec réserves sur l'impact de l'implantation de la voie nouvelle. Cet avis est joint en annexe du présent dossier. Les réserves émises par la CDNPS ont été prises en compte dans le présent dossier. (Voir chapitre 1.1.2 de la notice explicative).

1.4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA LOI SUR L'EAU

Un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau a été réalisé au vu de l'article 2.1.5.0, qui stipule que « tout rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par la projet étant supérieure à 1 ha, mais inférieure à 20 ha », est soumis à déclaration.

Il a également été réalisé en tenant compte des rubriques suivantes :

- rubrique 3.1.2.0 qui stipule que pour « les installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau, la surface soustraite, supérieure à 400 m² mais inférieure à 10 000 m² », est soumise à déclaration,
- rubrique 3.1.4.0 qui identifie que « la consolidation ou la protection des berges, par des techniques autres que végétales, sur une longueur supérieure à 20 m et inférieure à 200 m » est soumise à déclaration,
- rubrique 3.2.2.0 qui définit que les « installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau soustrayant une surface supérieure à 400 m² mais inférieure à 10 000 m² » soumettent à déclaration le projet.

Au vu des aménagements projetés et du dossier réalisé, et conformément à la Loi sur l'eau, le projet fera l'objet d'une déclaration.

Notons que le projet est compatible avec les outils de gestion des eaux, à savoir :

o la Directive Cadre Eau :

Les orientations de la Directive Cadre Eau concernées par le projet sont les suivantes :

- limiter l'aléa (c'est-à-dire le phénomène de crue) et améliorer la protection des biens et des personnes,
- améliorer la connaissance de l'état de la ressource sur les aires d'alimentation des captages d'eau destinés à l'alimentation humaine.
- limiter l'impact des rejets en prenant en compte le milieu récepteur,
- maîtriser de façon réfléchie la pollution par les eaux pluviales,

Le projet est compatible avec les objectifs énoncés au sein de la Directive Cadre Eau.

o le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Rhône Méditerranée) :

La compatibilité du projet avec les orientations fondamentales du SDAGE Rhône Méditerranée a été vérifiée :

➤ Préservation de la qualité des eaux souterraines et superficielles :

La majorité des eaux pluviales émanant du projet subiront un traitement au niveau des structures de traitement avant de rejoindre le milieu naturel. Un abatement de la charge polluante (matières en suspension, hydrocarbures, différents métaux lourds...) contenues dans les eaux de ruissellements sera ainsi permis.

➤ Respect du fonctionnement naturel des milieux :

Les prescriptions évoquées en matière de gestion des eaux pluviales (tant sur le plan qualitatif que quantitatif) montrent que le projet respecte le fonctionnement naturel des milieux.

Le projet est compatible avec les objectifs énoncés au sein du SDAGE Rhône Méditerranée.

o les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI) des communes d'Antibes et de Vallauris :

Le projet est compatible avec le règlement des PPRI des communes d'Antibes et de Vallauris. Celui-ci respecte leurs prescriptions : côtes d'implantation et revanches (prise en compte d'une revanche de 0.5 m sur l'ensemble du projet et des données de l'étude d'ANTEA qui ont été définies à partir des prescriptions des PPRI).

Les modélisations hydrauliques réalisées soulignent que le projet n'induit pas de modifications majeures des périmètres soumis au risque d'inondation. L'écoulement de pluies exceptionnelles est bien permis.

Compte tenu des caractéristiques techniques du projet, ce dernier est compatible avec les prescriptions énoncées par ces plans.

1.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA LOI SUR L'AIR

Les études des incidences d'un projet routier sur la pollution de l'air sont encadrées par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (modifiant l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, en apportant des compléments aux études d'impact des projets d'aménagement).

Cette loi a ensuite été précisée par la circulaire interministérielle 7B n°2005-273 du 25 février 2005, qui s'accompagne en annexe d'une note méthodologique visant à uniformiser les pratiques en matière d'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières.

Conformément à cette note méthodologique précisant les modalités d'application de la Loi sur l'air en matière d'infrastructures routières, un niveau d'étude a été défini selon les niveaux de trafic (TMJA compris entre 25 000 et 50 000 véh/jour) et de la densité du bâti (bâti avec densité comprise entre 2 000 et 10 000 hbts/km²).

Ainsi, pour le projet d'aménagement de la déviation de Golfe-Juan - Antibes, une « étude Air » de niveau II a été réalisée, avec une bande d'étude de 100 à 200 m de large suivant les voiries considérées.

ETUDE de Type II

L'étude d'air de type II se compose des éléments suivants :

- Estimation des émissions polluantes au niveau de la zone d'étude,
- Qualification de l'état initial par des mesures in situ,
- Estimation des concentrations dans la bande d'étude autour du projet,
- Comparaison des variantes et de la solution retenue sur le plan de la santé via un indicateur sanitaire simplifié (IPP Indice Pollution Population, croisant émissions de benzène ou concentrations simplifiées et population),
- Analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité.

Notons que plusieurs plans sont prévus par la loi dans le but de prévenir et de réduire la pollution atmosphérique :

- **le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)** : le PRQA Provence Alpes - Côte d'Azur a été approuvé le 11 mai 2000, après consultation du public. Il définit 32 orientations qui sont axées autour de quatre thématiques :
 - o développer la surveillance de la qualité de l'air,
 - o élaborer des recommandations sanitaires et sociales et informer le public,
 - o améliorer et préserver la qualité de l'air,
 - o mettre en place des groupes de réflexion.

Le projet d'aménagement de la RD 6007 est en particulier concerné par l'orientation consistant à réduire la pollution liée au trafic automobile et celle luttant contre la pollution photochimique. Ceci s'observe notamment à travers la promotion de transports en commun (éventuel TCSP prévu dans la 4^{ème} tranche du programme).

- **le Plan de Protection de l'Atmosphère** : le Préfet des Alpes-Maritimes a institué une COmmission Départementale d'Elaboration du PPA des Alpes-Maritimes (la CODEP 06) par l'arrêté préfectoral du 21 mai 1999. Ce PPA a été approuvé le 23 mai 2007, et énumère plusieurs mesures destinées à améliorer la qualité de l'air dans le département des Alpes-Maritimes :
 - o mesures sur les nuisances olfactives,
 - o mesures sur les recherches de nouveaux polluants,
 - o mesures sur le problème de dissémination des pollens,
 - o mesures concernant l'information du public en cas de pic de pollution,
 - o mesures concernant la pollution à l'intérieur des locaux,
 - o mesures sur la pollution photochimique des arrières pays alpins,
 - o mesures relatives aux pollutions générées par les transports aériens sur le site de l'aéroport Nice Côte d'Azur,
 - o les mesures d'urgence en cas d'épisodes de pollution au dioxyde d'azote et à l'ozone.

Le projet va participer à la réduction des polluants contenus dans l'air notamment grâce au système de régulation de la circulation qui sera mis en œuvre (onde verte) mais aussi par l'éventuelle mise en place d'un TCSP.

Les études d'air démontrent que le projet aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air notamment dans la partie la plus urbanisée qui correspond au centre-ville de Golfe-Juan.

Le projet est compatible avec la réglementation en vigueur et les seuils fixés par les textes réglementaires. La mise en place d'aménagements paysagers mais aussi d'écrans acoustiques sur tout ou partie du linéaire du projet constituera un obstacle physique qui permettra de limiter les niveaux de pollution gazeuse et particulaire à proximité de l'infrastructure.

De plus, la présence d'écrans acoustiques (mur anti-bruits) le long d'une infrastructure se traduit par une diminution des concentrations de polluants (rôle d'écran, limitant les dispersions de polluants).

1.6 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA REGLEMENTATION SUR LE BRUIT

Pour respecter les seuils réglementaires fixés par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, on retiendra qu'au total il y a 184 bâtiments (maisons individuelles + immeubles collectifs) à protéger d'un point de vue acoustique dans le cadre de l'application de la réglementation sur le bruit et de la volonté du maître d'ouvrage de protéger également les bâtiments postérieurs à la déclaration d'utilité publique du projet afin de ne pas rompre la continuité des écrans.

Le projet de protection proposé se décompose comme suit :

- 180 bâtiments sont protégés par un linéaire de près de 5.4 km de protections acoustiques (34 écrans acoustiques et 11 murets). Ce type de protection a été mis en place en priorité à chaque fois que c'était techniquement possible. Le coût estimé de ces protections est de l'ordre de 5.5 M€ HT.
- 72 bâtiments nécessitent un traitement de façade complémentaire à la protection à la source proposée (bâtiment complet ou les étages supérieurs seulement). Les bâtiments concernés sont des maisons individuelles (55 maisons) et des immeubles d'habitations (17 immeubles). Le coût estimé de ces protections est de l'ordre de 1.3 M€ HT.

Au final, le projet de protection proposé permet de protéger 184 bâtiments (dont 17 immeubles collectifs) pour un coût de l'ordre de 6.8 M€ HT, soit un ratio de l'ordre de 37000 € par bâtiment.

1.7 COMPATIBILITE AVEC LES PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

La notion de développement durable s'articule autour de trois grands thèmes qui sont :

1. Vie sociale et économique ;
2. Aménagement de l'espace et qualité de vie ;
3. Homme et la terre.

Dans une optique de développement durable, le Département des Alpes-Maritimes a fait en sorte de minimiser l'impact environnemental de l'infrastructure, de garantir sa contribution positive à la vie sociale et économique comme à l'aménagement de l'espace et à la qualité de vie.

1.7.1 Vie sociale et économique ;

Dans une perspective de développement durable une infrastructure routière doit interagir de façon positive avec le territoire dans lequel elle s'inscrit. La concertation publique, les rencontres avec les élus et les associations ont permis de déterminer le lien qu'elle entretient avec la vie des territoires et d'apporter les réponses aux différentes

aspirations qui ont émané des collectivités (Communes, intercommunalité) et des individus. L'enjeu a été de positionner la route comme le vecteur d'une dynamique de cohérence et de cohésion du territoire. Il s'agissait notamment de prendre en considération les projets portés ou à venir par les territoires et leurs infrastructures. La route est non seulement en synergie avec ces projets (DTA, SCOT, PDU, PLU, autres documents d'urbanisme) mais permet aussi d'assurer un échange mutuel en terme d'aménagement (prise en compte des transports en commun), de réseaux de déplacements tous modes (pistes cyclables, trottoirs), d'intermodalité.

La RD 6107 entre en parfaite cohérence avec les orientations et les projets d'aménagement du territoire. Présente dans la DTA et le SCOT, elle respecte les documents de planification règlementaires tels que le PDU en permettant un accès facile aux transports en commun et en acceptant l'ensemble des modes doux.

La RD 6107 assure aussi la synergie et la cohérence avec le réseau d'infrastructures du territoire car elle constitue le dernier maillon entre un programme engagé par l'Etat dans les années 80. Elle permet de mettre en relation immédiate un ensemble de réseaux facilitant ainsi les trafics de desserte (carrefours à niveaux), de distribution (continuité avec la RD 6107, RD 35 bis et RD 135) et enfin d'assurer un lien plus direct avec le trafic de transit essentiellement cantonné sur l'autoroute A8.

L'adéquation d'une route avec le réseau d'infrastructures se mesure par sa capacité à créer des connexions avec les autres modes de transport. Les emprises et la définition de la voie garantissent la capacité d'accueil d'un autre type de transport (TCSP). En effet, la voie n'utilisant en première phase que partiellement les emprises, celle-ci n'annihile pas la possibilité d'une extensibilité en intégrant un mode de transport en commun en site propre. Des aménagements cyclables ont été prévus dans toute sa continuité. Des possibilités de changement de mode de transport sont offertes par la voie.

La RD 6107 prend en compte l'ensemble des besoins et attentes exprimés explicitement ou non. Leur prise en compte s'est faite lors de la conception du projet car celui-ci a évolué d'une voie rapide urbaine à un boulevard urbain assurant un aménagement de l'espace et une transparence dans le paysage. La concertation a mis en exergue différentes difficultés et craintes des usagers et des riverains. Celles-ci ont été dans leur ensemble intégrées dans le projet qui est passé d'une voie aux caractéristiques routières (2x2 voies, vitesse 90 km/h) à une infrastructure plus douce : 2x1voies, limitée à 50km/h, intégrant les modes doux tels que les piétons et les vélos.

La RD 6107, dernier maillon d'un programme des années 80, se présente comme une composante fondamentale du territoire et contribue à sa cohésion. Du fait de son ouverture à l'ensemble des voies communales, elle évite les phénomènes d'enclavement et rend possible un partage équitable en assurant une transparence dans le territoire traversé. Elle privilégie les transports en commun car elle a été façonnée afin d'accueillir dans un horizon à plus ou moins long terme un TCSP. Elle permet l'accès aux pôles générateurs de flux car 12 arrêts de bus sont prévus. Elle accueille les modes doux permettant ainsi l'accès aux équipements de proximité (stade, écoles, collège, plage...). Elle permet aussi de réguler la circulation automobile en soulageant le centre ville de Golfe-Juan thrombosé par de fréquents bouchons en période estivale et en heures de pointe du matin et du soir. Enfin elle génère par sa configuration un maillage local réduisant au maximum les effets de rupture sur une destination car elle assure un lien direct entre Cannes et Antibes.

Une route participe aussi à l'organisation spatiale et à la répartition sociale par la facilité d'accès aux fonctions urbaines et notamment dans la manière dont elle est conçue par le niveau de qualité des aménagements qui l'accompagnent et son rapport avec l'habitat. La RD 6107 se trouve circonscrite entre un bâti plutôt urbain au sud et un bâti pavillonnaire au nord. Elle ne participe pas ou peu à l'étalement urbain car l'ensemble des parcelles qui jouxtent la voie sont construites. Les carrefours à niveau des Courcettes et de Notre-Dame facilitent l'accès à la future zone du Lauvert. Contrairement aux déviations, elle ne participe pas à la dévitalisation du centre urbain car elle permet à la commune de Vallauris de requalifier la RD 6007 afin de rendre cette voie plus urbaine qu'elle ne l'est actuellement. Les carrefours à niveau et le fait de coller au terrain naturel ne créent pas de segmentation du territoire. Les liaisons nord-sud sont conservées. Compte tenu des moyens employés pour l'intégration dans le site, le risque de dévalorisation des territoires adjacents est faible. La RD 6107 a pour objet d'assurer la cohérence avec la répartition des activités dans le territoire en multipliant les accès dans multiples directions. Elle se veut un lieu de partage social en permettant différentes pratiques et en favorisant les rencontres comme la cohabitation de divers modes de déplacements. De par le choix d'équipements de bonne qualité adaptés aux usages ciblés, elle constitue

un lieu d'expression et de développement des espaces publics entre les différents acteurs (piétons, rollers, cyclistes, automobilistes...). L'activité générée par la RD6107 confère un effet levier direct ou indirect, à court ou long terme, sur l'activité économique circonsvoisine notamment en permettant aux différentes communes d'envisager de requalifier le centre ville de Golfe-Juan et de mettre la RD98 en sens unique afin de rendre ce lieu plus propice au tourisme et à la détente.

Les citoyens attendent que tout projet routier s'intègre harmonieusement et respectueusement dans le contexte culturel de leur territoire. L'objectif de la RD 6107 est justement de mettre en valeur et de permettre la découverte de cette identité culturelle. L'aménagement paysager et le modelé de la voie ont mis en exergue les différents paysages traversés. Les qualités d'intégration et d'expression de l'identité culturelle et agricole passée, présente et future ont été évaluées au travers des objectifs tels que le paysage, le patrimoine et les pratiques locales. Le projet paysager a pour objet de créer un cadre de vie de qualité et de participer à la qualité esthétique des espaces traversés notamment par la diversité des végétaux employés qui se mêlent avec la végétation présente. Le projet exprime les spécificités culturelles notamment par la prise en compte des bigaradiers dans la partie ouest du projet. La RD 6107 a voulu aborder les deux notions de paysages : celui perçu et celui vécu par l'utilisateur et le riverain.

L'approche du paysage perçu a été bâtie autour de trois composantes essentielles :

1. L'altimétrie de la route par rapport au terrain naturel. En épousant la géographie traversée, la voie n'induit pas d'effets d'écran ou de coupure comme pouvait l'être les anciens projets. Elle devient un élément imbriqué dans la topographie des lieux et non pas un élément hors contexte, complètement déconnecté du lieu.
2. Le tracé en plan qui permet à l'utilisateur d'orienter sa vue par des découvertes paysagères. Il participe au guidage visuel de l'utilisateur tout en lui permettant d'adapter sa conduite.
3. L'articulation espace public / espace privé essentiellement délimitée par les protections acoustiques.

En ce qui concerne le paysage vécu, la RD 6107 traverse une zone laissée en friche depuis des années. Cette zone de friche représente une zone relativement agréable pour les riverains. En proposant un aménagement de l'espace et des aménagements paysagers de qualité, des transparences dans certains murs antibruit, le maître d'ouvrage a essayé d'apporter aux riverains une équivalence à la valeur identitaire qu'ils accordent à ce paysage.

En ce qui concerne la mise en valeur du patrimoine, la préoccupation essentielle du maître d'ouvrage était la mise en valeur du patrimoine bâti. En effet, le patrimoine naturel ne présente que peu d'intérêt sauf pour quelques essences végétales que le maître d'ouvrage s'efforcera de conserver. La voie nouvelle de Vallauris-Golfe Juan traverse un patrimoine architectural riche dont il faut absolument tenir compte. Un inventaire a été réalisé dans le cadre d'un lever photographique par ballon aérien. Les planches photographiques ont permis de mettre en évidence quelques bâtis aux architectures spécifiques que le paysagiste a mis en valeur. Le patrimoine culturel sera développé au travers de différentes thématiques tels que les céramiques de Clément Massier, la proximité de la colonne Napoléon 1er ou bien encore l'identité touristique forte de la station balnéaire de Golfe-Juan. Pour le patrimoine naturel, la voirie se trouve dans un milieu urbain relativement pauvre en espèces animales. Les vallons représentent les seuls axes potentiels de circulation animalière. Les ouvrages prévus n'entravent pas la circulation de ceux-ci. En ce qui concerne le règne végétal, le maître d'ouvrage a fait un relevé exhaustif des essences présentes sur le site. Tous les plants ou les arbres présentant un intérêt paysager sont épargnés dans la mesure du possible. Ceux qui ne le sont pas seront transplantés dans le cas où ceux-ci admettent une transplantation.

Dans la réflexion sur la contribution de la route sur la vie des territoires traversés, il a été important de cerner les liens qu'elle entretient avec ceux-ci. La RD 6107 apporte des réponses aux aspirations et aux projets émanant aussi bien des collectivités au sens large que des individus.

1.7.2 Aménagement de l'espace et qualité de vie ;

L'accessibilité et la mobilité constituent les finalités immédiates d'une infrastructure routière. La RD 6107 entre en parfaite symbiose avec le milieu urbain qui l'avoisine par le fait que celui-ci s'est peu à peu installé à sa périphérie. Elle apporte une solution adéquate à la gestion des flux qui l'emprunteront assurant aussi bien une desserte à

grande échelle qu'à petite échelle. Enfin, elle permet d'offrir un choix modal en fonction des types de déplacements. En prévoyant l'emplacement d'un futur TCSP, elle intègre les stratégies plurimodales dont l'objectif est d'être plus respectueux de l'environnement.

La préoccupation essentielle du maître d'ouvrage consistait à développer la cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et celles de l'espace environnant. L'approche spatiale s'est faite sur deux échelles : l'échelle urbaine de proximité et l'échelle de l'agglomération. Que ce soit pour l'une ou l'autre des échelles, la RD6107 doit assurer une continuité dans l'espace. En ayant un profil rasant, l'objectif est de ne pas provoquer de ruptures visuelles et formelles dans l'espace traversé. Les ouvrages d'art imposés pour le respect de la réglementation du PPRI n'ont pas permis d'avoir un profil plus proche du terrain surtout au niveau du vallon du Madé. Cependant le caractère « boulevard urbain » de la nouvelle voie tranche avec le projet original ou présenté en concertation qui était une voie rapide empêchant toutes les communications. Les carrefours et les contre-allées ont été placés afin de garantir une continuité fonctionnelle. Une attention particulière a été consacrée aux ouvrages d'art et aux carrefours afin qu'ils ne créent pas de rupture profonde dans le territoire et n'affectent pas irrémédiablement le paysage et l'architecture. La voie s'intègre dans un espace plus ou moins mité par l'étalement urbain du centre-ville de Golfe-Juan. L'urbanisation galopante subie par la frange littorale ces dernières années a fait que pratiquement tous les terrains autour de la déviation ont été construits. La RD 6107 vient donc s'inscrire tout naturellement dans un secteur urbanisé.

La RD 6107 en tant qu'infrastructure assure en premier lieu la collecte des flux à partir de leur origine pour les redistribuer vers d'autres destinations. Son objectif premier est donc d'assurer la desserte de l'ensemble du territoire. Les études de trafic ont permis de déterminer précisément l'origine des flux, leur destination, les modes de déplacement et les orientations du projet du territoire au regard du PDU et du SCOT. En multipliant les carrefours à niveau, l'objectif de la RD 6107 est avant tout d'assurer une desserte à petite échelle (communale, intercommunale et intracantonale) mais aussi à un moindre niveau d'assurer une liaison à grande échelle (départementale) par un accès plus direct à la RD35bis permettant de rejoindre l'autoroute. La nouvelle voie en tant que dernier tronçon permet de terminer le maillage routier du territoire engagé dans les années 70. Elle permet un accès plus direct à l'autoroute A8 mais aussi une liaison plus rapide entre les différents centres-villes des deux communes affectées par le projet. A l'échelle départementale, la nouvelle route améliore l'accessibilité aux différentes infrastructures. Pour les trajets de proximité, les facteurs principaux résident dans le confort et la facilité d'accès au mode de déplacement adéquat. La route à niveau facilite et multiplie les accès aux bus. La séparation des modes doux augmente la sécurité et le confort des déplacements vélo. Les stationnements prévus à l'Aube et à Massier facilitent les déplacements. En assurant la continuité du maillage communal et intra-quartiers, la RD 6107 autorise les principaux déplacements de proximité. N'ayant peu de services de proximité, les carrefours à feux des Courcettes et du Madé permettent d'assurer la desserte de la zone du Lauvert, futur pôle générateur de trafic. La mission principale de la RD 6107 reste d'assurer la connexion entre les réseaux communaux, intercommunaux et départementaux. Le profil en long a été bâti au regard de ces fonctions. Les capacités de la voie ont été testées par des études de simulations. L'aménagement des carrefours et des croisements a été conçu pour favoriser et aussi limiter les reports des flux.

Le développement de la multimodalité répond à des enjeux sociétaux majeurs. En assurant une liaison plus directe vers les principaux axes d'échanges, la RD 6107 participe à la réduction des émissions des gaz à effet de serre. C'est notamment les emplacements réservés pour un futur TCSP qui permettront l'utilisation d'un mode de transport n'utilisant peu ou pas d'énergies fossiles. La RD 6107 garantit l'équité dans l'accès à la mobilité, par la prise en considération de tous les moyens de transport quelle que soit la catégorie des usagers. Elle assure l'amélioration des conditions de vie et de santé par la réduction des nuisances notamment pour les riverains de l'ex RN 7. Elle permet une évolution notable du confort de trajet à travers la réduction des encombrements, la durée et la pénibilité des déplacements. La contribution du projet de route à la multimodalité du réseau s'est faite par l'introduction de nouveaux modes de déplacements tels que les pistes cyclables et aussi pour privilégier à un horizon plus ou moins lointain l'intégration de voies permettant les transports collectifs.

La santé des populations s'exprime au travers de la nécessité d'améliorer l'accessibilité aux services sanitaires, de permettre à la population de se ressourcer et d'identifier et de maîtriser l'exposition aux pollutions et nuisances. La création d'une nouvelle voie en surface augmente les possibilités d'accessibilité entre la population et les structures en charge de soins. Les pompiers de Vallauris peuvent intervenir plus rapidement et en cas d'accident sur la voie,

via les voies communales. De plus en cas d'accident, il est possible aux véhicules pris dans les embouteillages d'utiliser le maillage communal pour évacuer la voie. Afin d'améliorer le cadre de vie et d'apporter un espace naturel aux usagers et aux riverains, l'ensemble des emprises a été pris en compte par le paysagiste. Celui-ci au travers de sa proposition a offert au public des espaces de détente ou de ressourcement en créant un véritable aménagement de l'espace et en réalisant des aires de détente. Les espaces verts contribuent à l'amélioration des conditions sanitaires par la régulation de l'hygrométrie et de la température, par l'amélioration de la qualité de l'air par l'apport d'oxygène en journée. Les arbres prévus le long de l'itinéraire permettent une approche écotoxicologique en réduisant les effets de la pollution atmosphérique. Les études d'air ont d'ailleurs montré dans les simulations l'impact bénéfique de la création de la nouvelle infrastructure notamment sur le centre-ville de Golfe-Juan. Les simulations démontrent que le projet ne déplace pas la pollution mais permet de réduire considérablement l'impact de celle-ci sur l'ensemble du territoire d'Antibes et de Vallauris-Golfe-Juan. Au niveau du projet, les protections acoustiques servent de barrière à la diffusion de celle-ci.

La route est une composante du territoire vers laquelle convergent des usagers aux modes de déplacement et aux préoccupations variées (travail, tourisme...). Dès lors, un dysfonctionnement du système reliant l'environnement, l'homme et le véhicule s'instaure, des accidents apparaissent. La RD 6107 a pris en compte la sécurité sous trois aspects : la sécurité des usagers, des riverains et des équipes d'entretien. Le profil de la voie se veut contraignant et lisible. Le but a été de créer une voie afin que chacun puisse identifier les fonctions et les caractéristiques et adapter sa conduite et son comportement, en particulier en matière de vitesse. Limitée à 50 km/h, l'installation d'onde verte (coordination des feux) permet aux usagers de pratiquer des vitesses régulières. La possibilité de mettre un radar automatique contribuera aussi au respect des vitesses. L'objectif recherché en termes de visibilité et de lisibilité consiste en un travail sur le paysage plus que sur les équipements de la route. Cela s'est fait au-travers de modelés de terrain, des plantations qui jalonnent la perspective ou qui indiquent une prochaine intersection. Les éléments du paysage sont à utiliser pour aider la lecture de la route sans constituer pour autant une gêne pour la lisibilité des usagers. Le projet se veut à la fois contraignant en sécurité (création de carrefours à feux, cheminement piétons...) et offrir une route qui pardonne en ayant un profil en travers relativement large permettant aux usagers de récupérer ou de modifier leur trajectoire. Pour les riverains, il n'est prévu aucun accès direct sauf pour l'impasse Massier. Les emprises ont permis de réaliser des contre-allées permettant d'accroître la sécurité et d'éviter les collisions. La vitesse d'usage étant de 50 km/h, celle-ci permet un usage plus diversifié et plus libre pour ses riverains. Les traversées sont gérées par feux tricolores. Celles-ci sont bien identifiées et conçus à cet effet. Le stationnement n'est pas autorisé le long de la voie, deux parkings sont prévus à proximité pour la desserte des commerces et le stationnement des riverains. Les arrêts de bus sont en encoche et positionnés au plus près des pôles générateurs. La logique d'itinéraires a été conservée, les riverains peuvent effectuer un déplacement relativement direct, continu et cohérent sur le réseau. Enfin pour le personnel intervenant pour l'entretien ou l'exploitation, les aménagements paysagers ont été implantés de manière à être entretenus en dehors de la voie circulée. Les objectifs de la voie ont été de réduire le temps d'exposition aux risques et d'assurer une protection en pouvant intervenir par les aménagements prévus pour les modes doux.

Enfin dans le cadre de la qualité de vie, la RD 6107 a pris en compte les risques naturels, technologiques et les risques d'usages. Deux grandes familles de risques affectent le projet : les risques courants et les risques majeurs. Le principal risque affectant le projet est le risque inondation. Celui-ci transcrit dans le PPRI a permis de localiser les zones à risques. L'objectif du maître d'ouvrage a été de conserver la transparence des crues en tenant compte de la crue exceptionnelle. A ce titre, tous les ouvrages ont été dimensionnés afin de ne pas créer d'écran à l'écoulement des eaux. Leurs tailles imposantes ont entraîné un surcoût important. Au niveau du Madé, plusieurs ouvrages de décharge ont été prévus. De ce fait, la route ne constitue pas un barrage à l'écoulement du vallon. La géologie des lieux n'a pas révélé de zones de glissements. Les remblais assis sur le sol gréseux ne présentent pas de risques de rupture. Les eaux superficielles de la voie sont drainées dans 4 bassins afin de peu perturber les écoulements naturels. Sur la commune d'Antibes, un règlement d'assainissement est en vigueur. Le projet est conforme à celui-ci. En ce qui concerne les risques majeurs, seuls les tremblements de terre peuvent affecter le projet. Celui-ci bâti en surface sera peu ou prou affecté par les vibrations sauf au niveau des ouvrages d'art. Pour ces derniers, ceux-ci respectent les dispositions réglementaires. Un dernier risque a été pris en compte en cas de déversement de produit dangereux. La présence de la mer à proximité et les dispositions réglementaires ont fait que des protections contre ce type d'accident ont été prévues tout le long du projet.

1.7.3 Homme et terre ;

Ce chapitre aborde davantage l'aspect environnemental. Le projet de la RD 6107 a été bâti afin de respecter trois approches. Une approche sensorielle qui a été abordée au travers du confort acoustique, visuel et climatique. Une approche environnementale qui a pris en compte le milieu naturel et son écosystème, la qualité de l'air et la qualité des sols et sous-sols. Enfin une approche des ressources qui a été traitée au travers de quatre objectifs : les matériaux, la gestion de l'eau, l'énergie et la gestion des emprises.

La qualité des ambiances se perçoit et s'apprécie directement à travers les notions de confort et d'inconfort. Le bruit constitue un bon exemple de ce phénomène. Pour le confort acoustique, le maître d'ouvrage a pris toutes les dispositions pour que l'impact de la voie nouvelle soit le moins pénalisant pour les riverains. Le confort acoustique a été l'une des craintes les plus exprimées lors de la concertation publique de telle sorte qu'il est devenu un enjeu pour le maître d'ouvrage. De ce fait, cela a impliqué une approche qualitative et quantitative au-delà de la simple application réglementaire. Le Conseil général a réalisé une étude acoustique complémentaire afin de déterminer l'état initial du site mais aussi des lieux plus éloignés du projet. Cette étude se poursuivra jusqu'à la mise en service totale de l'infrastructure. L'objectif est de respecter le seuil réglementaire voire d'être en deçà lorsque c'est possible. Afin de ne pas provoquer un effet de rupture trop important comme le craignent certains habitants, les murs anti-bruit ont une hauteur relativement peu élevée. Avec plus de 7M€ HT de protections acoustiques, celles-ci représentent près de 25% soit ¼ du montant total du projet. Les protections passives sont réalisées par un profilé en U de la voie quand c'est possible, par des écrans et des merlons paysagers. De plus, le revêtement de la chaussée prévu est le plus efficace en matière de protection phonique afin de garantir une protection maximale aux riverains. En ce qui concerne les protections actives, celles-ci ont été privilégiées dans certains bâtiments compte-tenu du fait que la protection de tels bâtiments nécessitait des murs d'une hauteur importante provoquant une véritable barrière physique dans le paysage. Le projet de la RD 6107 se veut exemplaire en matière de bruit. Ainsi, plusieurs traitements ont été envisagés. Enfin, compte tenu du risque d'afflux sur les voies qui desservent la nouvelle voie, des mesures de bruit ont été étendues dans un secteur plus vaste que celui du projet. Lors de la mise en service, des mesures complémentaires seront réalisées. Celles-ci permettront de déterminer avec plus de précision l'impact du projet sur l'ensemble du territoire et des voies attenantes.

L'autre aspect sensoriel concerne le confort visuel. Nocturne ou diurne, la lumière rythme et conditionne la vie. Les usagers pourront être soumis à des éblouissements notamment le matin et le soir. Les phénomènes de réverbérations qui peuvent causer des éblouissements indirects ont été pris en compte par le choix des matériaux utilisés. Les murs anti-bruits transparents sont prévus afin de ne pas apporter de gêne aux usagers. En intégrant l'aménagement dans le paysage qu'il traverse, l'utilisateur n'aura pas de trouble visuel. De plus, la vitesse réduite permet de profiter du paysage et des aménagements prévus. La largeur des emprises supprime l'effet couloir et la voie s'intègre tout naturellement dans le paysage. L'éclairage quant à lui se veut très discret, voire totalement absent, lorsque l'automobiliste a la possibilité de percevoir des structures ou des sites bénéficiant d'une mise en lumière. Les carrefours sont éclairés. Les mises en lumière offrent un cadre agréable au voyageur, animent le parcours et brisent la monotonie des trajets nocturnes. Afin de limiter les pollutions lumineuses aux abords de l'infrastructure, seuls les aménagements prévus pour les modes doux sont éclairés par une lumière douce et peu agressive.

Enfin, le long de son itinéraire, la RD 6107 est en interaction avec différents microclimats. Les effets climatiques (vent, température...) sont négligeables. L'enjeu de la RD 6107 est d'assurer une insertion optimale de la route dans le contexte local. En ayant un profil rasant, la RD 6107 ne crée pas un effet couloir permettant au vent de s'engouffrer. Les actions mécaniques du vent ont été prises en compte sur les différents ouvrages (murs anti-bruit, candélabres...). En cas de pluies intenses, la végétalisation des talus limitera les effets de ravinement.

La protection, la mise en valeur, la restauration, la remise en état et la gestion des milieux présentent un intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable visé par la RD 6107. L'objectif principal de la déviation est de satisfaire au mieux les besoins de développement des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

Le milieu naturel fortement dégradé et artificialisé ne présente pas un écosystème très riche avec une faune et une flore peu variées. Les différentes études réalisées pour connaître le milieu naturel ont permis d'avoir une

connaissance approfondie de l'environnement. L'objectif est de réduire au maximum les impacts directs sur le milieu traversé. Les destructions directes tendent vers un minimum égal à l'emprise de la plate-forme routière. Les aménagements paysagers en prévoyant de s'appuyer sur les espèces végétales locales selon les milieux traversés, permettent de s'approcher le plus possible des habitats environnants.

En tant que voie nouvelle, la RD 6107 aura une incidence sur la pollution atmosphérique. A l'échelle départementale, la déviation permettra de fluidifier le trafic qui emprunte actuellement des voies étroites, saturées et encombrées. La mise en place d'une onde verte en régulant les vitesses permet d'introduire le concept de « conduite apaisée » qui se traduit par la réduction des émissions unitaires (par véhicule). En plantant environ 700 arbres et près de 15 000m² de plantations arbustives, le projet permet de rééquilibrer les émissions dues à l'infrastructure. La nouvelle voie se présente comme une infrastructure économe en longueur et en temps de déplacement automobile. Les aménagements anti-bruit présentent l'avantage de limiter la propagation. La voie nouvelle éloignée des lieux à enjeux permet de soulager le centre-ville de Golfe-Juan très impacté par la RD 6007 actuelle.

Enfin en ce qui concerne la qualité des sols et des sous-sols, le profil retenu par la voie nouvelle n'a peu ou pas d'impact sur ceux-ci. Les aménagements prévus (bassins de rétention) permettent de limiter les pollutions accidentelles et chroniques.

Enfin, la gestion durable des ressources naturelles constitue une problématique incontournable de la démarche développement durable. Le Conseil général a déjà engagé cette démarche en déconstruisant les bâtiments sis sur les emprises et en obligeant l'entreprise retenue de recycler ou de valoriser les déchets. Le choix des matériaux et produits de construction de la route ayant un faible impact environnemental sera imposé lors de la mise en concurrence des entreprises. Le projet a été étudié afin d'avoir au maximum un équilibre déblais/remblais. Les entreprises retenues pour les travaux devront respecter les Schémas d'Organisation et de Gestion des Déchets.

L'eau est une ressource indispensable pour la vie, les aménagements paysagers prévus cherchent à être le plus économe possible. Le choix des végétaux, la technique d'arrosage, l'utilisation des bassins de rétention, des puits existants, la mise en place de technique du suivi hygrométrique et de l'utilisation rationnelle de l'eau permettent de faire des économies substantielles.

En ce qui concerne l'énergie, il a été décidé de réduire au maximum la consommation des équipements.

La dimension de la plate forme de la voie nouvelle résulte des flux qu'elle doit satisfaire et des différents modes de déplacement utilisés à cette fin. La RD 6107 doit répondre aux besoins des déplacements tant sur le plan modal que multimodal. L'emprise du projet a été retenue pour répondre aux nécessités de déplacement actuel et futur. Cette vision de l'organisation globale du territoire permet de clarifier le rapport entre la route et le territoire. En prévoyant la mise en place pour un TCSP, l'objectif de la voie est de maîtriser la pression foncière, d'orienter les évolutions des territoires et de répondre à une future multifonctionnalité de l'espace public.

En conclusion, la RD 6107 permet d'organiser le territoire pour optimiser les déplacements dans l'espace et éventuellement dans le temps ainsi que les besoins de déplacement. En respectant les documents d'orientation généraux et d'urbanisme, cette route assure la synergie et la cohérence avec le réseau d'infrastructures existant. L'intérêt de la voie est d'optimiser la consommation du sol et son utilisation en augmentant la qualité du cadre de vie des habitants de Vallauris-Golfe Juan, d'Antibes-Juan-les-Pins. Bâti dans une écoute partenariale et transversale retranscrite par la population lors de la concertation publique et les différentes collectivités, le projet initialement prévu a été profondément repensé. Ainsi ce qui était une voie rapide urbaine à 4 voies s'est transformée peu à peu en un « boulevard urbain » intégrant les différents modes de déplacement. Moins impactant tant sur le plan territorial que sur le plan local, le projet de la déviation se veut comme une route positive pour toutes les échelles de territoire en facilitant la vie des usagers de la route tout en respectant celle des riverains. Le maître d'ouvrage, confronté à la nécessité d'une action quotidienne, ne peut qu'amorcer une démarche évolutive qui intégrera peu à peu les progrès de la Haute Qualité Environnementale jusqu'à la réalisation finale du projet. Adapté au contexte en respectant les différentes thématiques sociales, économiques et environnementales, le projet de la RD 6107 est en totale adéquation avec la capacité financière et les stratégies d'aménagement du territoire du Conseil général des Alpes-Maritimes.

1.8 CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE

La déviation de la RD 6007 sur les communes d'Antibes et de Vallauris - Golfe Juan sera classée en route à grande circulation. Une route à grande circulation est une route, quelle que soit sa domanialité, assurant la continuité d'un itinéraire à fort trafic et permettant notamment le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire. Elle fait l'objet à ce titre de règles particulières en matière de police de la circulation

Les routes à grande circulation sont définies par l'article L 110-3 du code de la route. Elles ont fait l'objet de deux décrets d'application : l'un définissant les règles de gestion du réseau des routes à grande circulation et l'autre fixant la liste des routes à grande circulation.

En outre, cette route à grande circulation sera classée comme déviation d'agglomération selon les articles L 152-1 et L 152-2 du Code de la voirie routière.

Du point de vue des modalités de prise en charge des différents éléments constitutifs du projet :

- l'entretien de la voirie sera confié à la subdivision départementale de l'aménagement (SDA) du littoral ouest,
- pour les autres aménagements (trottoirs, pistes cyclables, modes doux, éclairage, aménagements paysagers, aménagements hydrauliques ...), l'entretien sera assuré par les communes d'Antibes et de Vallauris Golfe Juan. Des conventions seront établies entre le Maître d'ouvrage (CG 06) et les communes concernées.

1.9 CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

La RD 6107 tient compte des prescriptions de la charte pour l'Environnement définie par la Municipalité d'Antibes Juan-les-Pins, à savoir :

- gérer les ressources environnementales en tenant compte de l'avenir à long terme : aménagement paysagers économes, maîtrise qualitative et quantitative des eaux pluviales,
- faire face aux risques majeurs et protéger la santé : maintien de la continuité hydraulique et écologique, épuration des eaux pluviales collectées sur la voirie,
- la sécurité et le bien être des habitants, valoriser les richesses et les atouts communaux : vitesse réduite, mise en place d'une onde verte, éclairage discret, définition de mesures acoustiques (murs antibruit, écrans, merlons paysagers, revêtement de chaussée adapté), intégration paysagère du projet,
- renforcer la démocratie locale.

1.10 REDISTRIBUTION DE VOIRIE

Le projet de déviation de la RD 6007 sur les communes d'Antibes et de Vallauris Golfe Juan va modifier la configuration des voiries et l'accès à différentes zones. De l'Est (giratoire des Eucalyptus) vers l'Ouest (giratoire du pont de l'Aube), suite à la réalisation du projet, les voiries seront redistribuées comme telles :

- la déviation de la RD 6007 sera raccordée sur le giratoire des Eucalyptus. Pour les véhicules venant de Cannes, une voie d'évitement du giratoire permettra le raccordement de la déviation à la RD 6107 existante,
- un carrefour avec le chemin des Eucalyptus sera créé et le trafic sera géré par un carrefour à feux. Les tournes à gauches sont interdits,



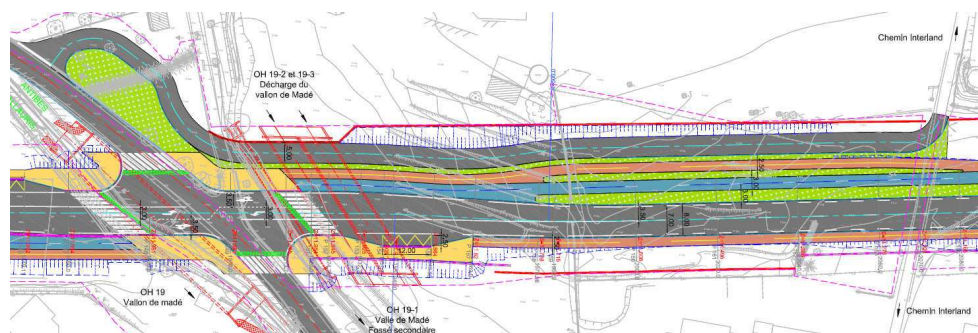
Carrefour du chemin des Eucalyptus et giratoire des Eucalyptus

- l'avenue des chênes sera fermée et deviendra donc une impasse,
- l'avenue des Eucalyptus sera fermée à la demande des propriétaires. Seul un accès piéton et cycliste sera conservé,



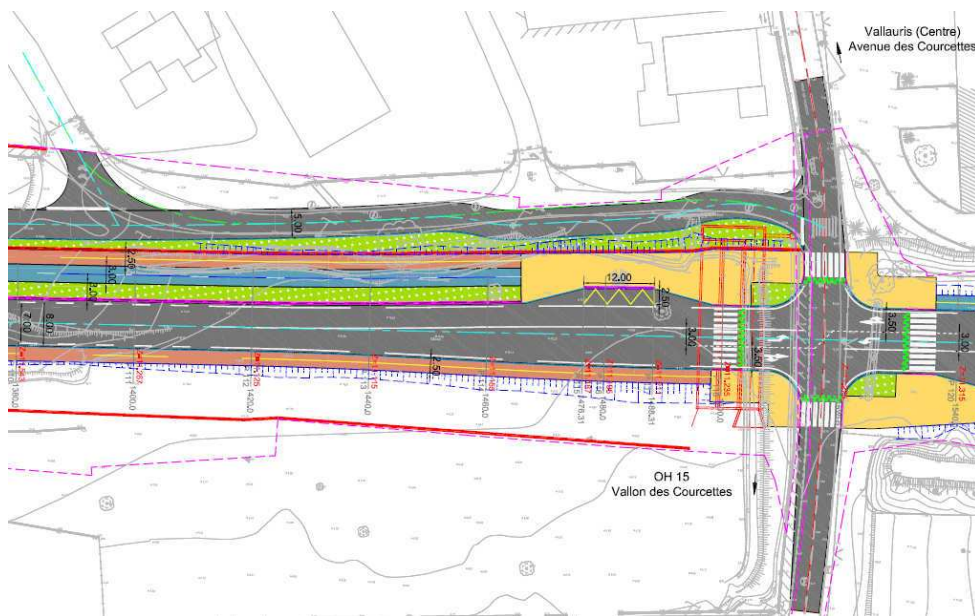
Avenues des Chênes et des Eucalyptus

- le chemin Interland sera fermé. Côté Nord, un accès aux propriétés sera assuré par la contre allée, depuis le chemin de Notre Dame,
- un carrefour avec le chemin de Notre Dame est créé et le trafic sera géré par carrefour à feux. Des tournes à gauche sont prévus,



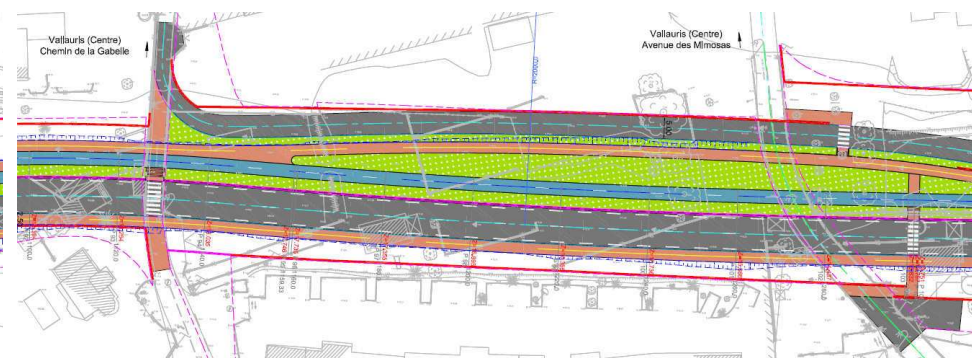
Chemin Interland et Carrefour du chemin de Notre Dame

- un carrefour avec l'avenue des Courcettes est créé et le trafic sera géré par carrefour à feux. Des tournes à gauche sont prévus,



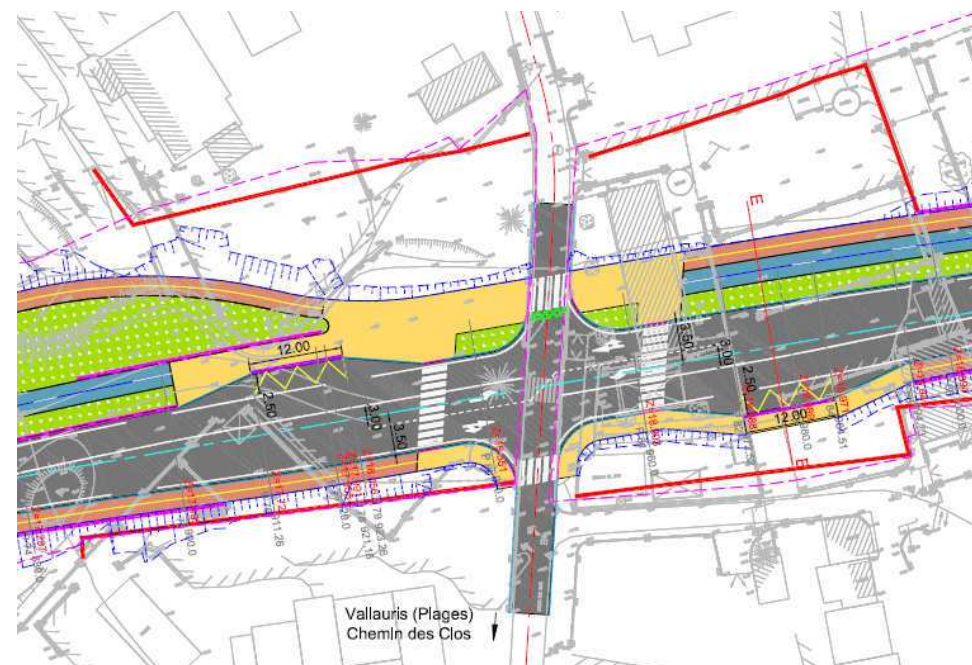
Avenue des Courcettes

- l'avenue des Mimosas et le chemin de la Gabelle seront fermés. Pour les propriétés côté Nord, un accès sera assuré par une contre allée depuis le carrefour avec l'avenue des Courcettes.



Avenue des Mimosas et Chemin des Courcettes

- un carrefour avec le chemin des Clos est créé et le trafic sera géré par carrefour à feux. Des tournes à gauche sont prévus,



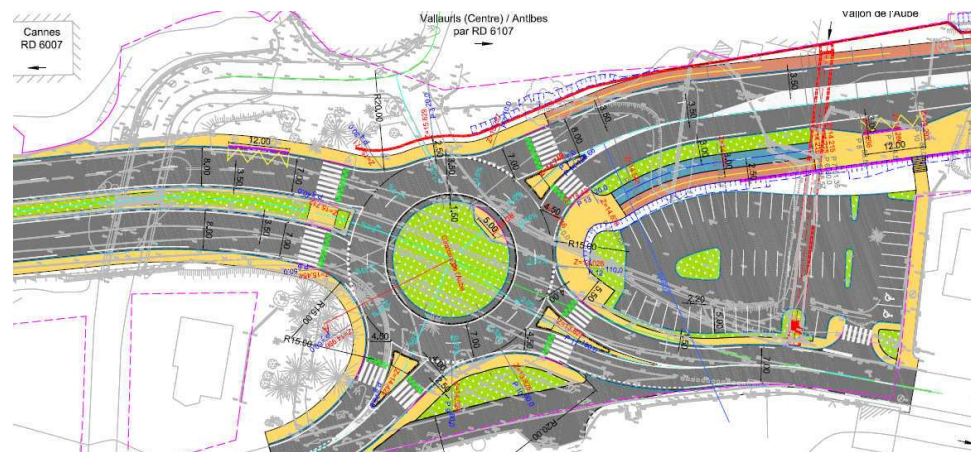
Chemin des Clos

- un carrefour avec l'Avenue Clément Massier est créé. Il s'agit d'un giratoire qui permettra une meilleure distribution du trafic, un accès riverain sera maintenu pour permettre l'accès aux propriétés côté Nord, il s'agit du seul accès direct sur la RD 6107,
- l'impasse Massier est conservée en l'état,



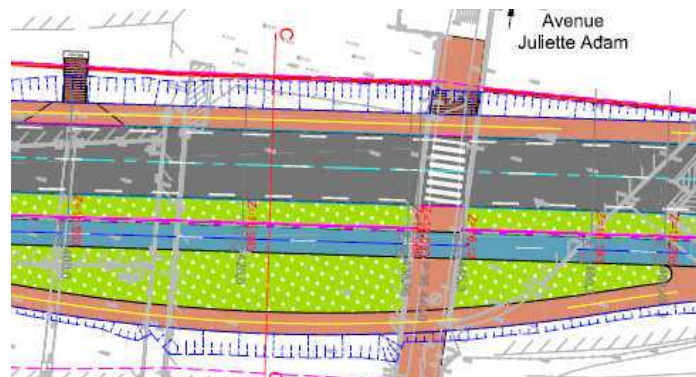
Avenue et Impasse Clément Massier

- la déviation de la RD 6007 sera raccordée sur la RD 6007 actuelle, à l'aide d'un giratoire au niveau du carrefour du Pont de l'Aube,



Carrefour du Pont de l'Aube

- l'avenue Juliette Adam sera fermée. Seul un accès piéton et cycliste sera conservé,



Avenue Juliette Adam

2 Caractéristiques principales de l'ouvrage

2.1 TRACE EN PLAN ET PROFILS EN LONG

Tracé en plan :

L'axe principal de la RD 6107 est mis en place de manière à inscrire la chaussée et ses abords dans la limite des emprises foncières définies et permettre le raccordement à chaque extrémité du projet ainsi qu'aux diverses intersections avec les rues existantes. L'axe en plan est composé d'une succession d'arcs et d'alignements droits.

La longueur totale de la RD6107 concernée entre le carrefour de l'Aube et le carrefour giratoire existant des Eucalyptus est de 2666 mètres.

L'axe en plan se décompose en deux sections :

- une première section, longue de 692,28 m, entre le nouveau carrefour giratoire de l'Aube et le carrefour giratoire créé sur l'avenue Clément Massier,
- une seconde section, longue de 1973,65 m, entre le carrefour giratoire créé sur l'avenue Clément Massier et le carrefour giratoire existant des Eucalyptus.

Profil en long :

Le profil en long de l'axe principal du projet suit le profil en long du terrain naturel existant de manière à limiter l'impact des déblais/remblais et à permettre le raccordement altimétrique au niveau de toutes les intersections avec les rues transversales qui font l'objet d'un carrefour à feux.

Carrefours :

On recense sur le linéaire l'implantation de quatre carrefours à feux :

- chemin des Clos.
- avenue des Courcettes.
- chemin de Notre-Dame (ou de Vallauris).
- chemin des Eucalyptus.

Au droit de ces carrefours à feux, l'insertion d'une voie de tourne à gauche (sauf carrefour avec le chemin des Eucalyptus) entraîne un élargissement de la chaussée à 10 m. Seul le carrefour avec le chemin des Eucalyptus n'est pas concerné par l'insertion d'une voie de tourne à gauche compte tenu de la proximité du carrefour giratoire des Eucalyptus.

La transition entre la RD6107 et la RD6007 à l'ouest se fait par un carrefour de type giratoire au niveau du pont de l'Aube. L'intersection entre la RD6107 et l'Avenue Clément Massier est également traitée en carrefour giratoire. Enfin, le raccordement de la RD 6107 sur le carrefour des Eucalyptus à l'est se traduit par la création d'une branche à deux voies en entrée et en sortie.

Une étude de simulation dynamique a vérifié l'efficacité du fonctionnement du système d'onde verte à 50 km/h (technique de régulation de la circulation automobile qui consiste en la synchronisation des véhicules avec le rythme de passage des feux au vert sur toute la partie de l'axe de circulation régulé), ainsi que la capacité de chaque carrefour. Celle-ci démontre que les carrefours fonctionnent à un horizon de 20 ans après la mise en service. L'onde verte peut être réglée afin de faciliter au maximum l'écoulement du trafic.

2.2 PROFIL EN TRAVERS TYPES

Sur cet axe on considère un profil en travers type général en 2x1 voie en section courante. La configuration du profil en travers 2x1 voie est la suivante :

- voies de circulation : 2 x 3,50 mètres
- bandes Dérasées : 0,50 mètre
- trottoir : 2,50 mètres
- piste cyclable : 3,00 mètres
- espaces verts : variables
- largeur mini de plate-forme : 16,00 mètres

Des emprises ont été réservées pour permettre éventuellement l'implantation d'un TCSP (largeurs variables).

2.3 OUVRAGES D'ART ET TRAVAUX ANNEXES

Ouvrage d'art :

Le projet comprend la réalisation de 17 Ouvrages Hydrauliques (Vallon de l'Aube, Vallon de la Mer, Vallon de Maure, Vallon de Puadon, Vallon Baraya, Vallon Issourdadou, Vallon des Clos, Vallon des Courcettes, décharge du vallon de Madé (x 7), Vallon de Madé, Vallon des Eucalyptus).

Parmi les ouvrages les plus importants :

- Ouvrage hydraulique de l'Issourdadou : il est envisagé la réalisation d'un ouvrage cadre unique de 12 m d'ouverture,

Assainissement :

Le drainage de surface des aménagements concernés s'effectuera au moyen de regards avaloirs et grilles positionnés régulièrement de part et d'autre de la chaussée, suivant les pentes transversales. L'eau ainsi collectée sera véhiculée à l'aide de collecteurs ou de caniveaux situés sous trottoirs et espaces verts jusqu'aux bassins. Les bassins seront composés en amont d'une partie étanche pour confinement de pollution éventuelle avant rejet dans le second bassin écrêteur. Les collecteurs et caniveaux auront une section variable suivant la quantité d'eaux de ruissellement de chaussée récupérée.

En ce qui concerne les eaux collectées en pied de talus et aux abords du projet (contre-allées, raccordement sur rue transversales,...), celles-ci seront dirigées soit vers les exutoires existants soit vers les ouvrages cadres créés pour rejet dans les vallons.

On dénombre sur l'ensemble du linéaire 4 bassins de rétention - traitement comprenant une zone de confinement (en cas de pollution notamment) et une zone d'écrêtement de débit avant rejet dans le vallon concerné :

- bassin 01 situé à l'Est de la RD 6107 - Rejet dans le vallon de la Mer,
- bassin 02 situé à l'Est de la RD 6107 - Rejet dans le vallon de l'Issourdadou,
- bassin 03 situé à l'Ouest de la RD 6107 - Rejet dans le vallon des Courcettes,
- bassin 04 situé à l'Ouest de la RD 6107 - Rejet dans le vallon des Eucalyptus,
- 2 bassins décanteur/déshuileur seront également mis en place avant rejet vers les vallons de l'Aube et des Courcettes.

Modes doux :

Au regard des enjeux environnementaux forts et dans l'objectif de réaliser un aménagement urbain dans lequel tous les modes de déplacement peuvent coexister en harmonie, le projet de RD6107 privilégie les modes doux ainsi que les transports collectifs. Le projet de nouvelle voie RD6107 a été conçu en intégrant sur tout le linéaire, de larges trottoirs de chaque côté des voies ainsi qu'une piste cyclable. Plusieurs de zones de stationnement ont été également prévues pour favoriser les modes doux et transports collectifs.

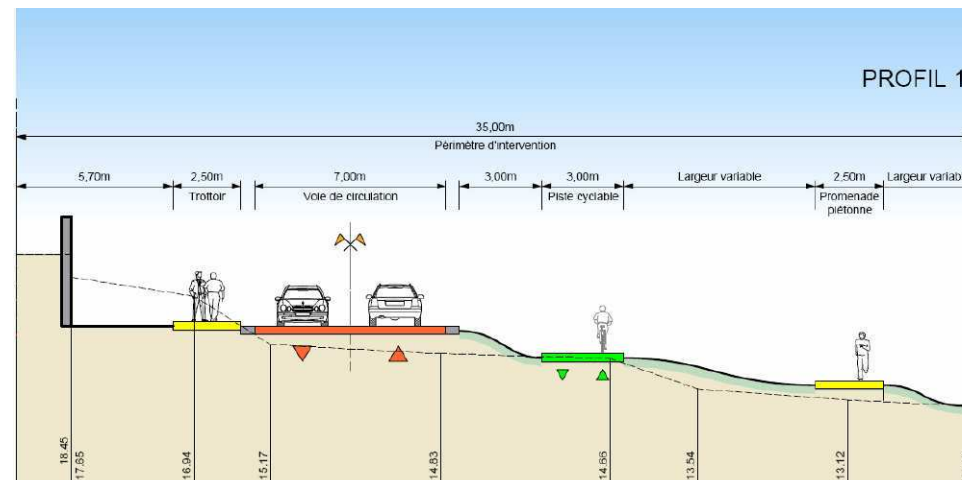
Le profil type, appliqué de façon générale, est constitué de :

- un trottoir de 2,5 m accolé à la route
- une chaussée à double sens de largeur 8 m (soit 7 m entre marquages)
- un espace vert de largeur 3 m
- une piste cyclable de largeur 3 m
- un espace vert de largeur variable
- un cheminement piéton de largeur 2,5 m

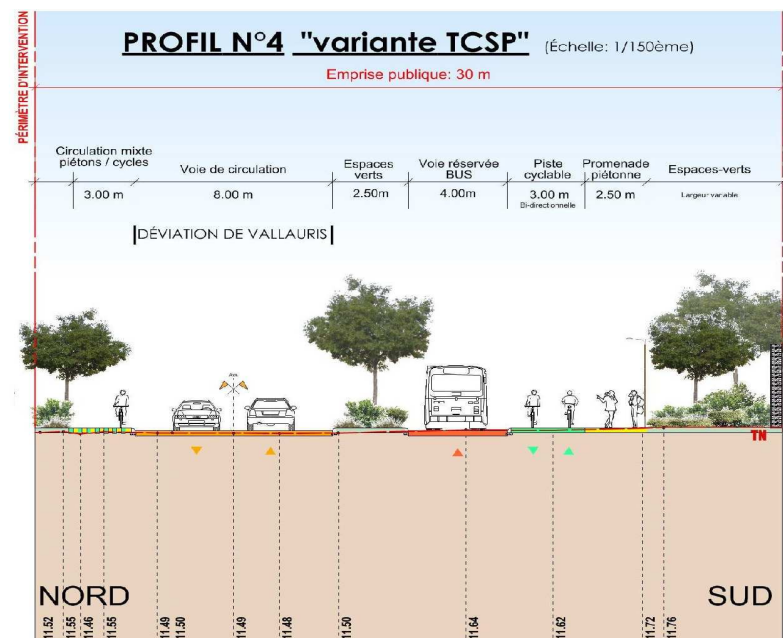
La RD 6107 sera intégrée dans les réseaux de transports en commun locaux (Réseau TAM, Envibus, ...) et permettra de compléter le réseau déjà existant. Le projet de boulevard urbain RD6107 prévoit l'implantation d'arrêts de bus, qui sont généralement situés à proximité des carrefours et giratoires. Douze arrêts de bus ont été implantés : six par sens de circulation. L'inter distance moyenne entre les arrêts de bus est de 500 m.

Le projet est porteur de différents modes de déplacement qu'il conviendra de faire cohabiter le plus harmonieusement possible, en conservant la possibilité de mettre en œuvre un TCSP à terme.

Le profil type est présenté ci-après :



Le projet du prolongement de la RD 6107 a pris en compte l'éventuelle création d'un TCSP (hypothétique 4^{ème} tranche du programme). A ce titre des emprises ont été prévues pour accueillir le futur transport en commun. A ce jour, le type de transport en commun n'a pas encore été choisi. Le Département n'étant pas maître d'ouvrage, celui-ci ne peut se prononcer sur le profil définitif qui sera retenu. Celui-ci a cependant intégré dans son projet la possibilité de mettre en œuvre un TCSP. Il s'agit d'un couloir à voie unique de transport en commun qui sera réalisé en lieu et place de la piste cyclable actuelle prévue dans un premier temps. Cette dernière sera rétablie à proximité. Le croisement du transport en commun sera organisé au droit d'encoches spécifiques.



2.4 LE PROJET VIS-A-VIS DE LA THEMATIQUE DEVELOPPEMENT DURABLE

Les objectifs poursuivis sont les suivants :

- assurer le meilleur dialogue entre le projet et l'environnement naturel et urbain dans lequel il s'inscrit. Pour cela, le projet devra constituer une réponse appropriée aux exigences et aux contraintes du site, notamment en matière de paysage, de relations avec les habitants, mais aussi de circulation routière, cycle et piétonne, de bruit, d'équipements privés et publics existants ou à venir,
- gérer de façon économe, les ressources naturelles et notamment celles qui sont non renouvelables. Pour cela, la réflexion portera sur le choix des matériaux des aménagements et des équipements publics, tant au niveau qualitatif que quantitatif. De la même façon, une recherche sera également réalisée sur les dispositions à mettre en oeuvre pour réduire les consommations en arrosage (végétaux adaptés) et en électricité/éclairage (matériel économe en énergie à la fabrication et à l'exploitation).
- limiter les nuisances propres aux chantiers de réhabilitation. Le chantier sera source de diverses nuisances (bruit, poussières, circulations de camions, etc.). Pour permettre de limiter ces nuisances, une « charte chantier vert » sera réalisée. Jointe au dossier de consultation des entreprises, cette charte indiquera les mesures à respecter pour limiter toutes ces nuisances.

Pour atteindre ses objectifs, l'équipe de Maîtrise d'oeuvre a développé les points suivants :

- **qualité des espaces publics**
 - o séparation claire et visible des différents usages : VL, Piétons, Cycles, loisirs...
 - o prise en compte des PMR (Personnes à mobilité réduite) : abaissement des passages piétons pour les fauteuils roulants, feux tricolores avec avertisseurs sonores, bande podotactile au droit des traversées,
 - o création d'ambiances variées délimitant bien les usages et les fonctions,
 - o qualité d'intégration au site des surfaces créées,
 - o limitation des dépenses énergétiques,
 - o examen du bilan énergétique des matériels et matériaux proposés (à la fabrication, à l'exploitation)
 - o choix d'équipements intrinsèquement performants : lampes à économie d'énergie, appareils professionnels avec systèmes de gestion intelligente de l'énergie (veille, électronique de puissance, etc...),
 - o mise en place de dispositifs permettant de limiter la puissance appelée sur le réseau : dispositifs d'effacement à la pointe, gestionnaires de puissance, programmeurs, GTC de l'éclairage public, etc....

Notons que l'éventuelle réalisation du Transport en Commun en Site Propre (hypothétique 4^{ème} tranche du programme) a été prise en compte lors de la définition des aménagements paysagers. En effet, ces derniers seront implantés en limite des emprises. Les plantations situées sur les emprises nécessaires à la réalisation des encoches de croisement seront transplantées le cas échéant.

- **limitation de la consommation d'eau**
 - o un projet paysager adapté au climat et peu consommateur d'arrosage : l'utilisation de plantes indigènes et un jeu entre les espaces minéralisés et végétalisés permettra également au site d'être moins sensible aux risques d'incendie,
 - o mise en place d'appareils économes : arrosages programmés la nuit, gouttes à gouttes, stockage d'eau au niveau des racines,

- **limitation de l'apport en matériau**
 - o optimisation des structures de chaussée et de revêtement en croisant les paramètres suivants :
 - empreintes environnementales des matériaux en apport (grave, bitume, béton) dont distance de la ressource,
 - empreintes environnementales des matériaux à évacuer dont distance de transport,
 - o prise en compte de la facilité des opérations de réfection ultérieure dans le choix des matériaux (disponibilité des matériaux, modularité de l'aménagement),
- **limitation des coûts d'exploitation et d'entretien :**
 - o choix de végétaux à faible volume de feuilles caduques,
 - o positionnement des arbres de façon à éviter la chute des feuilles dans les zones de bassin, fontaines, évacuation des eaux pluviales...
 - o choix des matériaux de sol adaptés aux usages : Voiries sol sombre pour que les fuites d'huiles, de graisses et hydrocarbures restent le moins visible,
 - o aménagement piéton facilement nettoyable avec un engin mécanisé
 - o positionnement adapté des emplacements enterrés de dépose et de collecte des ordures ménagères avec tri sélectif.
- **suivi des chantiers**
 - o mise en oeuvre d'un SOGED : Schéma Organisationnel de Gestion et d'élimination des déchets (ce document sera demandé à l'entreprise d'infra au même titre que son PAQ ou ses procédures).

De même, concernant les ouvrages d'art, les facteurs de développement durable ont été pris en compte. Les principaux aspects concernent :

- le recours à la préfabrication pour la majorité des ouvrages afin d'obtenir une meilleure gestion des matériaux (béton plus performant offrant une meilleure durabilité, épaisseur des parois plus réduite etc...)
- la conception des têtes pour faciliter l'adaptation à un éventuel élargissement de la plate-forme routière :
 - o type de tête avec murs ou murets en retour limitant les futurs travaux de démolition pour allonger l'ouvrage,
 - o radiers et voiles des têtes conçus pour accepter une couverture sans renforcements.
- les solutions avec ouvrage monolithe sont privilégiées pour limiter les travaux d'entretien et de réparations des équipements tels qu'appareils d'appui et joints de chaussée,
- la mise en place d'ouvrages définitifs ne nécessitant pas de revenir dans une date ultérieure (de manière à protéger les vallons).

3 Appréciation sommaire de la dépense

3.1 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Montants en Millions d'euros TTC	Entre 2006 et 2010	Après 2010	Total Général
Postes			
Études	1,25	0,2	1,45
Acquisitions foncières	0,00	0,00	0,00
Travaux divers	0,69	0,27	0,96
Travaux projet			
<i>Prix généraux</i>		1,44	1,44
<i>Travaux préparatoires</i>		1,72	1,72
<i>Terrassements</i>		2,66	2,66
<i>Assainissement</i>		2,13	2,13
<i>Chaussée</i>		5,38	5,38
<i>Ouvrages d'art</i>		8,00	8,00
<i>Équipement d'Exploitation - Sécurité</i>		1,69	1,69
<i>Espaces verts</i>		3,10	3,10
<i>Mobilier urbain</i>		1,32	1,32
<i>Protections acoustiques</i>		8,13	8,13
Total Travaux	0,69	35,84	36,53
Total	1,94	36,04	37,98

Nota : Le montant des études, des acquisitions foncières et des travaux engagés par l'État avant le transfert au Département n'a pas été présenté.

3.2 FINANCEMENT

L'investissement sera entièrement pris en charge par le Conseil général des Alpes-Maritimes, avec une contribution de l'État à hauteur de 20%.

Des conventions d'entretien et d'exploitation seront établies avec les communes respectives.

