

---

*Autorisation d'Exploitation Commerciale - Village de Sophia  
Recours en annulation contre l'autorisation de la CDAC des Alpes-Maritimes.*

---

*Antibes le 16 février 2024*

*Commission Nationale d'Aménagement Commercial*

*Direction Générale des Entreprises  
61 bd Vincent Auriol  
75703 Paris Cedex 13*

*Courriel : [Emmanuel.Marc@finances.gouv.fr](mailto:Emmanuel.Marc@finances.gouv.fr)  
[greffe-cnac.dge@finances.gouv.fr](mailto:greffe-cnac.dge@finances.gouv.fr)*

*OBJET : CDAC Village de Sophia, Alpes Maritimes du 17 Janvier 2024  
Recours contre l'AEC de la CDAC des Alpes-Maritimes*

*Madame la Présidente de la CNAC,*

*La Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) des Alpes Maritimes à laquelle j'ai siégé, a par l'avis 2023-07 du 17 janvier 2024, donné un avis favorable à l'exploitation commerciale d'un centre commercial de surface d'une surface de vente de 30 303 m<sup>2</sup>, sur l'emprise d'un terrain de plus de 75 400 m<sup>2</sup>, pour la SCI Brutus donc le siège est à Paris (75006), 1 rue des Grands Augustins, représentée par son gérant Philippe Journo, propriétaire de la Compagnie de Phalsbourg, après avis favorable de la DDTM.*

*Production : CDAC2024-01-25 Avis Préfet CDAC (Village de Sophia)*

*Le projet artificialise des sols et présente de nombreuses externalités négatives, qui ont été notifiées aux services instructeurs et exprimées devant la commission et qui devraient figurer au compte-rendu.*

*J'ai l'honneur de porter recours contre l'avis de la CDAC, et sollicite la CNAC à remettre un avis indépendant. A cette fin, veuillez trouver ci-joint un dossier complétant mes observations initiales.*

Christophe DUBLY

Collège Aménagement du Territoire et  
Développement Durable  
CDAC Alpes Maritimes

Contact : [cbdubly@gmail.com](mailto:cbdubly@gmail.com)  
+33 6 60 12 73 98

Les Castellins. 161 Chemin de Saint Julien  
06410 - BIOT

## **SOMMAIRE**

*Courrier portant recours contre l'avis de la CDAC  
Rappel des faits  
Recevabilité*

### **1° PARTIE - PREALABLES à la CDAC**

*Historique d'une AEC caduque  
Le projet n'est pas en cours d'instruction ou de réalisation  
Il ne s'agit pas d'une modification substantielle  
Il ne s'agit pas d'un terrain artificialisé  
Un dossier lacunaire  
Disfonctionnement de la CDAC (Loi ELAN)*

### **2° PARTIE - ENVIRONNEMENT DU PROJET**

*Une offre commerciale déjà très dense  
Un projet déstabilisateur et dangereux  
Explosion de la congestion routière*

### **3° PARTIE - COMPLEMENTS A NOTRE AVIS A LA CDAC**

#### **I - INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET**

##### ***FOCUS sur la CHARTE de SOPHIA-ANTIPOLIS***

#### **II - ANALYSE DES DISPOSITIONS APPLICABLES AU PROJET**

##### ***FOCUS sur LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LOIS APPLICABLES***

*Le projet présenté est incompatible avec le STRADDET*

*La procédure de ZAC est contestée*

*Le projet est incompatible avec la loi ZAN*

*Le projet est incompatible avec le respect de la trame verte*

*Le projet est incompatible avec la gare de la future ligne ferroviaire Marseille-Nice*

##### *A - Aménagement du territoire*

*A1 Localisation du projet et son intégration urbaine*

##### ***FOCUS SUR L'INSERTION URBAINE***

*A2 Consommation économe de l'espace*

##### ***FOCUS SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE***

*A3 Effet sur l'animation urbaine*

##### ***FOCUS SUR L'IMPACT COMMERCIAL***

*A4 Effets sur les déplacements*

##### ***FOCUS SUR L'ACCESSIBILITE DU PROJET***

##### *B - Développement durable*

##### *C - Protection des consommateurs*

##### *D - Nouveaux critères d'AEC*

##### ***CONCLUSION DE NOTRE AVIS EN CDAC***

### **4° PARTIE - CONCLUSIONS**

## **Rappel des faits**

---

Par avis no 2023-07 en date du 17 janvier 2024, la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) des Alpes-Maritimes a, après avis favorable de la DDTM, émis un avis favorable à l'exploitation commerciale d'un complexe marchand d'une surface de vente de 30 303 m<sup>2</sup>, sur l'emprise d'un terrain de plus de 75 400 m<sup>2</sup>, en faveur de la SCI BRUTUS, sise à Paris (75 006), 1 rue des Grands Augustins, représentée par la société Mall & Market dont le siège social se situe 18 rue Troyon 75 017 Paris.

Le pétitionnaire, arguant d'une modification substantielle de son projet, il a demandé une nouvelle autorisation d'exploitation commerciale en application de l'article L. 752-15 du code de commerce, après examen de son dossier, une nouvelle autorisation lui a donc été octroyée le 17 janvier dernier.

Convoqué pour siéger à la CDAC, par mail du 26 décembre 2023, j'ai fait part à la CDAC de mes premières questions concernant le dossier de la demande d'autorisation d'une surface commerciale de 30.303 m<sup>2</sup> sur la commune de Valbonne dans la ZAC des Clausonnes, qui a été transmis le 19 décembre aux membres de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial.

Production : CDAC2023-12-23 CB Questions Commission Départementale

En complément du dossier du 19 décembre, la préfecture nous a communiqué le 11 janvier 2024 le rapport d'instruction de la DDTM et des éléments complémentaires, apportés par le pétitionnaire, justifiant d'une artificialisation du site du projet "village de Sophia".

Dans ce rapport d'instruction : dans la partie historique, aucune information sur la date de demande, de délivrance et l'état de réalisation du permis de construire validant la CDAC de 2014 et sur la recevabilité du permis de construire modificatif déposé en juillet 2023 en rapport au permis d'origine.

Le dossier était constitué des productions suivantes :

Production : CDAC2023-07 Analyse d'impact

Production : CDAC2023-07 Dossier AEC

Production : CDAC2023-07 Formulaire R 751-4 Decl. d'Intérêt Commercial

Production : CDAC2023-07 Ordre Du Jour

Production : CDAC2024-01-10 DDTM Village de Sophia Rapport Instruction

Production : CDAC2024-01-10 M&M - Compléments Sujet Artificialisation

Production : CDAC2024-01-10 M&M - Lettre d'Accompagnement

Production : CDAC2024-01-10 Réponse DDTM au GADSECA - Village de Sophia

C'est donc sur la base de ces documents et de l'historique de ce dossier que j'ai formulé mes observations, sans prétendre pouvoir aborder tous ses aspects, par l'envoi d'un mail à la CDAC le 16 janvier 2024.

Production : CDAC2024-01-14 CD Observations CDAC Village de Sophia

*A l'occasion de ce recours en CNAC, j'enrichi le dossier ci-dessous de considérations complémentaires, notamment pour éclairer la CNAC d'éléments de contexte locaux dont elle pourrait ne pas avoir connaissance et je vous propose ce mot d'introduction :*

*Depuis 2014, année où a été délivrée l'AEC, le monde a continué de bouger et peut être plus que d'habitude. Le changement climatique, les sécheresses, les inondations touchent davantage notre pays. Le COVID et la guerre en Europe ont ébranlé nos certitudes sur la santé et la paix. Depuis 10 ans nous quittons une époque pour une autre. Notre représentation nationale ne s'est pas trompée, elle cherche à adapter notre société à son avenir. De très nombreuses lois ont été votées : Climat et Résilience, Modification du Code du commerce, NOTre, ELAN ... Notre environnement juridique a changé. Un projet aujourd'hui ne peut plus être celui d'hier et tant mieux.*

*La société civile et nos élus ont un peu de mal à intégrer tous ces changements et certains préfèrent les ignorer, d'autres à privilégier l'équilibre de leur budget. Le temps passe et OpenSky ne fait plus rêver. Le village de Sophia est un clone qui veut nous faire croire à un nouveau concept plus séduisant avec un simple camouflage végétal. Pendant ce temps, le commerce de centre-ville est à la peine que ce soit à Vallauris et Grasse pour lesquels il a fallu engager des opérations de revitalisation avec des financements publics. Le commerce de proximité est lui aussi en difficulté même au cœur de la prestigieuse technopole de Sophia-Antipolis dans les quartiers de Garbejaire et de Saint Philippe.*

*Le village de Sophia n'apporte rien de bénéfique à notre territoire avec lequel il ne développera aucun lien et favorisera la disparition de commerces utiles mais fragiles. Il est grand temps de mettre le projet à plat sur la table avec une programmation différente répondant aux vrais besoins identifiés dans le secteur des Clausonnes et en conformité avec les lois et règlements.*

**La qualité pour agir du demandeur**

M. Christophe Dubly est membre de la CDAC. Il a siégé à la commission lors de la délibération relative à cette autorisation, en qualité de personne qualifiée du collège Développement Durable.

Production – CDAC2023-07 Arrêté de Composition de la CDAC 06  
Production – CDAC2024-02-14 Village Sophia Valbonne PV et Annexe

**M. Christophe Dubly a donc intérêt à agir contre la décision critiquée.**

M. Christophe Dubly, membre du Conseil d'Administration du GADSECA, a été proposé par le GADSECA à Monsieur le Préfet pour qu'il puisse siéger à la CDAC. Le GADSECA est le Groupement des Associations de Défense des Sites et de l'Environnement de la Côte d'Azur, agréé de protection de l'environnement en application de la loi n° 95101 du 02 Février 1995 depuis 1978 à la Préfecture des Alpes Maritimes (agrément renouvelé le 4 février 2019 par AP 2019-88 des Alpes-Maritimes, et en cours de renouvellement).

**Sur la recevabilité du recours.**

Pour cette autorisation, la CDAC a siégé le 17 janvier 2024.

Production – CDAC2023-07 Convocation

**Apprécié à la date d'envoi, le présent recours, est donc formé dans le délai de 1 mois, conformément aux l'articles L. 752-17 et R752-30 du code de commerce.**

**Nous demandons à la commission de juger la requête recevable**

## I° PARTIE - PREALABLES à la CDAC

*Dans cette première partie, nous argumentons que le dossier n'aurait pu dû donner lieu à une convocation de la CDAC au terme de l'instruction au vu des éléments qui suivent :*

- *Historique d'une AEC caduque*
- *Le projet n'est pas en cours d'instruction ou de réalisation*
- *Il ne s'agit pas d'une modification substantielle*
- *Le projet augmente l'artificialisation des sols*
- *Un dossier lacunaire*
- *Disfonctionnement de la CDAC (Loi ELAN)*

## **Historique d'une AEC caduque**

La Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) des Alpes Maritimes a autorisé, par la **décision** 79 du 16 octobre 2014 la SCI Brutus dont le siège est à Paris (75006), 1 rue des Grands Augustins, représentée par son gérant Philippe Journo, propriétaire de la Compagnie de Phalsbourg, à créer un pôle commercial d'une surface de vente de 42 959 m<sup>2</sup>.

Production : CDAC2014-10-ZAC-Clausonnes-EXTRAIT-Autorisation-Prefet

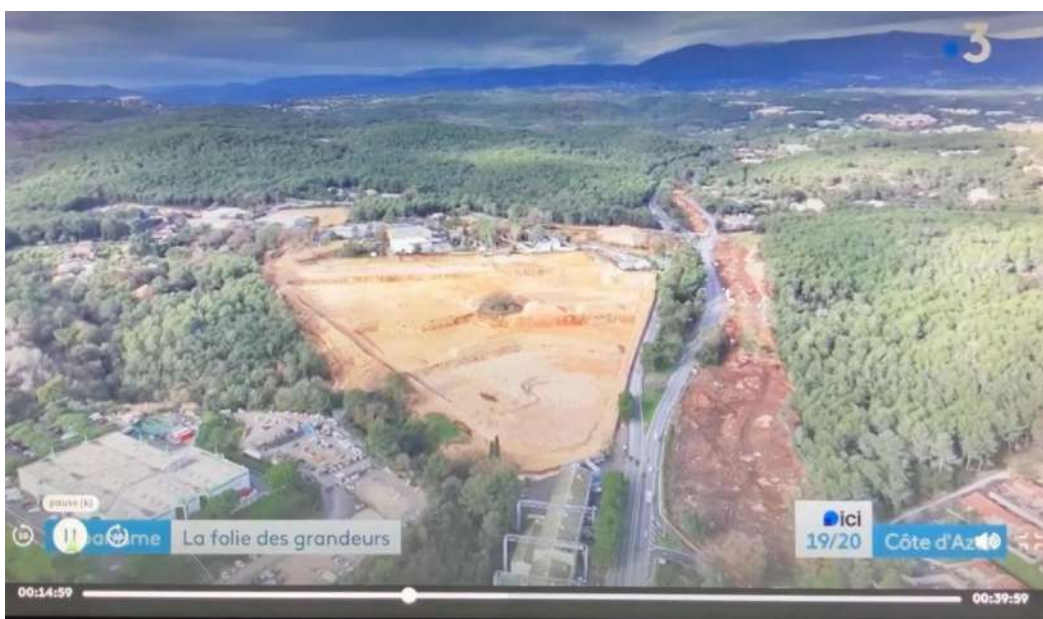
Cette AEC n'a fait l'objet d'aucun recours en CNAC en 2014 et 2015.

Le 14 novembre 2016, la commune de Valbonne a accordé à la SCI Brutus le permis de construire pour ce centre commercial.

**L'article R.752-20** du code du commerce dispose que « pour les projets nécessitant un permis de construire, l'autorisation d'exploitation commerciale est périmée dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le permis de construire est devenu définitif, pour les surfaces de vente qui n'ont pas été ouvertes au public. Ce délai est prolongé de quatre ans pour les projets portant sur la réalisation d'une surface de vente de plus de 6 000 mètres carrés. »

A ce jour, les surfaces de vente ne sont pas ouvertes au public puisque les travaux de construction n'ont pas été entrepris, les parcelles sont vierges de construction, seule la phase du terrassement a été réalisée :

Prise de vue FR3 le 11 janvier 2024 :



En l'absence de recours recevable, le permis serait devenu définitif le 15 janvier 2017, et l'autorisation accordée en CDAC le 16 octobre 2014 serait périmée dans le délai de 7 ans du permis de construire définitif soit le 16 janvier 2024, à condition que les surfaces de vente ne soient pas ouvertes au public à cette date.





*Une modification aurait donc été sollicitée sur une autorisation arrivée à expiration et cette modification a été autorisée le lendemain de sa date de péremption de l'autorisation.*

*Se prévalant d'une modification sur une autorisation caduque, le pétitionnaire doit apporter, au dossier soumis, une preuve de l'extension de la validité de l'autorisation antérieurement délivrée. Ce qui n'est pas le cas.*

*Le promoteur met en avant une prolongation de délai de son AEC par le fait qu'il y aurait eu un recours à la suite de l'obtention du permis de construire le 14 novembre 2016 sans apporter le jugement permettant cette prolongation, et sans produire aucun justificatif de prorogation du permis de construire au dossier*

*Nous n'avons pas pu vérifier les décisions de la CNAC pour 2016 et 2017 :*



*Le site la CNAC ne permet pas de connaître ses décisions pour 2017, et sont introuvables par ailleurs sur internet.*

*Sollicitée à ce sujet, la DGE n'a pas pu répondre dans un délai utile à cette introduction de recours :*

De : Pôle web DGE <[no-reply@finances.gouv.fr](mailto:no-reply@finances.gouv.fr)>  
 Date: jeu. 8 févr. 2024 à 09:53  
 Subject: Question déposée sur le portail de la DGE

Bonjour M./Mme,  
 [\*\*\*]

Votre message Liste des Decisions de la CNAC en 2016-2017 ? a bien été enregistré le Jeudi 8 février 2024.  
 Si votre question est de la compétence de la DGE, nous la transmettrons au service concerné et une réponse vous sera apportée dans les meilleurs délais.

Cordialement,  
 Le pôle Web de la DGE  
 Téléphone du Ministère de l'Économie, des Finances et de la Relance : +33 1 40 04 04 04

Suite au changement de législation modifiant le régime des AEC, le conseil d'état, par arrêt n° 409833 rendu 14 novembre 2018, considère que la décision d'AEC antérieurement à la loi, vaut avis valide pour un PC délivré postérieurement à la loi Pinel de 2015. Mais « **dans ce cas, seule la décision de la CNAC est susceptible de faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir en tant qu'acte valant AEC. En effet, l'AEC ayant déjà été accordée, le PC ne peut faire l'objet d'un recours qu'en tant qu'il vaut autorisation de construire** »

Or, selon les articles L. 752-17 du code de commerce et L. 425-4 et L. 600-1-4 du code de l'urbanisme, la loi spécifie qu'un commerçant ne peut pas attaquer le permis de construire d'un autre commerçant, en tant que permis de construire.

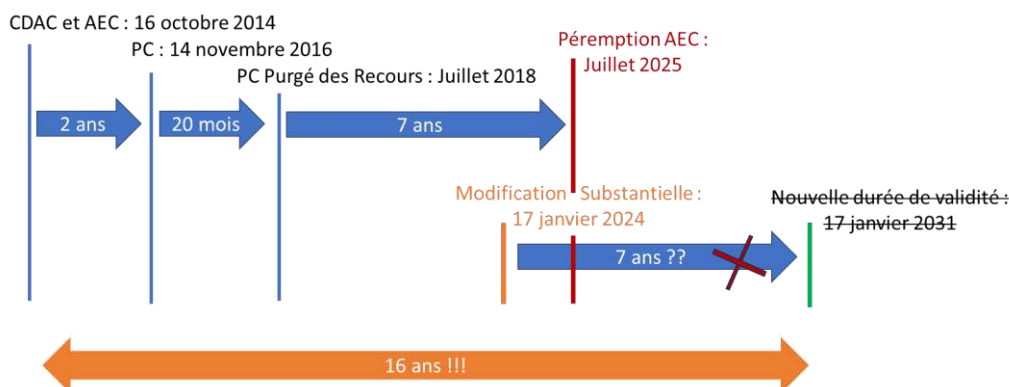
Il est donc surprenant de se prévaloir d'une extension de la validité de l'AEC à la faveur du recours d'un concurrent contre le permis de construire, qui ne peut être qu'irrecevable. Le pétitionnaire ne produit par ailleurs aucun élément justifiant l'existence d'une telle procédure, et nos recherches dans les archives n'en ressort aucune trace.

Si vraiment un recours valable portant sur l'AEC fut introduit et purgé comme le prétend le pétitionnaire, en juillet 2018, la péremption de l'AEC serait éventuellement repoussée au-delà de janvier 2024, jusqu'en juillet 2025.

### **Durée de validité de l'AEC**

La nouvelle demande d'autorisation de la SCI Brutus a été débattue en CDAC le 17 janvier 2024, sur base d'une **modification substantielle**.

Dans la loi, rien n'indique qu'une modification permet d'obtenir un délai de 7 ans de plus pour réaliser le projet.



Ainsi, si le principe d'une modification venait à être accepté, nous demandons à la CNAC de n'accorder la modification que pour le délai résiduel de validité de l'autorisation initiale, à savoir 7 ans après la purge des recours.

**En 10 ans, le promoteur n'a pas été en mesure de poser les fondations pour son projet, et ses autorisations arrivant maintenant à expiration, tout porte à croire que le promoteur cherche à gagner 7 ans de plus pour le mettre en œuvre.**

**En étendant de 3 à 7 ans la validité d'une AEC, le législateur a voulu donner une période raisonnable aux porteurs de gros projets pour les réaliser. Permettre des modifications à chaque approche de l'expiration du délai de validité de 7 ans, qui étendrait la validité de 7 ans supplémentaires, et ce potentiellement indéfiniment, n'a pas été la volonté du législateur.**

**La législation ayant changé, une nouvelle autorisation pour un projet de cette envergure ne pourrait plus être acceptée. Le porteur de projet tente donc de passer par une procédure de modification.**

**Mais le promoteur n'apportant aucun élément prouvant que son AEC est encore valable à la date de la CDAC, il ne peut se prévaloir d'une modification, l'AEC étant caduque. Une nouvelle demande d'autorisation doit donc être introduite.**

**Enfin, si la modification venait à être acceptée, cette modification ne pourrait pas étendre la validité de l'autorisation initiale.**

### ***Le projet n'est pas en cours d'instruction ou de réalisation***

---

*L'article L752-15 du code du commerce indique qu'une nouvelle demande est nécessaire lorsque le projet, **en cours d'instruction ou lors de sa réalisation**, subit des modifications substantielles au regard des critères énoncés à l'article L. 752-6. Lorsqu'elle devient définitive, l'autorisation de modifier substantiellement le projet se substitue à la précédente autorisation d'exploitation commerciale accordée pour le projet.*

### ***Le projet n'est pas en cours d'instruction***

*Le projet n'est plus en instruction depuis la décision favorable du 16 octobre 2014.*

### ***Le projet n'est pas en cours de réalisation***

*Le chantier de terrassement est à l'arrêt depuis plusieurs mois. Il n'y a aucune activité sur le site. Le promoteur a fait état lors de son audition en CDAC de bordereaux d'évacuation de terres polluées mais n'a pas fait état de bordereaux de dépenses de construction. La réalisation d'un ouvrage ne peut s'apprécier qu'au travers de travaux de bâtiment réalisés dont le montant est significatif par rapport à l'ensemble du coût total de l'ouvrage.*

***Les conditions nécessaires pour introduire une demande de modification substantielle ne sont donc pas remplies.***

***Le promoteur aurait dû donc demander une nouvelle autorisation.***

## *Il ne s'agit pas d'une modification substantielle*

---

### **La modification n'est pas substantielle**

Une nouvelle AEC doit être obtenue en CDAC lorsque le projet d'une autorisation en cours de validité est substantiellement modifié :

*L'article Article L752-15 du code du commerce indique qu'une nouvelle demande est nécessaire lorsque le projet, en cours d'instruction ou lors de sa réalisation, **subit des modifications substantielles au regard des critères énoncés à l'article L. 752-6.** Lorsqu'elle devient définitive, l'autorisation de modifier substantiellement le projet se substitue à la précédente autorisation d'exploitation commerciale accordée pour le projet.*

Nous contestons que les modifications proposées soient des modifications substantielles. touchant l'économie générale du projet pouvant avoir une incidence sur la décision de la CDAC (ou de la CNAV – critère au terme de la Circulaire du 16 janvier 1997) – car en quoi une seule réduction des surfaces commerciales peuvent-elle changer un avis qui fut favorable ? La commission aurait-elle pu donner un avis défavorable car le projet n'est plus assez gros ?

Alors qu'en matière d'aménagement du territoire, de développement durable, et de protection des consommateurs, les modifications proposées ne sont ni substantielles, ni plus défavorables au point de justifier une nouvelle demande.

Outre l'augmentation des surfaces de vente, ce qui n'est pas le cas, 3 critères sont concernés par la notion de modification substantielle, justifiant une nouvelle AEC :

- *Aménagement du territoire :*
  - *La localisation du projet et son intégration urbaine*
    - >> On continue de parler d'une opération isolée. Le projet et son environnement n'ont pas changés – au contraire le PLU de Valbonne adopté en 2021 renforce son isolement par la protection des secteurs forestiers environnant.
  - *La consommation économe de l'espace, notamment en termes de stationnement ;*
    - >> L'emprise du projet et de ses voiries n'ont pas changé
  - *L'effet sur l'animation de la vie urbaine, rurale et dans les zones de montagne et du littoral ;*
    - >> Aucune proposition nouvelle d'animation extérieure au projet
  - *L'effet du projet sur les flux de transports et son accessibilité par les transports collectifs et les modes de déplacement les plus économes en émission de dioxyde de carbone ;*
    - >> Le projet révisé ne propose pas de nouvelles solutions dans un secteur dont la trame viaire est inchangée depuis 2014

- *La contribution du projet à la préservation ou à la revitalisation du tissu commercial du centre-ville de la commune d'implantation, des communes limitrophes et de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la commune d'implantation est membre.*

>> Comme le rappelle la DDTM dans son avis, même réduit, le projet ne contribuera pas à la préservation ou à la revitalisation du tissu commercial, ce qui était déjà connu lors de la première demande d'autorisation en 2014.

- *Les coûts indirects supportés par la collectivité en matière notamment d'infrastructures et de transports*

>> Ces couts, en particulier ceux qui incomberont aux collectivités riveraines, ne sont pas chiffrés, d'où l'impossibilité de déterminer leur évolution depuis 2014 ni comment et par qui ils pourront être pris en charge.

- *Développement durable :*

- *La qualité environnementale du projet, notamment du point de vue de la performance énergétique, du recours le plus large qui soit aux énergies renouvelables et à l'emploi de matériaux ou procédés éco-responsables, de la gestion des eaux pluviales, de l'imperméabilisation des sols et de la préservation de l'environnement ;*

>> Le projet propose des solutions en accord avec l'évolution de la législation nationale, et toujours sans prendre en compte le contexte climatique et hydrographique local. Pas de quoi donc justifier une nouvelle autorisation.

- *L'insertion paysagère et architecturale du projet, notamment par l'utilisation de matériaux caractéristiques des filières de production locales ;*

>> Le projet global propose toujours une enveloppe comparable (volume et hauteur), toujours incompatible avec une intégration paysagère. La proposition de végétalisation des façades, quoiqu'inadaptée aux sécheresses et au climat méditerranéen, relève du permis de construire.

- *Les nuisances de toute nature que le projet est susceptible de générer au détriment de son environnement proche.*

>> Le projet révisé ne génère pas de nuisances significativement plus gênantes qui justifieraient une nouvelle autorisation.

- *Protection des consommateurs :*
  - *L'accessibilité, en termes, notamment, de proximité de l'offre par rapport aux lieux de vie ;*  
*>> Pas d'évolutions à ce sujet par rapport au projet initial. Les lieux de vie restent éloignés.*
  - *La contribution du projet à la revitalisation du tissu commercial, notamment par la modernisation des équipements commerciaux existants et la préservation des centres urbains ;*  
*>> Pas d'évolutions à ce sujet par rapport au projet initial : le projet ne contribue pas à la revitalisation du secteur commercial, ni de centres urbains.*
  - *La variété de l'offre proposée par le projet, notamment par le développement de concepts novateurs et la valorisation de filières de production locales ;*  
*>> Depuis 9 ans, le promoteur n'est pas en mesure de présenter les enseignes qui seules peuvent être novatrices ou capables de valoriser les filières locales.*
  - *Les risques naturels, miniers et autres auxquels peut être exposé le site d'implantation du projet, ainsi que les mesures propres à assurer la sécurité des consommateurs.*  
*>> Pas d'évolutions à ce sujet en dehors du dérèglement climatique.*

La seule modification notable est la réduction des surfaces de vente de 30%, un compromis à la demande des autorités suite la promesse électorale du nouveau maire de Valbonne d'arrêter le projet, qui ne peut bien entendu pas remettre en question l'avis déjà favorable de 2014.

Aucun de ces éléments ne justifie véritablement une nouvelle demande de modification substantielle.

**Dans ce contexte, rien n'empêchait le promoteur de présenter à la CDAC une nouvelle demande d'Autorisation d'Aménagement Commercial plutôt qu'une demande de modification substantielle.**

Dans le dossier de demande d'AEC page 29, le promoteur présente son projet de modification substantielle sous la forme d'une nouvelle autorisation d'exploitation commerciale, de la façon suivante :

***"...Pour cette raison, le projet « Village de Sophia », actuellement en phase chantier a connu une évolution de sa programmation mais également de son architecture justifiant le dépôt d'une nouvelle autorisation d'exploitation commerciale. "***

Pourquoi n'avoir donc pas demandé une nouvelle autorisation commerciale ?

## Le projet augmente l'artificialisation des sols

L'article L752-6 du code du commerce, en vigueur depuis le 25 août 2021, dans son alinéa V, édicte un principe de refus des autorisations d'exploitation commerciale pour les implantations ou extensions qui engendreraient une artificialisation des sols.

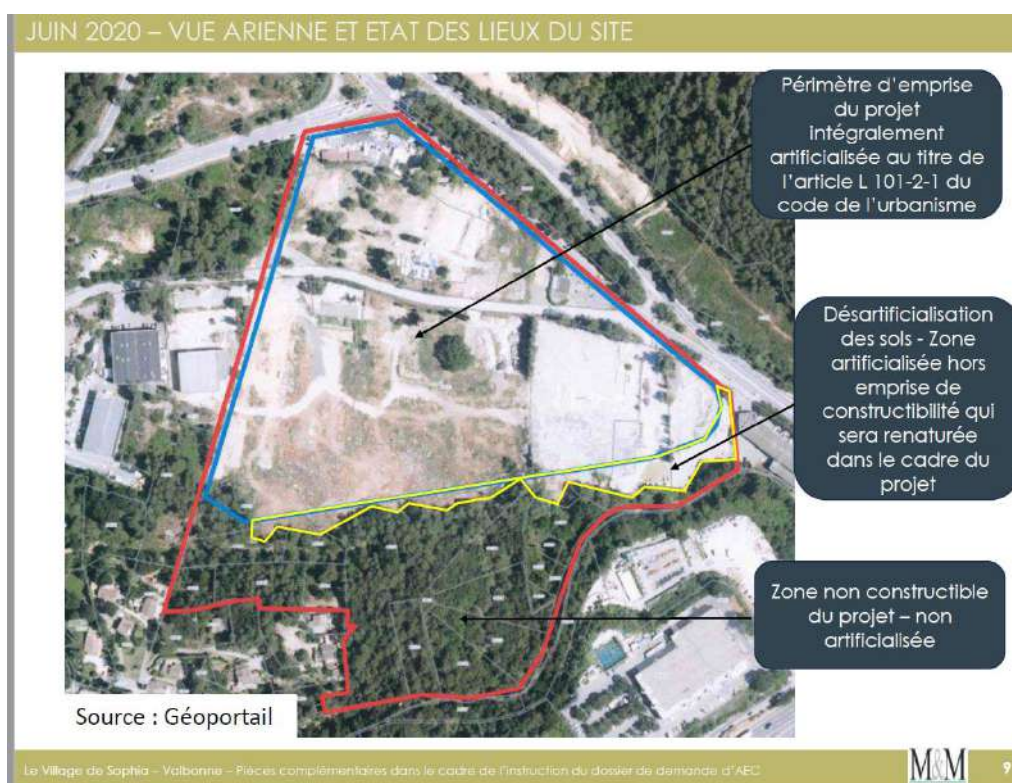
Ce principe est cependant doublement limité :

- Il n'est applicable que **si le projet engendre une artificialisation des sols** au sens de l'article L. 101-2-1 al. 9 du code de l'urbanisme
- Une dérogation peut être apportée si le projet obéit à certain des critères, pour les projets portant **sur un actif de moins de 10 000 m<sup>2</sup>**

L'augmentation des superficies des terrains artificialisés se constate par rapport à l'état des parcelles à la date de la loi climat et résilience, le 23 août 2021 (Décret n° 2022-1312 du 13 octobre 2022).

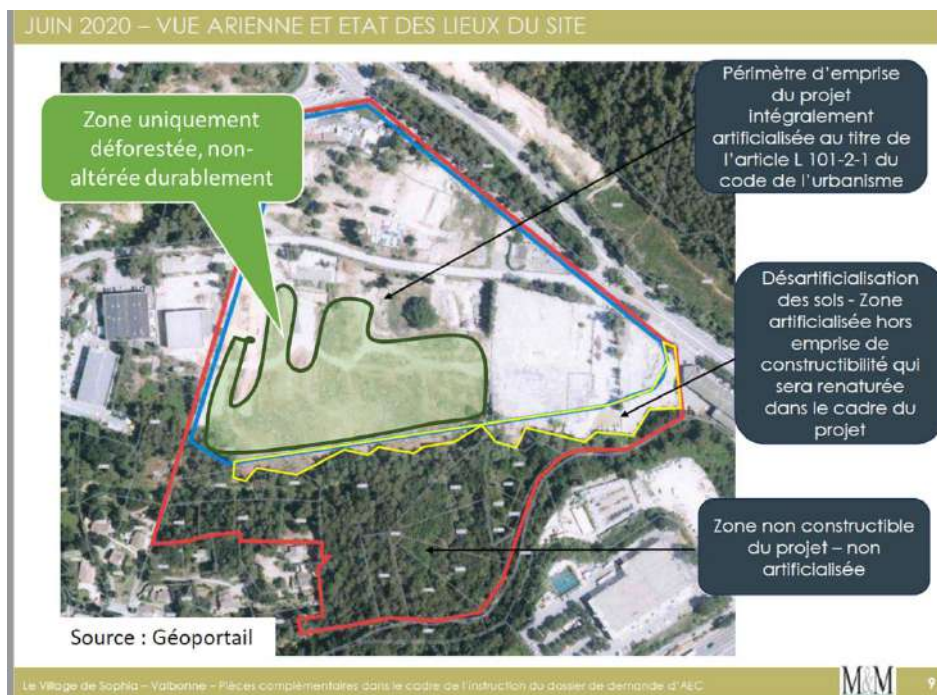
L'artificialisation applicable aux projets est définie comme **l'altération durable** de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol (en particulier **de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques**), ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage (Décret n° 2022-763 du 29 avril 2022).

Les éléments présents dans le rapport transmis par le pétitionnaire permettent de voir un état du site en juin 2020 (celle disponible au plus proche de la date de la loi Climat et Résilience du 23 août 2021) :





Il apparaît qu'à cette date, l'emprise du projet n'était pas totalement artificialisée au sens de la loi :



La partie en surimpression verte correspond au plan de défrichement :



Une partie du site était non artificialisée, en particulier au sud-ouest de l'emprise.

*En effet, dans le triangle d'emprise du bâtiment nous constatons :*

- Au nord, un certain nombre d'arbres et terrains vagues végétalisés au milieu de surfaces partiellement artificialisées (environ 33.000 m<sup>2</sup>)
- A l'est une surface probablement artificialisée (environ 12.000 m<sup>2</sup>)
- Au Sud-ouest un terrain déforesté (environ 30.000 m<sup>2</sup>). Ce terrain anciennement forestier a été défriché et laissé en l'état.

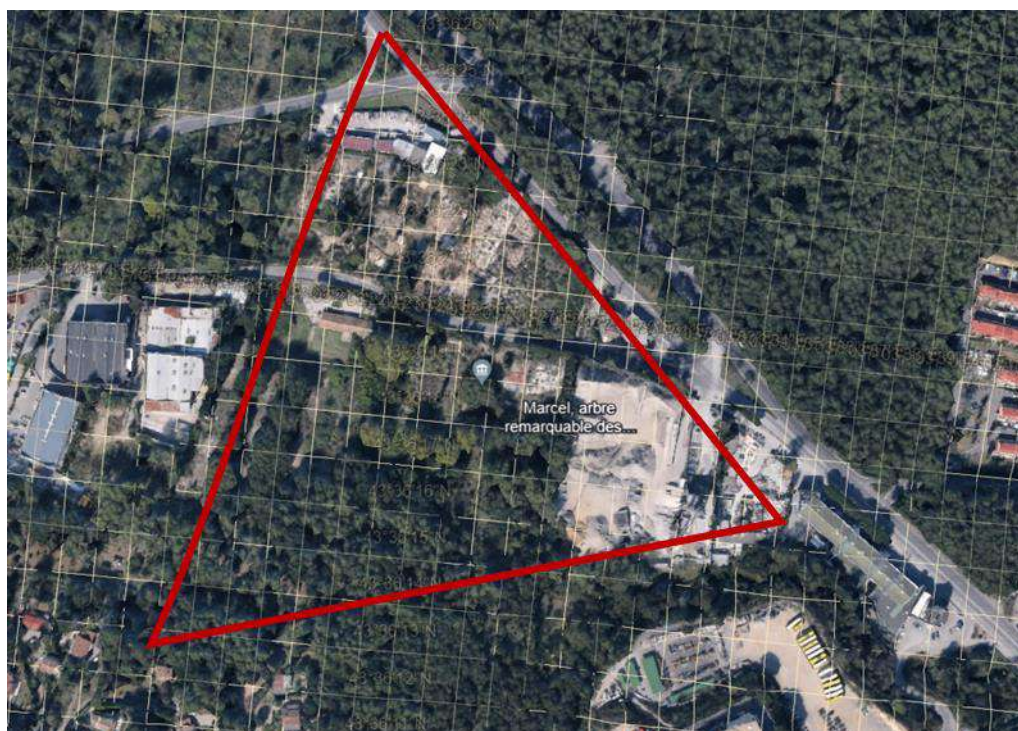
Au Sud et en dehors du triangle, une fine bande de terrain délimitée par un trait jaune (carte p16), une zone de terrain déforestée. Le promoteur nous dit qu'elle est artificialisée et peut être renaturée. Elle n'est donc pas durablement altérée.

La zone précitée au Sud-ouest (30.000m<sup>2</sup>) étant de même nature que cette fine bande de terrain, cela veut dire que cette même zone peut aussi être renaturée et donc n'est pas altérée de façon durable et donc non-artificialisée aux termes de la loi.

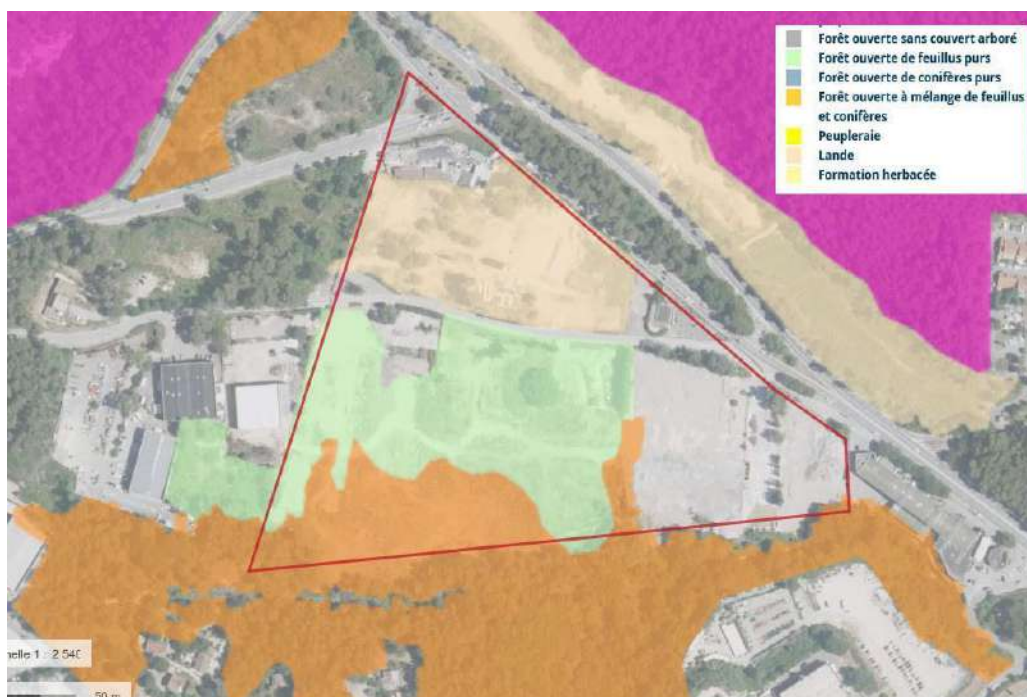
Ses fonctions hydriques sont conservées, ainsi que de ses fonctions biologiques, la nature pouvant spontanément reprendre le dessus.

Ces constatations se font à l'appui de documents de 2012 et 2018 ci-après. Bien évidemment tout ceci nécessiterait des relevés d'identification de la nature du sol et des surfaces concernées par des hommes de l'art désignés en toute indépendance.

*Etats des sols en 2012 :*



*Classification forestière des sols (Géoportail 2018) :*



On voit clairement deux zones forestières marquées "Forêt ouverte de feuillus purs" et "forêt ouverte à mélange de Feuillus & conifères".

De plus, les éléments de preuves de l'altération durables des fonctions écologiques des sols ont été sollicités auprès du représentant du promoteur et jugés par la CDAC sur la seule base de ses déclarations, sans constatation *in situ* de ladite altération.

Il est à remarquer que les opérations de démolition et de dépollution ne concernent que moins de la moitié de l'emprise du projet, les parties naturelles ayant été simplement défrichées ou déforestées puis décapées.

La CDAC accepte l'argument promu par le bureau d'études M&M, lequel fait valoir que le décapage des sols nécessaire aux travaux de dépollution d'une partie de l'emprise est à l'origine de l'artificialisation complète du site devant accueillir le « Village de Sophia ».

Les travaux entamés entre juin 2020 (la photo démontre le caractère non totalement artificialisé à ce stade) et aout 2021, se limitent à des dépollutions et des terrassements. Par ailleurs il convient de remarquer que les photos présentées au dossier ne font apparaitre aucun apport de matériaux de construction extérieurs au site (béton, canalisations, ferrailage, etc.), ni de de fondations. Un traitement des sols *in situ* ne participe pas à l'altération définitive et durable des sols.

**Bien au contraire, un sol dépollué à date du 23 aout 2021 s'avère en réalité désartificialisé, et le terrassement et le décapage ne constituent pas une altération durable des fonctions écologiques du sol : il garde ses fonctions hydriques de perméabilité à l'eau, peut être reconquis par la nature (flore et faune) pour rétablir des fonctions biologiques et climatiques.**

*L'environnement avant défrichements autour de l'arbre remarquable « Marcel »*



*Le seul préservé sur l'emprise du projet.*

*A ce jour, seuls des déboisements, des démolitions, des terrassements ont été réalisées de façon visible, laissant un sol nu et perméable.*

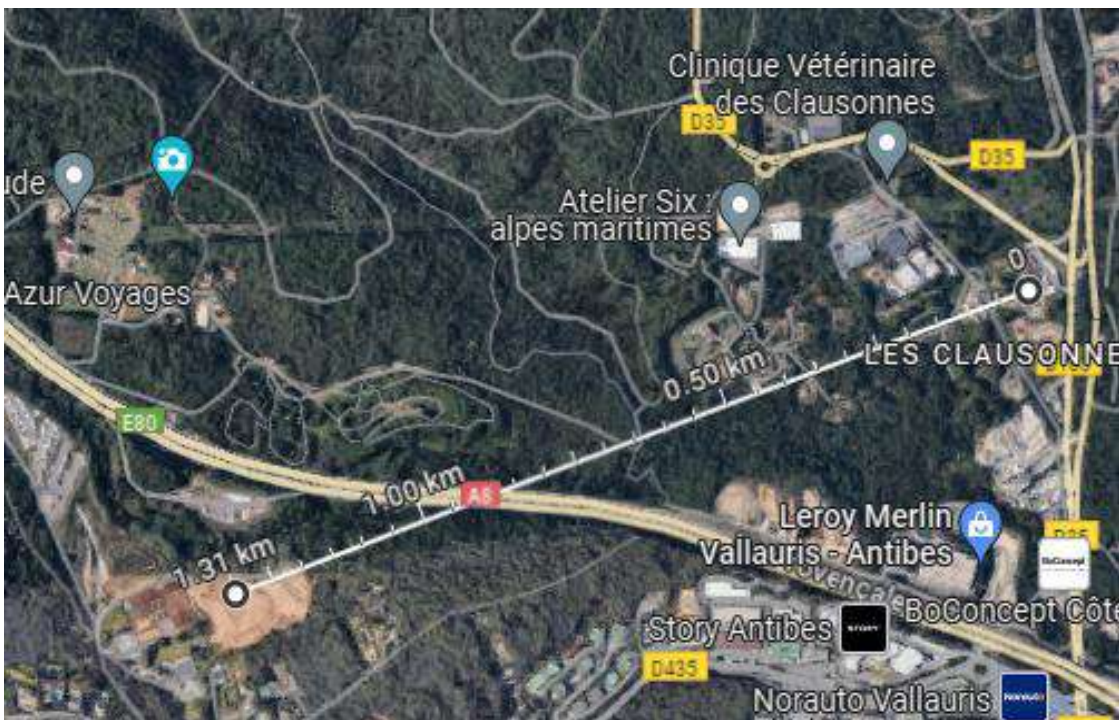
*Emprise du projet en 2023 – avec « Marcel » :*



*Un tel sol ne voit pas ses fonctions écologiques altérées de façon durable.*

*Pour déterminer si l'altération est durable en l'état actuel du foncier du « Village de Sophia », il convient de s'appuyer sur un exemple à proximité. Situé à 1,5 km du projet, au lieu-dit des Tuilières, un terrain laissé à l'abandon dans un état semblable a vu ses fonctions écologiques restaurées spontanément.*

*Localisation des Tuilières (Google Maps) :*



*Les Tuilières en 2020 (Géoportail) :*



*Les Tuilières en 2024 :*



*On peut ainsi constater que la nature a rapidement repris le dessus la flore investit le lieu, et même la faune, comme le montre ces traces de pas de chevreuil et de sanglier :*



Au regard de cet exemple des Tullières, il apparaît clairement que les fonctions hydriques et biologiques des sols peuvent être rapidement restaurées et leur altération n'est pas durable.

En conséquence, comparé à son état à date du 23 août 2021, le projet « Village de Sophia » ne peut être regardé que comme augmentant l'artificialisation des sols au sens du décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 d'application des articles L. 752-6 du code du commerce et L. 101-2-1 al. 9 du code de l'urbanisme.

Et les terrassements engagés depuis le 23 août 2021 n'ont pas engendré pas à ce stade une altération durable des fonctions écologique des sols.

Le projet **conduisant incontestablement à une augmentation de l'artificialisation des sols** et la surface de vente de plus de 30 000 m<sup>2</sup>, étant bien supérieure à 10 000 m<sup>2</sup>, aucune dérogation n'est possible.

De plus, pour faire place au centre commercial, les activités en place ont été et seront encore déplacées vers des surfaces non-artificialisées : l'usine à béton en 2019, la clinique vétérinaire en 2021 et la marbrerie à venir, en tout plus de 2 ha de sols auront été artificialisés par ailleurs pour ce projet.

Pire, pour permettre la réalisation du projet, des zones entières extérieures au projet ont été déforestées pour la réalisation de voiries et autres aménagements. Ces zones déforestées sont portées en vert clair au plan ci-dessous.



En conclusions, une grande partie du site du projet a toujours été non artificialisée, en particulier au sud-ouest de l'emprise.

**Ainsi, l'autorisation portant sur un projet augmentant l'artificialisation des sols, et la surface de vente étant supérieure à 10 000 m<sup>2</sup>, aucune dérogation n'est possible.**

À notre sens, en application de l'art. L. 752-6 du code du commerce cette demande d'AEC aurait dû être rejetée dès la phase d'instruction de la demande en ce qu'elle porte sur des surfaces non artificialisées.

**L'avis n° 2024-07 émis par la CDAC des Alpes-Maritimes doit être regardé comme contraire aux dispositions en vigueur et, par suite, être annulé.**



## *Un dossier lacunaire*

---

L'article Article R 752-7 du code du commerce paragraphe 3°) alinéa f précise que le dossier doit comprendre : Une photographie axonométrique du site actuel et une présentation visuelle du projet permettant d'apprécier sa future insertion par rapport aux constructions avoisinantes et aux paysages, son impact visuel ainsi que le traitement des accès et du terrain.

Les perspectives du projet se limitent à des vues très proches sans les avoisinants ou à des vues si lointaines que la réalité est gommée par un flou artistique. Cette présentation n'est pas légale.

Madame Bocquet représentant les consommateurs a fait remarquer en séance qu' "elle aurait souhaité une vue d'ensemble des accès au site". Ce qui est une obligation légale.

Cette présentation du projet souvent par omission d'informations importantes nécessaires à la compréhension contextuelle du projet se reproduit notamment dans la présentation du contexte commercial et des enjeux ainsi que dans de nombreux autres sujets au fil du dossier d'AEC.

## ***Disfonctionnement de la CDAC***

---

*Les apports de la loi n°2022-217 du 21 février 2022 - art. 184 en matière de consultation et de convocation de personnalités qualifiées représentant le tissu économique et d'information des maires des communes limitrophes à la commune d'implantation n'ont pas été respectés.*

### **Absence des personnalités qualifiées représentant le tissu économique**

L'article L751-2 du code du commerce spécifie que :

II. - Dans les départements autres que Paris, elle [la CDAC] est composée :

1° Des sept élus suivants : [...]

2° De quatre personnalités qualifiées,

- deux en matière de consommation et de protection des consommateurs et
- deux en matière de développement durable et d'aménagement du territoire.

***3° De trois personnalités qualifiées représentant le tissu économique : une désignée par la chambre de commerce et d'industrie, une désignée par la chambre de métiers et de l'artisanat et une désignée par la chambre d'agriculture.***

[...]

La commission entend toute personne susceptible d'éclairer sa décision ou son avis. *Sans prendre part au vote, les personnalités désignées par la chambre de commerce et d'industrie et la chambre de métiers et de l'artisanat présentent la situation du tissu économique dans la zone de chalandise pertinente et l'impact du projet sur ce tissu économique.* La personnalité désignée par la chambre d'agriculture présente l'avis de cette dernière lorsque le projet d'implantation commerciale consomme des terres agricoles.

Or l'arrêté de composition révèle que seuls le collège des élus et des personnes qualifiées en matière de consommation et de développement durables ont été convoquées.

À notre sens, l'arrêté de composition de la CDAC n° 2023-1175 émis par le préfet des Alpes-Maritimes et le déroulé de cette CDAC du 17 Janvier doivent être regardé comme contraire aux dispositions est de l'art. L. 752-1 du code du commerce en vigueur et, par suite, être annulé.

### **Des manques en matière d'audition et d'information**

De plus l'article L751-2 du code du commerce spécifie, dans son premier alinéa que :

*Elle auditionne pour tout projet nouveau la personne chargée d'animer le commerce de centre-ville au nom de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, l'agence du commerce et les associations de commerçants de la commune d'implantation et des communes limitrophes lorsqu'elles existent. Elle informe les maires des communes limitrophes à la commune d'implantation, dès leur enregistrement, des demandes d'autorisation d'exploitation commerciale. Elle en informe également, le cas échéant, l'organe exécutif des collectivités territoriales frontalières ou de leurs groupements compétents en matière d'aménagement commercial.*

Lors de la délibération de la commission, aucun représentant du tissu économique n'a été entendu, et aucun représentant des commerçants des communes limitrophes n'ont été auditionnés.

Je demande à la CNAC de vérifier que ces dispositions en matière d'audition des représentants des commerçants et d'information des communes limitrophes ont été respectées, en particulier vis-à-vis de :

- La ville de Mougins
- De la CACPL (Cannes) dont la note d'avis du 11 janvier n'a pas été annoncée aux membres participants à la CDAC (production CDAC2024-01-11 Courrier de Cannes à M. MOUTOUH - CDAC Village de Sophia).
- De la région dont la note d'avis n'a pas été prise en compte ni versée au contre-rendu de la CDAC (copie non-transmise).



## **IIème PARTIE - ENVIRONNEMENT DU PROJET**

*Dans cette deuxième partie, qui fut l'objet de notre dossier remis en CDAC et de notre intervention, nous argumentons que l'autorisation n'aurait pas dû être accordée au vu des externalités négatives,*

- *Une offre commerciale déjà très dense*
- *Un projet déstabilisateur et dangereuse*
- *Explosion de la congestion routière*

## ***Une offre commerciale déjà très dense***

---

S'agissant la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins (5 communes), 2696 commerces de proximité sont situés dans la zone de chalandise du projet (source : fichier RCS 2023), dont 1440 en centre-ville de Cannes.

Alors que l'Etat vient de relancer l'acte 2 du programme « Action Cœur de Ville », par lequel il finance notamment des plans de reconquête commerciale au sein des communes, il est aberrant d'accepter l'implantation de nouveaux centres commerciaux en périphérie qui participent à la paupérisation, voire à la mort, des commerces de proximité.

Le développement des centres commerciaux est irraisonné dans le département :

- Extension de Cap 3000 (+50 000m<sup>2</sup>)
- Ouverture de Polygone Riviera : 75 000m<sup>2</sup>
- Ikea Nice
- Extension de Carrefour Antibes : 25 000m<sup>2</sup> (en projet)
- Extension de Leroy Merlin (en projet)
- Zone chemin St Bernard, a 500 m du projet, désuète et peu dynamique

L'association mySophiaAntipolis indiquait qu'entre Village de Sophia, Cap 3000 et Polygone Riviera, la Côte d'Azur disposerait ainsi de 3 des 25 plus grands centres commerciaux de France : questionnant la viabilité de l'ensemble des centres et des commerces de centre-ville

En 2022, dans les 06, le taux de commerces par habitant était parmi les plus élevés de France : le département des Alpes-Maritimes comptait 30 673 établissements actifs dans le secteur du commerce (commerce de détail et de commerce de gros - pour une la surface de vente : on estime 1 500 000 m<sup>2</sup>), ce qui représentait 28 commerces en moyenne pour 1 000 habitants (à savoir : 1,103,600 d'habitants dans le département) :

- Le nombre des commerces supérieurs à 300m<sup>2</sup> représentaient 6%, le reste, à savoir le nombre des commerces de proximité 94% ;
- La répartition par taille en m<sup>2</sup> : 66% pour les commerces supérieurs à 300m<sup>2</sup> et 34% pour les commerces de proximité ;
- Près de 900 commerces supérieurs à 300 m<sup>2</sup> représentant 1 million de m<sup>2</sup> de surface de vente ;

Depuis l'obtention de la première AEC en CDAC en 2014 :

- l'extension du centre commercial Cap 3000, à Nice à 30 km, le fait passer à 135 000 m<sup>2</sup> de surface commerciale, avec plus de 300 enseignes, et,
- à 15 km en direction de Nice, un nouveau centre de 70 000 m<sup>2</sup> a été ouvert en 2015 : Polygone Riviera. Ce dernier est en difficulté et a changé de propriétaire dernièrement.

Si le projet se réalise, il y aura trois méga centres commerciaux sur 30 km, sur un département de 1,1 millions d'habitants, comment justifier la viabilité économique d'un projet encore plus éloigné des zones les plus habitées du département.

## ***Un projet déstabilisateur et dangereux***

---

### **Une erreur pour la revitalisation du territoire**

L'existence, à proximité d'un projet commercial, d'un plan Action Cœur de Ville, ou d'une des 441 Opérations de revitalisation du territoire (ORT) "constituent désormais un motif récurrent de refus"

Or, au 30 septembre 2022, il n'y a que 2 communes des Alpes Maritimes qui ont un contrat de revitalisation de centre-ville. Ce sont les communes de GRASSE et VALLAURIS qui sont dans la zone de chalandise.

- Action Cœur de Ville de GRASSE signée le 14 septembre 2018
- Action Cœur de Ville de Vallauris signée le 18 octobre 2018

Production : CDAC2019 Guide du programme national Action Cœur de Ville - 2019

Sans compter que la première des entrées de villes de Sophia-Antipolis sinon de la communauté d'agglomération à réhabiliter et sur laquelle mobiliser le savoir-faire du promoteur est le chemin Saint-Bernard de Vallauris, non étudié dans le dossier alors qu'il est situé à 500 mètres du projet.

### **Une menace pour l'équilibre de Sophia-Antipolis**

*La Technopole de Sophia-Antipolis accueille une pluralité d'activités tertiaires propres, de nombreux services et des enseignements universitaires. Le nombre d'emplois est maintenant évalué à plus de 40.000.*

*Pour permettre l'hébergement des salariés et des étudiants sur le site autant que pour limiter les déplacements pendulaires journaliers, des quartiers résidentiels ont été créés au sein même de la Technopole en fonction des besoins.*

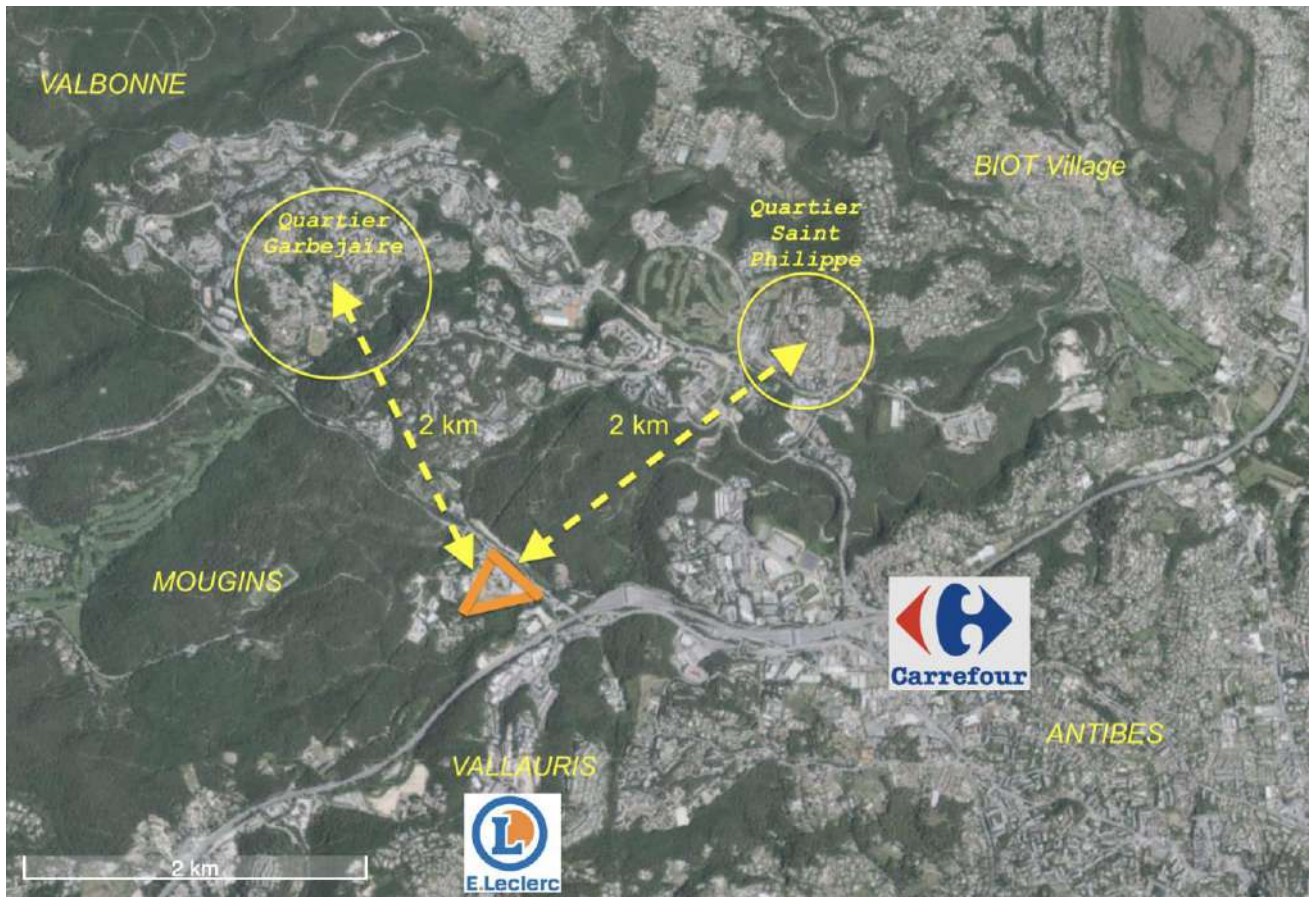
- *Dans les années 1980, le Haut Sartoux sur la commune de Valbonne (500 habitants)*
- *Dans les années 1990, Garbejaire sur la commune de Valbonne (5.000habitants)*
- *Dans les années 2000, Saint Philippe sur la commune de Biot (2.600 habitants)*

*Ces deux derniers quartiers éloignés des centre anciens de Valbonne et de Biot ont été conçus pour être autonomes. Ils ont une mairie annexe, des écoles, crèches, pharmacie, banques et commerces.*



*Ces commerces ont subi très vite la concurrence du centre commercial CARREFOUR à Antibes et plus récemment l'hypermarché LECLERC chemin Saint Bernard à Vallauris. Ce sont des commerces de proximité absolument nécessaires pour la vie de chacun de ces quartiers existants dont l'équilibre économique des commerces est précaire.*





***L'étude commerciale du dossier AEC a totalement passé sous silence ces commerces.***

*C'est pourquoi nous vous alertons.*

*Nous ne voudrions pas que "Le village de Sophia" à proximité avec 3.000 m2 de commerce alimentaire puisse déstabiliser les commerces des quartiers résidentiels de la Technopole et par conséquent menacer l'équilibre social de ces quartiers (8.000 habitants).*

*L'offre commerciale aujourd'hui présentée par le pétitionnaire comme complémentaire semblait cependant concurrente pour les promoteurs ayant porté des recours: CAP 3000 (Saint-Laurent du var) contre le projet et le promoteur de ce projet contre Sophipolis (Vallauris)*

*Production : CDAC2023-03-OpenSky-VS\_Sophipolis\_CAA*

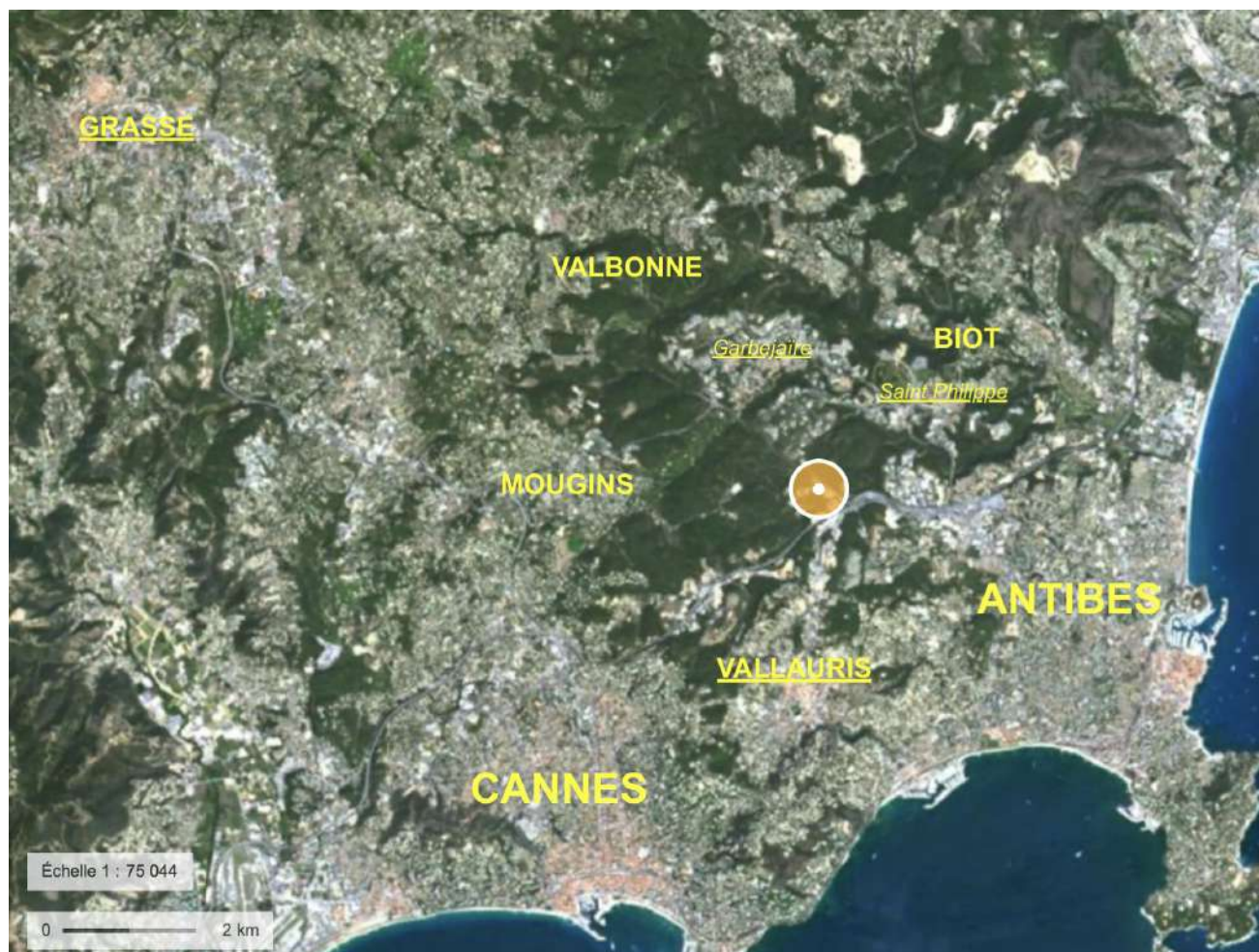


## Une menace pour l'ouest du département

Les membres de la CDAC n'ont pas été informé d'un courrier du maire de Cannes à Monsieur le Préfet des Alpes Maritimes qui lui avait été adressé avant la tenue de la réunion de la CDAC.

Dans ce courrier le Maire de Cannes s'inquiète de l'arrivée de ce nouveau centre commercial périphérique

Production : CDAC2024-01-11 Courrier de Cannes - CDAC Village de Sophia



## ***Accentuation de la congestion routière***

---



120 000 véhicules transitent déjà quotidiennement à Mougins, plus que sur l'A8 voisine. Une nuisance pour les riverains et les Mouginois : congestion routière, bruits, pollution de l'air, poids lourds, insécurité routière...

Selon l'étude de trafic de 2013, la réalisation de la ZAC des Clausonnes, dans laquelle se construit le OpenSky / « Village de Sophia », va générer 2000 véhicules par heure supplémentaires en heure de pointe. Ce trafic se distribue, sur 3 axes routiers : nord vers Valbonne Sophia-Antipolis, sud vers Antibes, et ouest vers Mougins, la pénétrante Cannes-Grasse et l'A8.

Outre la zone commerciale, la nouvelle zone d'activité comprendra :

- Des entrepôts de stockage servant de hub de distribution pour les Alpes maritimes - c'est autant de camions qui viendront de l'A8 par la Valmasque...
- Un campus des métiers. Tous les étudiants ne se logeront pas sur place, c'est autant de véhicules sur les routes...

### **Délimitation de la zone de chalandise**

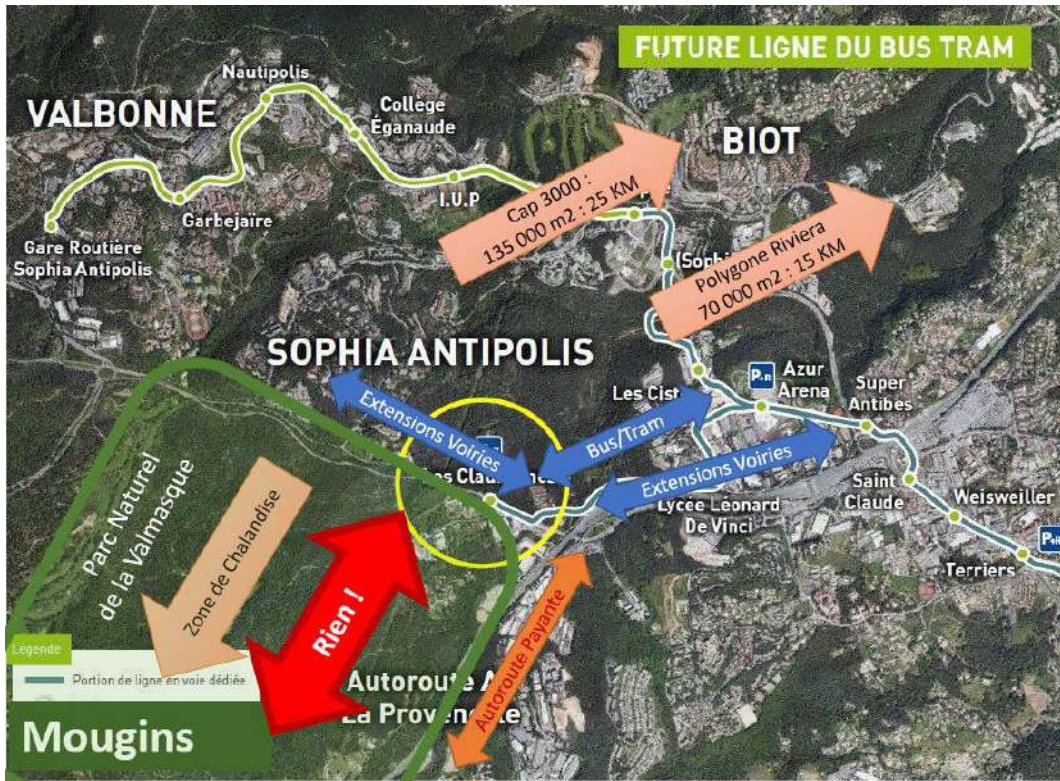
La zone de chalandise retenue comprend 27 communes des Alpes-Maritimes uniquement situées à moins de 30 minutes en voiture du site en excluant l'agglomération niçoise qui dispose de ses propres zones commerciales développées.

C'est d'ailleurs là l'argument principal des porteurs du projet : celui-ci permettra de concurrencer les grands pôles niçois et donc de procéder à un rééquilibrage de l'offre sur le département, limitant ainsi l'évasion commerciale des ménages de la CASA vers la métropole niçoise, 1<sup>ère</sup> destination d'évasion, notamment en matière d'équipement de la personne et de la maison.

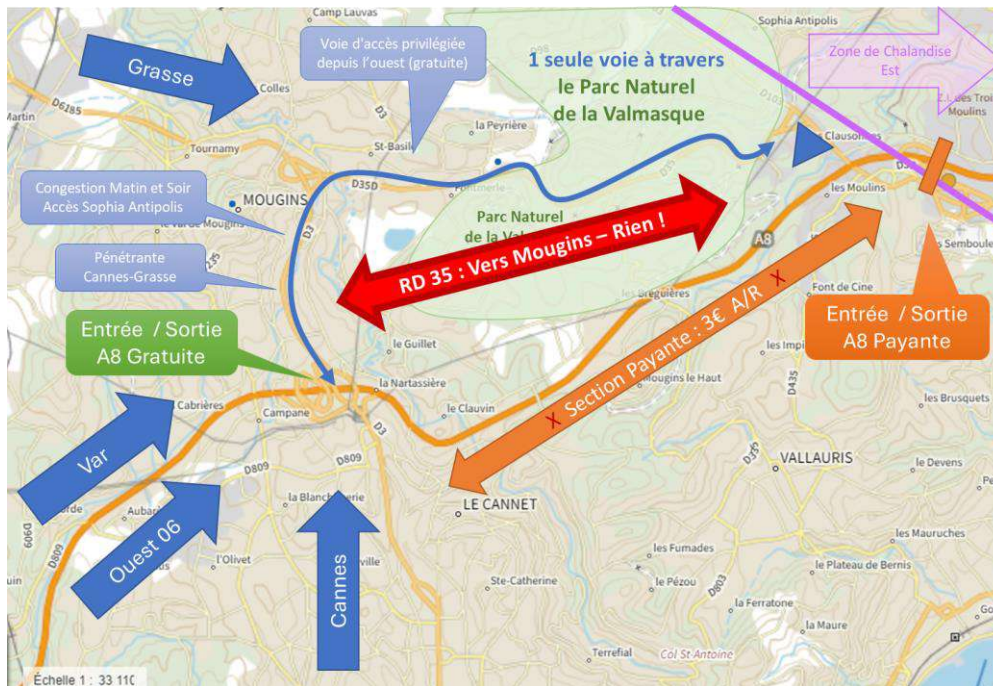
Les consommateurs ayant leurs habitudes, afin de les attirer, le projet compte notamment implanter des enseignes absentes de l'ouest du département mais également s'appuyer sur des « concepts novateurs ». S'il est impossible de savoir à l'avance de quoi il s'agit précisément, l'implantation d'enseigne absente du département, voire d'une zone plus étendue pourrait également attirer des consommateurs d'au-delà de la zone de chalandise prévue et donc modifier les données de flux prises en compte dans les études de trafic, modifiant ainsi, les conditions de circulations du secteur.

L'accès par l'A8 état simple et rapide, nous pensons d'ailleurs que le projet attirera une partie non négligeable de clientèle venant de l'est du Var pour qui la présence du massif de l'Esterel ne présentera par une barrière géographique d'importance.

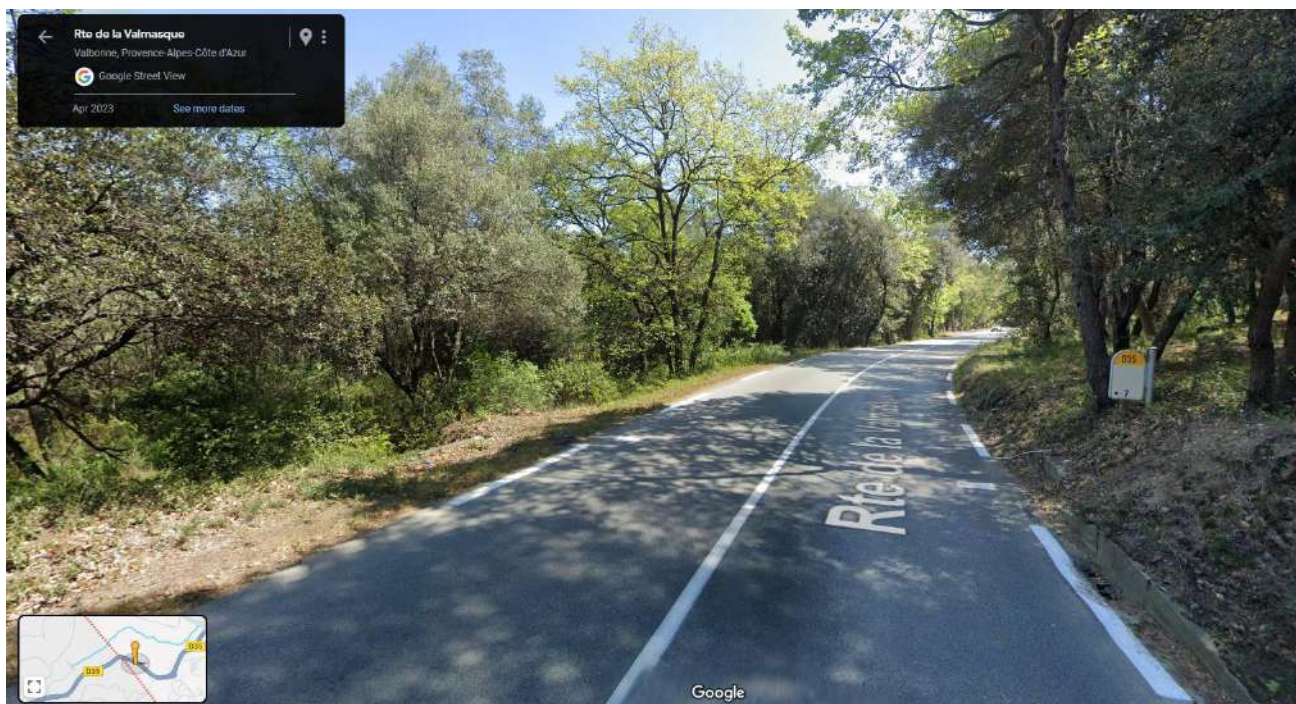
A l'est de Valbonne, les consommateurs se dirigeront plutôt vers Cap 3000 et Polygone Riviera, plus accessibles. La zone de chalandise cible d'OpenSky / « Village de Sophia » est donc l'ouest, Cannes, le Var, et Grasse. Tout ce trafic viendra de la pénétrante ... On peut donc s'attendre à une explosion du trafic sur l'avenue de la Valmasque. Or sur ce secteur, aucun aménagement n'a été envisagé :



Et ce d'autant que la section d'autoroute, gratuite jusqu'à Cannes, devient payante pour rejoindre le projet : incitant les automobilistes à passer par la pénétrante Canne-Grasse et la Valmasque :



La route départementale RD35 qui traverse le Parc Naturel de la Valmasque est une route sinueuse, avec une seule voie dans chaque direction, déjà saturée matin et soir pour accéder et sortir de Sophia-Antipolis, sans transport alternatifs, et située sur la ville de Mougins, dans une autre communauté d'agglomération :



Le projet fut conçu sans concertation entre les communautés d'agglomération de Sophia-Antipolis, porteuse du projet, et celles de Cannes Pays de Lérins, Pays de Grasse, zones de chalandise cible, ni la commune limitrophe de Mougins, qui sera le plus affectées par l'augmentation du trafic routier.

# IIIème PARTIE - COMPLEMENTS A NOTRE AVIS A LA CDAC

*Dans cette troisième partie, nous reproduisons l'avis que nous avons remis à la DDTM le 16 janvier et nous le complétons ci-nécessaire sans pour autant redévelopper des sujets déjà traités dans les parties I et II*

*Production : CDAC2024-01-10 DDTM Village de Sophia Rapport Instruction*

*Nous argumentons que l'autorisation n'aurait pas dû être accordée au vu des externalités négatives, et du non-respect des lois et règlements.*

## **I - INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET**

***FOCUS sur la CHARTE de SOPHIA-ANTIPOLIS***

## **II - ANALYSE DES DISPOSITIONS APPLICABLES AU PROJET**

***FOCUS sur LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LOIS APPLICABLES***

*Le projet présenté est incompatible avec le STRADDET*

*La procédure de ZAC est contestée*

*Le projet est incompatible avec la loi ZAN*

*Le projet est incompatible avec le respect de la trame verte*

*Le projet est incompatible avec la gare de la future ligne ferroviaire Marseille-Nice*

*A - Aménagement du territoire*

*A1 Localisation du projet et son intégration urbaine*

***FOCUS sur l'INSERTION URBAINE***

*Un projet en rupture avec son environnement*

*A2 Consommation économe de l'espace*

***FOCUS SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE***

*A3 Effet sur l'animation urbaine*

***FOCUS SUR L'IMPACT COMMERCIAL***

*A4 Effets sur les déplacements*

***FOCUS SUR L'ACCESIBILITE DU PROJET***

*B - Développement durable*

*C - Protection des consommateurs*

*D - Nouveaux critères d'AEC*

***CONCLUSION DE NOTRE AVIS EN CDAC***

## I- INFORMATIONS RELATIVES AU PROJET

### Un projet au cœur de Sophia-Antipolis

*Celui-ci se situe sur la commune de Valbonne mais également dans le périmètre de SOPHIA-ANTIPOLIS auquel il est fait référence. Cette appartenance n'est pas sans conséquences. SOPHIA-ANTIPOLIS s'est développé sur la base d'une charte établie en 1977. Le respect de l'esprit de cette charte depuis plus de 45 ans a mené au succès que nous connaissons. La respecter nous paraît la règle du jeu.*

### **FOCUS sur la CHARTE de SOPHIA-ANTIPOLIS**

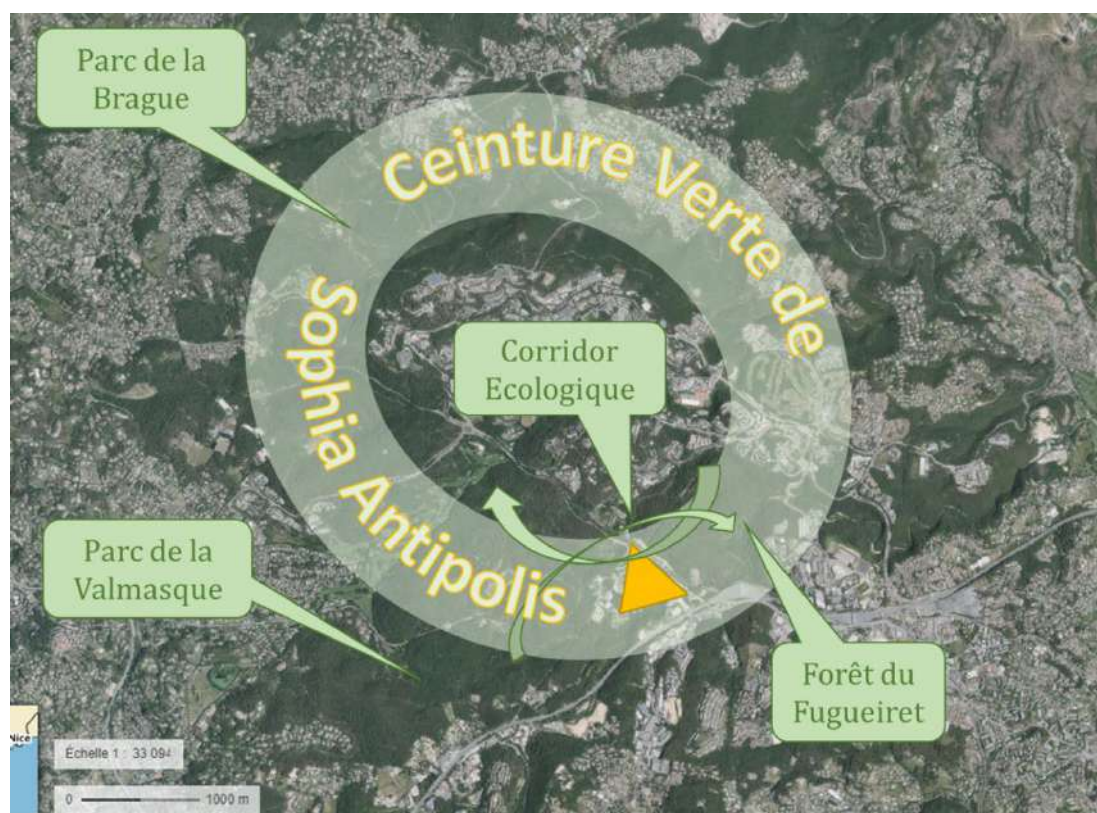
*Cette règle du jeu établie dans la charte de 1977 porte notamment sur l'insertion paysagère, les hauteurs, le maintien des forêts et la complémentarité des fonctions urbaines.*

*Production : CDAC1977 Charte Sophia-Antipolis\_1977*

La technopole de Sophia Antipolis a été initialement conçue comme une zone d'activité s'insérant dans un écrin de verdure préservée, constitué de plusieurs Parcs Naturels (de la Valmasque, de la Brague, forêt du Fugueiret). Cependant l'urbanisation grignote depuis une vingtaine d'années ces espaces naturels résiduels, surtout sur la commune de Biot, à l'est.

Le projet, qui se site dans la ceinture verte de Sophia Antipolis, accentuera encore cette extension d'urbanisation, coupant de plus le seul corridor écologique entre la forêt du Fugueiret et le reste des espaces naturels.

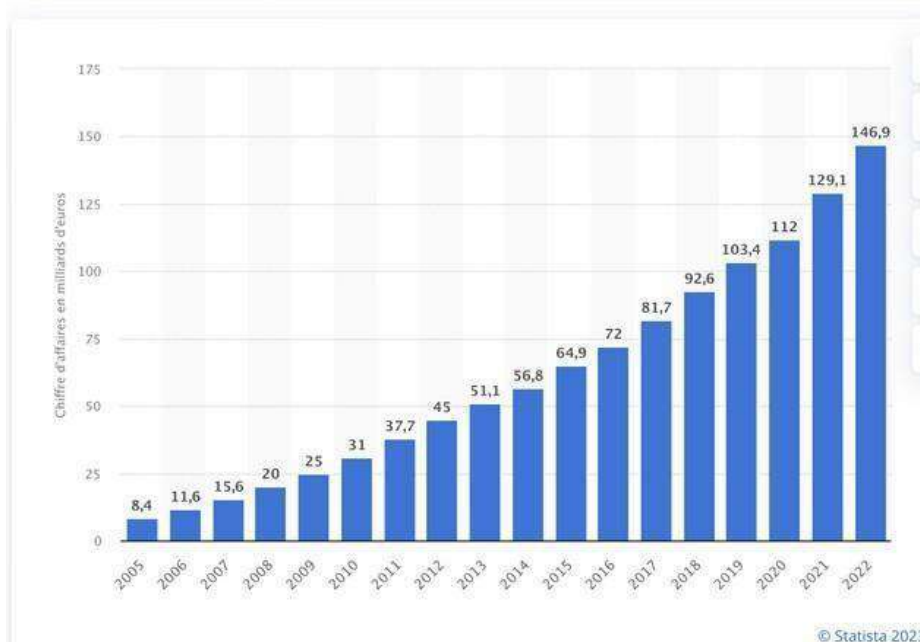
La Ceinture Verte de Sophia et le Corridor écologique (Source Géoportail) :



## Une conjoncture peu porteuse

La croissance démographique de la zone de chalandise sur 10 ans de 4,68% masque la croissance démographique plus modérée de la CASA qui a été de 1,9% sur 10 ans. Il n'y a donc pas de besoins significatifs liés à la croissance de la population d'autant plus que dans le même temps le développement de la vente en ligne a été continue au détriment des surfaces commerciales. Sur 10 ans le chiffre d'affaires de la vente en ligne a cru de **326%** (Source Statista)

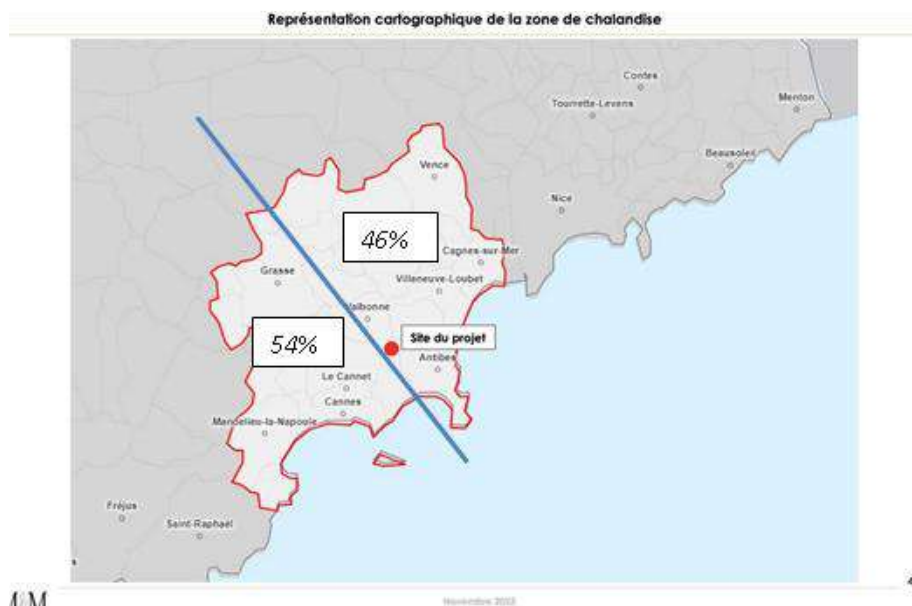
### Chiffre d'affaires annuel du e-commerce en France de 2005 à 2022 (en milliards d'euros)



### Un projet à cheval entre 2 communautés de communes : la CASA et la CAPCL

*Notons que dans la zone de chalandise de 488.967 habitants, les communes situées au Sud-Ouest du projet représentent 266.349 habitants soit 54 % de la population totale. Elles sont principalement concernées par le projet puisque selon le pétitionnaire il faut rééquilibrer l'offre vers l'ouest du département.*

*On pourrait donc s'attendre à ce que les élus de cette partie de la zone de chalandise soient représentés à la CDAC. Or aucune de ces communes n'est présente à la CDAC.*



### L'historique du projet

#### Contexte commercial déséquilibré et fragile (page5)

*Les surfaces commerciales nouvellement créées dans le secteur entre l'hypermarché Carrefour à Antibes et la zone commerciale du Chemin Saint Bernard à Vallauris ont accentué le déséquilibre entre centre-ville et périphérie. De plus, SOPHIPOLIS (8.641 m2 de vente autorisés) chemin Saint Bernard à Vallauris reste un chantier à l'arrêt depuis des années.*



## II - ANALYSE DES DISPOSITIONS APPLICABLES AU PROJET

*Documents d'urbanisme (rapport d'instruction DDTM page 5)*

### **FOCUS sur LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LOIS APPLICABLES**

*La durée de vie d'un SCOT est encadrée et il devient caduc si, à l'expiration de 10 ans à compter de son approbation, le porteur du projet n'a pas procédé à une analyse des résultats de son application et délibéré sur sa mise en révision, son abrogation ou son maintien.*

*Le SCoT de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, dont Valbonne fait partie, a été approuvé le 05 mai 2008. Le SCoT 2008 avait été élaboré à l'horizon 2020.*

*Par délibération en date du 11 juillet 2011, la CASA a prescrit la révision du SCOT de 2008, puis par délibération en date du 5 octobre 2020, le Conseil communautaire a abrogé la délibération du 11 juillet 2011. Le SCoT est donc caduc et la compatibilité du projet à son égard ne peut être appréciée.*

*Le SRADDET Région SUD, dont Valbonne fait partie, en vigueur a été rendu exécutoire le 15 octobre 2019.*

*Aux termes de la loi, en l'absence de SCoT, la commune aurait dû procéder à la mise en compatibilité de son PLU avec les règles du SRADDET dans les trois ans suivant l'approbation du SRADDET, soit au plus tard en octobre 2022.*

*Elaboré depuis décembre 2015, arrêté en février 2021, et en l'absence de SCoT à cette date, le PLU de Valbonne aurait dû prendre en compte les règles du SRADDET, ce qui n'a pas été le cas, rendant le PLU illégal.*

*Nous évaluerons donc le projet directement vis-à-vis des règles du SRADDET Région Sud, document opposable aux termes du code de l'urbanisme.*

### **Le projet présenté en CDAC est incompatible avec le STRADDET**

---

*Les règles du SRADDET s'imposent dans un rapport de compatibilité, opposables aux aménagements qui empêchent ces objectifs.*

#### **Règle LD2-Obj36 A**

*sur la priorisation des implantations d'activités commerciales, tertiaires et artisanales au sein des centres-villes et des centres de quartier*

*Le projet est une activité commerciale, ne sera pas implanté en centre-ville, générant des déplacements sur un secteur déjà congestionné.*

## Règle LD2-Obj36 B

sur un développement commercial respectant l'équilibre centre/périphérie et maîtrisant la consommation d'espace et en cohérence avec les territoires limitrophes

*Le département des Alpes-Maritimes, de 1,1 millions de personnes, avec une population qui se stabilise, est déjà suréquipés en zone commerciales, qui de plus se sont étendues ou installées ces 10 dernières années. Une offre supplémentaire ne peut que fragiliser ce secteur, comme le montre déjà la revente du centre Polygone Riviera tout proche.*

*Le projet, de 8 ha, n'est pas économe en espace notamment par toutes les surfaces hors projet nécessaires aux voiries. La ZAE des Clausonnes, c'est 16 à 20 ha d'imperméabilisation.*



## RÈGLE LD1-Obj5 C

Organiser et optimiser l'accessibilité des zones d'activités économiques en transports en commun et en modes actifs, et/ou par un ou plusieurs modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme

*Cet emplacement éloigné des centres de vie et d'habitats, avec une zone de chalandise vers l'ouest, fut choisi sans concertation avec les communes à l'Ouest (Cannes, Grasse, Mougins), et les impacts induits notamment sur les déplacements et le trafic routier dans cette direction, à travers le Parc Naturel de la Valmasque, non pris en compte. Le projet sera desservi par une ligne bus-tram en direction d'Antibes uniquement sans desserte de l'ouest de la zone de chalandise (Cannes, Grasse, Mougins), sans mise en cohérence avec les territoires limitrophes.*

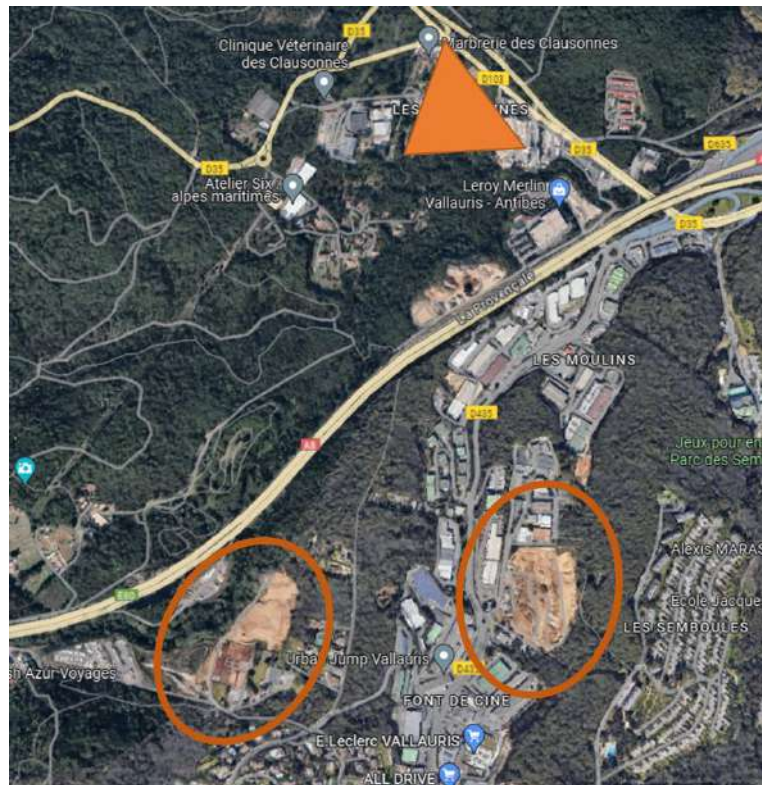
## **Absence d'inventaire des ZAE**

---

*Dans le cadre de la loi Climat et résilience, l'intercommunalité est chargée d'établir un inventaire des ZAE situées sur son territoire. La date butoir est fixée au 21 août 2023.*

*A notre connaissance, cet inventaire n'a pas été réalisé, et il est impossible de déterminer si des friches commerciales proches auraient pu être exploitées, ou si les 19000 m2 de bureaux prévus en complément du projet ne viennent pas en suppléments de ceux en friches dans Sophia Antipolis, ou à proximité, sur le secteur de Saint Bernard.*

*Deux friches à proximité immédiate du projet :*



*Par ailleurs, le promoteur, démarchant des enseignes déjà installées dans la zone de chalandise pour qu'elles viennent s'installer dans le projet, générera inévitablement des friches par ailleurs.*

## **Un projet au cœur de Sophia-Antipolis**

---

Celui-ci se situe sur la commune de Valbonne mais également dans le périmètre de SOPHIA-ANTIPOLIS auquel il est fait référence. Cette appartenance n'est pas sans conséquences. SOPHIA-ANTIPOLIS s'est développé sur la base d'une charte établie en 1977. Le respect de l'esprit de cette charte depuis plus de 45 ans a mené au succès que nous connaissons. La respecter nous paraît la règle du jeu

## ***Le projet est incompatible avec la loi ZAN.***

### Valbonne : Budget ZAN déjà épuisé



*Le budget de consommation ENAF de la commune de Valbonne est la moitié de celui de la période 2011-2021 soit 14 ha pour la période 2021-2031.*

*A ce jour, dans la période 2021-2031 la **consommation ENAF ZAN / SRADDET** la suivante :*

- 6 ha en 2021 selon le Cerema,
- 3,5 ha pour 2022-2023 (estimations basées sur les permis de construire accordés),
- 2,2 ha de défrichements pour le projet sur le secteur dit Air France,
- 0,9 ha de défrichements pour le projet Canopée,
- 1,5 ha de défrichements pour une partie des voiries aux Clausonnes, sans compter le reste par ailleurs.

*Soit un total de 14,1 hectares*

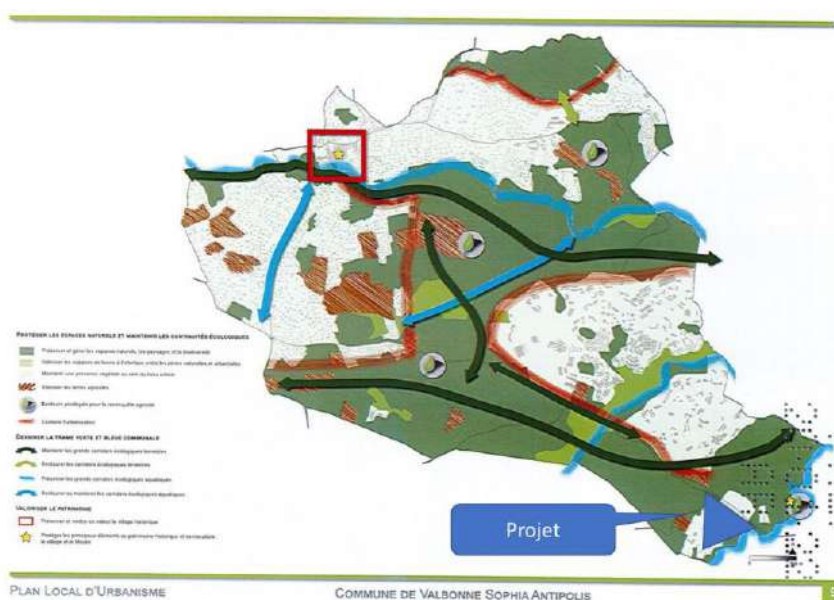
*OpenSky / « Village de Sophia », c'est 8 ha de consommation foncière en surplus, et donc incompatible avec la loi.*

**Le projet est incompatible avec le respect de la trame verte.**

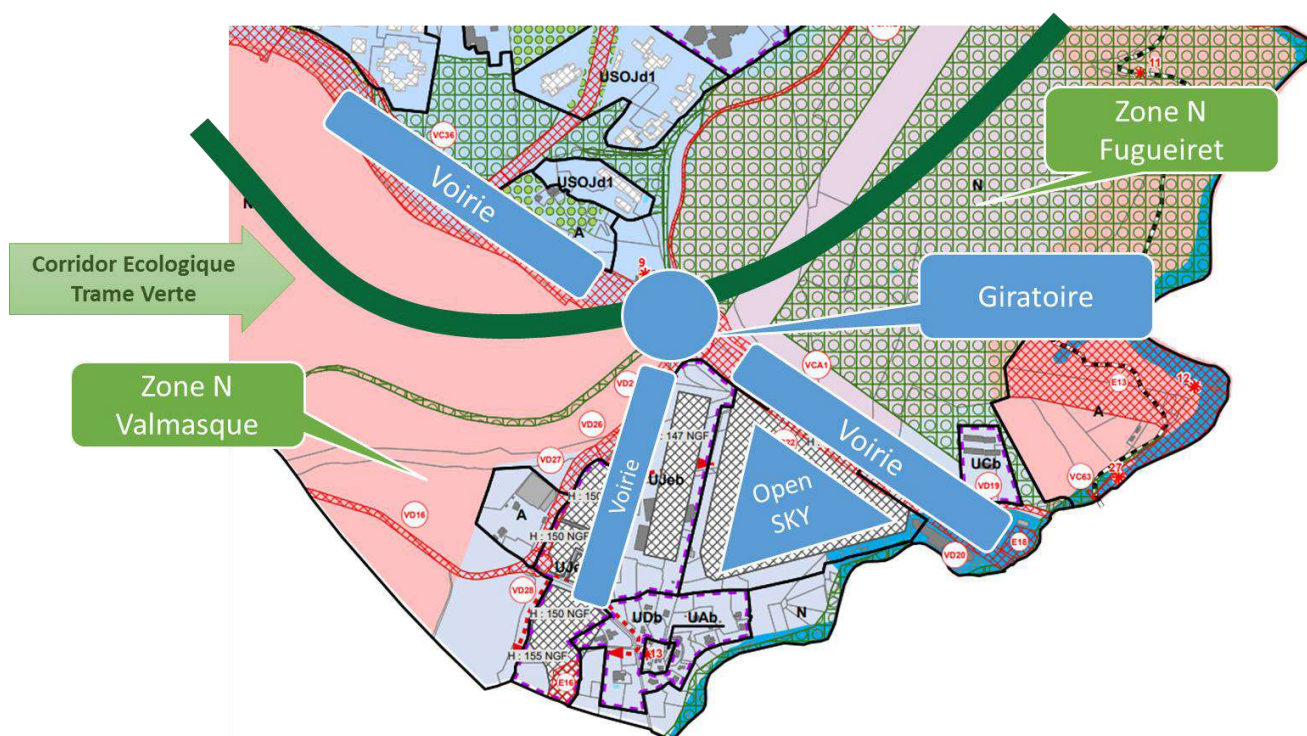
Le PLU de Valbonne identifie les trames vertes et bleues sur le territoire de la commune. Un trame verte identifiée par une flèche vert foncé relie la forêt de la Valmasque à la forêt du Fugueiret.

La double voie est actuellement un obstacle à franchir.

Les projets routiers présentés ne prennent pas en compte cette contrainte et, au contraire, artificialise les sols sans se préoccuper de la circulation des animaux.



Son emplacement :



Une telle réalisation rendra inopérant le seul corridor écologique restant entre la forêt du Fugueiret et le reste des espaces naturels, ce d'autant plus que les passages à faune initialement prévus dans les mesures de compensation ne sont plus d'actualité.

Ci-dessous le projet routier du projet



***Le projet est incompatible avec la gare de la future ligne ferroviaire Marseille-Nice.***

***La gare de Sophia-Antipolis***

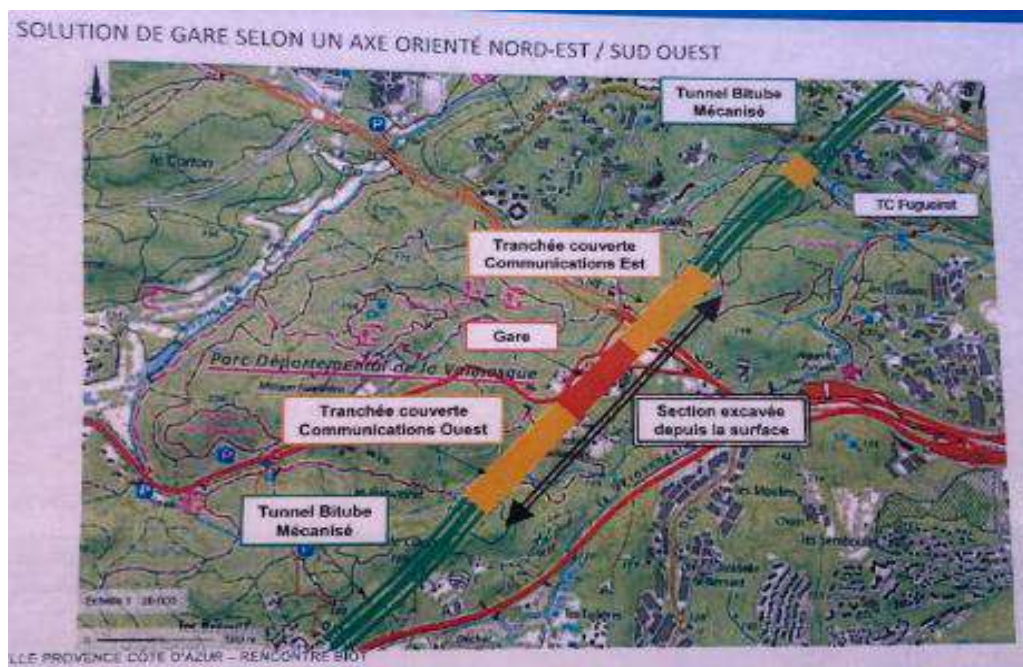
La SNCF a demandé un emplacement sur ce secteur pour la gare Ouest Alpes Maritimes desservant Sophia Antipolis, dans le cadre de la future Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur, pour le tronçon à venir Cannes-Nice.



Un emplacement sur l'emprise du projet était la préférence de la SNCF, et une DUP avait été demandée par le préfet de l'époque.

Production : CDAC2017-05-CC.2017.054 DAE - Ligne Nouvelle PCA - Incidences

La gare est envisagée sur l'emplacement du projet (source SNCF) :



*Ce tracé est d'ailleurs retenu dans les documents d'urbanisme : le PLU de Valbonne (p44 du Rapport de Présentation) et dans le document "Orientations Aménagement et Programmation" :*

**PRINCIPES DE L'AMBIENT**

-  Projet de réaménagement et d'extension de voie
-  Aménagement de trottoirs plus large le long de la voirie
-  Itinéraires pour les modes doux le long des axes de la transe bleue
-  Passerelle vélorail
-  Itinéraires cyclables existants à valoriser et à développer
-  Principe de liaison
-  Tracé de DIBNS axé
-  Tracé de DIBNS souhaité par la commune
-  Future ligne ferroviaire en souterrain



*Pour desservir la plus grande technopole d'Europe, en matière de bilan carbone, le rail remplace avantageusement l'avion pour les trajets longue distance en TGV, et la route pour les trajets courtes distance.*

*Où la gare va-t-elle être implantée si ce projet se réalise ?*



## *CRITERES DE LA LOI (page 7)*

*L'article L. 752-6 du Code du commerce*

*L'article R. 752-4 du Code du commerce*

### *A -Aménagement du territoire*

#### **A.1 Localisation du projet et son intégration urbaine (page 7)**

##### ***FOCUS sur L'INSERTION URBAINE***

*La CDAC prend acte de la localisation du projet à l'interface des communes d'Antibes, de Valbonne et de Vallauris en omettant la ville de Mougins, unique porte d'entrée ouest de Sophia-Antipolis et, partant, du projet. Cette omission reflète le caractère très incomplet du dossier de demande d'autorisation d'exploitation commerciale s'agissant des effets du projet sur le trafic routier déjà saturé et particulièrement sur la RD35 traversant le territoire de Mougins.*

*La CDAC considère que la modification du projet n'a pas d'impact négatif sur l'environnement urbain et paysager par rapport au dossier initial. La Commission estime que la réduction de surface améliore l'intégration du projet dans son environnement, d'autant plus qu'il s'établit sur un terrain en partie anthropisé. Or, c'est oublier que ce sont près de 14 hectares de forêt qui ont été défrichés. De plus, le projet apparaît désormais en contradiction avec les objectifs de protection des secteurs forestiers du PLU de Valbonne adopté en 2021. À ce titre le projet aurait dû faire l'objet d'une véritable « intégration forestière » en respectant les nombreux espaces boisés environnants.*

*La CDAC admet que le projet aura un impact notable sur le trafic routier. Pour autant, elle n'en tire pas de conséquences et reste prudente sur l'effet vertueux des aménagements de voiries prévus, en relevant qu'ils ne réduiront que potentiellement la saturation routière.*

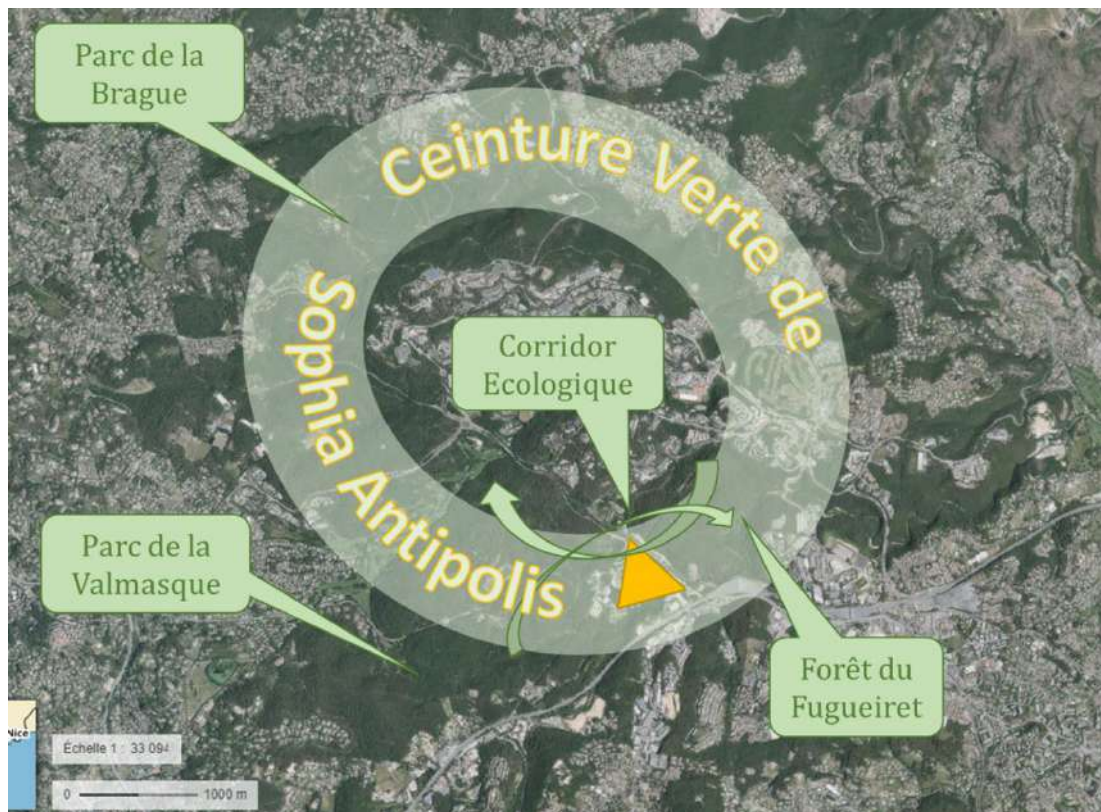
##### ***Un projet en rupture avec son environnement.***

---

La technopole de Sophia Antipolis a été initialement conçue comme une zone d'activité s'insérant dans un écrin de verdure préservée, constitué de plusieurs Parcs Naturels (de la Valmasque, de la Brague, forêt du Fugueiret). Cependant l'urbanisation grignote depuis une vingtaine d'années ces espaces naturels résiduels, surtout sur la commune de Biot, à l'est.

Le projet, qui se situe dans la ceinture verte de Sophia Antipolis, accentuera encore cette extension d'urbanisation, coupant de plus le seul corridor écologique entre la forêt du Fugueiret et le reste des espaces naturels.

La Ceinture Verte de Sophia et le Corridor écologique (Source Géoportail) :



Insertion du projet dans son environnement (Source Google Maps) :



L'autoroute A8 constitue une coupure d'urbanisation au-delà de laquelle, jusqu'à présent, l'artificialisation était limitée. Le projet, à terme, exigera des aménagements pour les transports (voies supplémentaires, pistes cyclables, nouvelle sortie d'autoroute, etc.), pour la circulation venant de l'Ouest, accentuant l'extension de l'artificialisation du secteur. Des coûts indirects supplémentaires qui devront être supportés par d'autres communes ou la collectivité, et que ne pourra pas porter la commune de Valbonne.

Sur le cliché ci-dessous on voit que le tracé de l'autoroute A8 coupe l'accès vers les zones urbaines littorales. Les points étroits de passage sous l'autoroute ne seront pas élargis pour les piétons et cyclistes dont le passage est impossible :



le projet doit voir le jour dans la zone de Sophia - PHOTOPQR/NICE MATIN/MAXPPP

Nous citons des extraits du rapport d'instruction DDTM page 8 qui sont à charge contre le projet

**"Le projet n'est pas en contact immédiat avec des zones d'habitations dont les plus proches telles que les quartiers du Super Antibes, des Semboules et des Puissantons sont peu facilement accessibles directement à pied au site du projet ni même par une ligne de transport en commun directe."**

Nous pourrions corriger en disant qu'ils ne sont pas accessibles à pied

**"De par son ampleur, il s'inscrit en rupture avec le paysage urbain environnant"**

**"Si le projet bénéficie d'une bonne accessibilité routière et dans le futur, en transport en commun (5BHNS), il fonctionne de manière indépendante par rapport à son environnement immédiat, sans aménagement permettant de créer des liens avec les différentes occupations voisines."**

Nous pourrions faire observer que la bonne accessibilité routière est toute relative et que la congestion automobile est vécue matin et soir.

## Un environnement forestier

*Le paysage environnant n'est pas urbain. Seuls quelques locaux commerciaux bordent la RD 103 à l'ouest de celle-ci. Après le passage sous l'autoroute, c'est la forêt qui marque le grand paysage :*



*Une situation qui a peu évolué depuis 1977 :*



## Absence d'intégration urbaine

Contrairement à ce que décrit le pétitionnaire dans son dossier, l'emplacement du projet n'est pas tant une entrée de ville qu'une opération apparaissant isolée.

Le « Village de Sophia » se trouve au croisement des routes d'accès à la technopole de Sophia-Antipolis, en lisière de forêts. Les secteurs résidentiels sont éloignés et les secteurs commerciaux des Terriers à Antibes et de Saint Bernard à Vallauris se trouvent isolés du projet par l'autoroute A8.

Quelques locaux commerciaux d'aspect dégradé se trouvent à proximité immédiate du site le long de la RD 103 (route du parc entre Antibes et Valbonne) et ne sont pas été intégrés à une réflexion élargie de l'aménagement autour du projet, puisqu'ils resteront en l'état au pied du centre commercial de 30 m de haut.

*Photos un dimanche matin*



*Intégration Paysagère :*



Le rapport de la DDTM parle à juste titre d'un projet en « rupture avec le paysage urbain environnant ». Ceci est d'autant plus vrai que l'intégration d'un tel ensemble dans un espace marqué par une dominante présence forestière et quelques commerces disparates de faible hauteur (en comparaison avec l'édifice envisagé), semble impossible.

L'emprise du projet et de ses voiries n'ont pas changé. Les solutions trouvées pour déplacer les activités existantes sur son emprise consomment 2 hectares d'espaces naturels supplémentaires. De plus, si les surfaces de ventes ont été revues à la baisse, l'emprise au sol du projet n'a elle pas été modifiée entre les deux projets.

## Une insertion paysagère impossible

### Le projet trop haut et trop volumineux n'est pas intégré ni intégrable dans le site de Sophia-Antipolis

La charte de Sophia-Antipolis d'avril 1977 veut développer *un urbanisme à l'échelle de l'homme (art29) dont les constructions ne dépasseraient pas le niveau des crêtes environnantes (art106)*.

Le succès de Sophia-Antipolis a tenu pour un large part à des bâtiments qui ne dépassent pas le faite des arbres et à leur intégration dans la végétation.

Pourquoi le projet contredit ces principes avec un bâtiment aussi volumineux que haut (plus de 30 mètres de hauteur)

## Une hauteur excessive

Le PLU définit les hauteurs maximales selon le zonage. Les hauteurs maximales relevées sont de 14 mètres dans les zones USOC, USOH et USOJ (soit une hauteur maximale de 4 à 5 niveaux). Dans la ZAC des Clausonnes (zone UJea) la hauteur est fixée par un plafond NGF de 131 NGF et 160 NGF. Au vu des documents, la hauteur maximum des bâtiments n'est pas précisée. La dalle piétonne serait à 128,50 NGF ce qui autoriserait **une hauteur de 31,50 mètres** au-dessus de la dalle. Soit **plus du double de ce qui est autorisé ailleurs à Valbonne**. Sur les façades (difficilement lisibles) on décompte 7 niveaux.

Au vu du site <https://www.sophia-antipolis.fr/the-technopole/>, les hauteurs des bâtiments doivent être inférieures au ligne des crêtes environnantes conformément à la Charte de 1977.

Au Fugueiret, les crêtes les plus proches du projet culminent à +145 NGF et 148 NGF. Le projet les surpassera de 13,50 à 16,50 mètres de hauteur.



## Une barrière d'immeuble

L'assise du projet est un triangle dont chaque côté fait entre 300 et 350 mètres de longueur.

Il s'agit d'un socle unique bordé en continu par des bâtiments. L'effet de masse est partiellement réduit par une petite percée sur chacun des 3 côtés et des hauteurs différenciées.

Ces artifices ne peuvent dissimuler l'inévitable effet de barre obstruant les vues.



## Une végétalisation en trompe l'œil

Le dossier de demande d'AEC fait rapidement référence (p. 168) à une végétation spontanée en façade. En écologie, la flore spontanée est définie comme la flore « qui pousse naturellement sans intervention humaine et qui maintient ainsi un processus naturel de colonisation ». Cela signifie qu'a priori aucune plantation n'est prévue pour les restanques de façade. Il faudra attendre la colonisation naturelle par les espaces naturels environnants.

De plus une végétalisation surabondante sur les balcons et toitures est inappropriée au climat méditerranéen et aux sécheresses. La végétation proposée nécessitera d'importantes quantités d'eau quelles que soient les espèces végétales sélectionnées. Ceci est incompatible avec une utilisation raisonnée de la ressource en eau et encore moins avec les restrictions d'arrosage que nous connaissons depuis plusieurs années sur des périodes plus étendues d'année en année.

## A.2 Consommation économe de l'espace (rapport d'instruction DDTM page 9)

### **FOCUS sur LA CONSOMMATION D'ESPACE**

La consommation d'espace du projet sur 8 hectares doit s'apprécier au travers des espaces hors projet nécessaires à son fonctionnement. Hors projet, ce sont près de 15 hectares dont la déforestation actuellement en cours est visible et même choquante par son ampleur et l'absence de maintien de bosquets d'arbres. Les travaux de terrassement et de stockage de matériaux ont commencé. Cette consommation d'espace est bien liée au projet et devrait être comptabilisée.







### **A.3 Effet sur l'animation urbaine** (rapport d'instruction DDTM page 9)

#### **Le projet n'aura aucun effet positif sur le tissu commercial existant**

*Selon le rapport d'instruction de la DDTM « l'effet cumulé du Village de Sophia et de SOPHIPOLIS Chemin de Saint Bernard pourrait ralentir, voire empêcher la revitalisation du centre-ville de Vallauris » (engagé dans une action cœur de ville). Le rapport n'en retire malheureusement aucune conclusion négative sur le projet du Village de Sophia*

**Il faut souligner** que la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite loi "ELAN", a été promulguée pour lutter contre la dévitalisation commerciale de certains territoires et notamment dans les centres villes.

*Le centre-ville de Vallauris présente une vacance commerciale de 16,8% et fait l'objet d'un contrat de revitalisation. Aucun projet commercial ne doit porter préjudice à cet effort de revitalisation.*

*Dans la zone de chalandise plusieurs autres territoires sont concernés par une politique publique de revitalisation et ne sont pas tous mentionnés. Nous en faisons mention :*

#### **CONTRATS DE REVITALISATION DE CENTRE VILLE**

*Au 30 septembre 2022, il n'y a que 2 communes des Alpes Maritimes qui ont un contrat de revitalisation de centre-ville. Ce sont les communes de GRASSE et VALLAURIS qui sont dans la zone de chalandise. Le projet situé entre ces 2 communes ne pourra en aucune manière satisfaire au besoin de revitalisation du centre-ville de ces 2 communes.*

#### **LES QUARTIERS EN POLITIQUE DE LA VILLE (QPV)**

*Des quartiers prioritaires sont situés à Grasse, Cannes et Vence.*

*Le projet aura inévitablement des effets négatifs sur les quartiers de ces communes. Un projet comme le Village à Sophia développera notamment d'importants moyens publicitaires pour conquérir son attractivité. Ce sera une façon de détourner les consommateurs des commerces de quartiers ou de centre-ville et de saper une difficile et lente revitalisation de territoires engagée avec de l'argent public.*

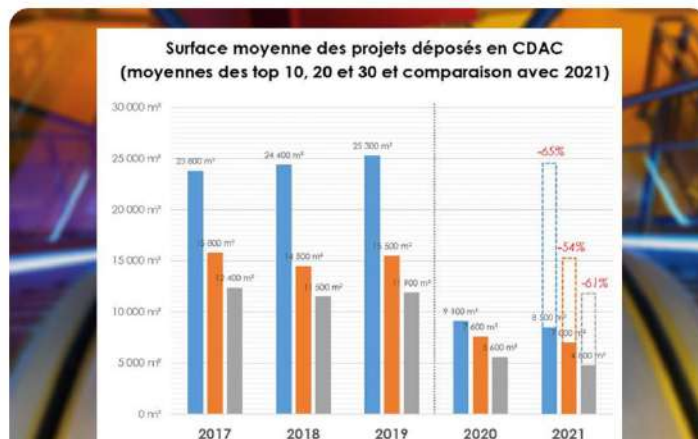
*Ci-dessous extraits du site de La banque des territoires :*

## Vers la fin progressive des grands projets commerciaux ?

Publié le 3 février 2022, par Emille Zapalski pour Localtis

Economie sociale et innovation

L'immobilier commercial pourrait arriver à la fin d'un cycle, avec la fin progressive des grands projets. Une tendance que la crise sanitaire a accélérée, comme le confirme le bilan Procos pour l'année 2021, publié le 2 février 2022, qui montre un niveau "historiquement bas", aussi bien pour les autorisations en commissions d'aménagement commercial que pour les permis de construire, stock des projets à cinq ans ou la taille des projets.



« En CDAC et CNAC, l'existence, à proximité d'un projet commercial, d'un plan Action cœur de ville, ou d'une des 441 Opérations de revitalisation du territoire (ORT) "constituent désormais un motif récurrent de refus".

### Focus sur l'impact commercial

Une analyse de la typologie des commerces présents dans certaines villes de la zone de chalandise est réalisée. (Antibes, Valbonne, Mouans-Sartoux, Chateaufort-Grasse, Opio, Roquefort les Pins, Biot, Villeneuve-Loubet, Mougins) (P.129 A 138 DE L'ANALYSE D'IMPACT).

Selon cette étude, l'arrivée des commerces du centre devrait être positive pour Antibes qui connaît une forte évacuation de sa population locale vers les agglomérations niçoise et cannoise en raison d'un nombre limité d'enseignes à forte notoriété. Le touriste reste un consommateur fort, notamment dans le centre historique. Le Village de Sophia devrait donc apporter une modernisation et donc être un atout supplémentaire.

Pour les autres villes analysées, la conclusion est peu ou prou la même, le commerce local présente un panel plus ou moins complet de commerces de proximité et de première nécessité à destination d'une clientèle locale fidèle. Parfois à forte composante artistique. Les offres ne se croisent donc pas (soit elles sont différenciées, soit elles sont complémentaires) et l'implantation du centre ne devrait pas avoir d'impact.

Il est particulièrement frappant de constater que ces analyses comportent de nombreuses erreurs. À titre d'exemple, de nombreux commerces des villes de Mougins et de Mouans-Sartoux y sont confondus, oubliés ou parfois mal analysés. La zone de l'Actipark, à la limite des deux communes est décrite comme une zone à dominante logistique. C'est oublié que de nombreux locaux ont été transformés pour y accueillir des équipements de loisirs et des commerces dont l'existence ne semble pas avoir été retenue dans l'analyse particulière de la ville de Mougins.

L'analyse d'impact ne propose pas d'analyse du tissu commercial pourtant riche pour les villes de Cannes et Mandelieu, qui font pourtant partie de la zone de chalandise. Ainsi aucune analyse de l'impact

sur les commerces dit « Mass Market » du centre-ville de Cannes n'est faite alors même que ce sont souvent ce même type d'enseigne qui se retrouve dans les grands ensembles commerciaux.

Les grands centres commerciaux attirent grâce aux facilités qu'ils présentent (ensemble d'activités, facilitée de stationnement...). Cela est d'ailleurs clairement énoncé dans les objectifs du projet : « création d'une nouvelle centralité », « lieu hybride alliant commerces, espaces tertiaires, hôtellerie, loisirs et espaces culturels » (P.24). Les clients sont donc incités à y passer le plus de temps possible. Et le temps disponible des actifs pour ce type d'activités est réduit (fin de journée et week-end). Les personnes qui feront le choix de se rendre dans ce centre, ne pourront donc pas se rendre dans les commerces de centre-ville, même si ces derniers sont moins nombreux (équipement de la personne et de la maison notamment). Il est donc particulièrement déconcertant de constater que la CDAC chargée d'analyser la protection des consommateurs accepte avec facilité la conclusion d'une absence d'impact sur le commerce et l'emploi de proximité.

### **Impact sur l'emploi**

Dans les domaines de l'équipement de la maison et de l'équipement de la personne, les achats ne peuvent se multiplier à l'infini. Des clients se rendant au futur « Village de Sophia » pour ses aspects pratiques et complet ne seront pas également client des petits commerces de proximité présents sur ces mêmes secteurs à l'intérieur de la zone de chalandise.

Le marché théorique global sur notre zone de chalandise, sur les secteurs alimentaire, équipement de la personne, équipement de la maison (hors bricolage), culture/loisirs et services à la personne (soins/santé/beauté), représente 3,26 milliards d'Euros, dont 1,84 milliard en non alimentaire.

Le Chiffre d'Affaires prévisionnel du Village de Sophia intègre lui une part de clientèle « hors zone de chalandise » de 5 % pour l'équipement de la maison et l'alimentaire, 10 % pour les secteurs culture/loisirs et services à la personne et 15 % pour l'équipement de la personne. Il atteint ainsi la somme de 107 553 000 € (dont 86 406 000 hors alimentaire). Cela représente 2,97 % du marché total de ZDC et 4,16 % en hors alimentaire. Ces chiffres ne sont pas, selon eux, de nature à modifier les grands équilibres du territoire.

Or ces 4,16 % se trouvent sur un territoire composé de multiples centralités de petites tailles et le centre va représenter une force d'attraction certaine, de nature à porter atteinte aux commerces de proximité positionnés sur les mêmes secteurs (équipement de la personne et de la maison notamment, équipements culturels et services à la personne dans une moindre mesure).

Si l'on peut se féliciter de la création de 1 000 emplois dans un territoire en difficulté, ils sont à pondérer avec le nombre d'emploi que cette implantation va détruire lequel est de 128 emplois dans les commerces de moins de 300 m<sup>2</sup> et de 103 emplois dans les GMS. Le solde étant largement positif, (769 emplois créés) il est estimé que le projet n'aura qu'un impact marginal, d'autant que selon l'analyse d'impact, la plus grande partie des emplois supprimés pourra être reportée sur les emplois créés.

L'impact sur ces derniers, souvent de petits commerçants indépendants apparaît ici sous-évalué voire même nié. Prétendre que les emplois détruits pourront être reportés sur ceux créés par le projet, c'est nié l'implication des petits commerçants de proximité, le rôle primordial de lien social qu'ils jouent au cœur des petites centralités entourant le projet. C'est confondre petit artisan et vendeur de comptoir. Ces passionnés se battront pour faire perdurer leurs investissements tant financiers que personnels et l'effet de casse sociale qui en découlera ira, sur le long terme au-delà de 300 emplois.

## **A.4 Effet sur projet sur le flux de transports et son accessibilité par les transports collectifs et les modes de déplacements les plus économes en émission de dioxyde de carbone (page 9)**

### **Desserte routière**

*L'accès à Sophia-Antipolis se fait quasi exclusivement par le transport en voitures individuelles. Il en résulte une congestion progressive du réseau routier. Confirmée par la DDTM qui parle d'un réseau proche de la saturation (rapport d'instruction de la DDTM page19)*

*L'importance du parking de 2.321 places de stationnement reflète le parti pris du tout automobile pour accéder au projet.*

*L'étude de trafic estime le trafic induit par le projet à 2.000 véhicules en heure de pointe (p 96 de l'EAC) et met en évidence la faible capacité résiduelle des voies d'accès au projet.*

*L'aménagement prévu de 4 ronds-points restera insuffisant.*

*Il faut rappeler que l'accès principal à Sophia-Antipolis, et aussi au projet, depuis Antibes se fait par un passage de la RD 103 sous l'autoroute A8 avec 2X 2 voies **sans trottoirs ni pistes cyclables possibles**. Une situation non viable à terme pour laquelle aucune amélioration n'est prévue par ailleurs, surtout pour la desserte vers Vallauris :*



*Photo un dimanche matin*

*Une autre voie d'accès (2x1 voie) est celle en provenance de Mougins qui passe au travers du Parc de la Valmasque. Cette voie déjà fort empruntée sera principalement utilisée par les consommateurs de l'ouest du département.*

*Aucune concertation n'a été envisagée avec la commune limitrophe de Mougins et avec la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins (CACPL).*

*Si l'on prend en compte la croissance de Sophia-Antipolis sur la durée (ce qui n'est pas fait dans le dossier) et donc du trafic induit, **la congestion automobile devient une certitude.***

## **Des modes de déplacements alternatifs peu efficaces**

*La mise en service du BHNS n'aura que peu d'effet sur le trafic automobile et ne concernera que plus tard la ZAC des Clausonnes et ce donc, dans une faible mesure. Les transports doux restent quasi inexistantes et resteront marginaux pour un projet éloigné des zones résidentielles.*

***Les effets de cette opération sur l'aménagement du territoire seront en tous points négatifs et nuiront au fonctionnement de Sophia-Antipolis et à ses usagers.***

## **Focus sur l'accessibilité du projet**

### **L'accessibilité routière**

L'ensemble des voies d'accès au projet sont d'ores et déjà saturées. En attirant 2000 véhicules supplémentaires par heure, le projet va donc fortement aggraver la congestion routière préexistante.

Ainsi, en fonction des heures de pointe et des axes, l'augmentation de trafic attendue varie de 10 à près de 40 %. Une telle augmentation doit s'accompagner de la création d'infrastructures routières de nature à en limiter les désagréments pour les usagers empruntant quotidiennement ces voies. Or, les aménagements prévus sont avant tout destinés à desservir le site sans apporter la moindre solution à l'impact de son implantation sur le trafic préexistant.

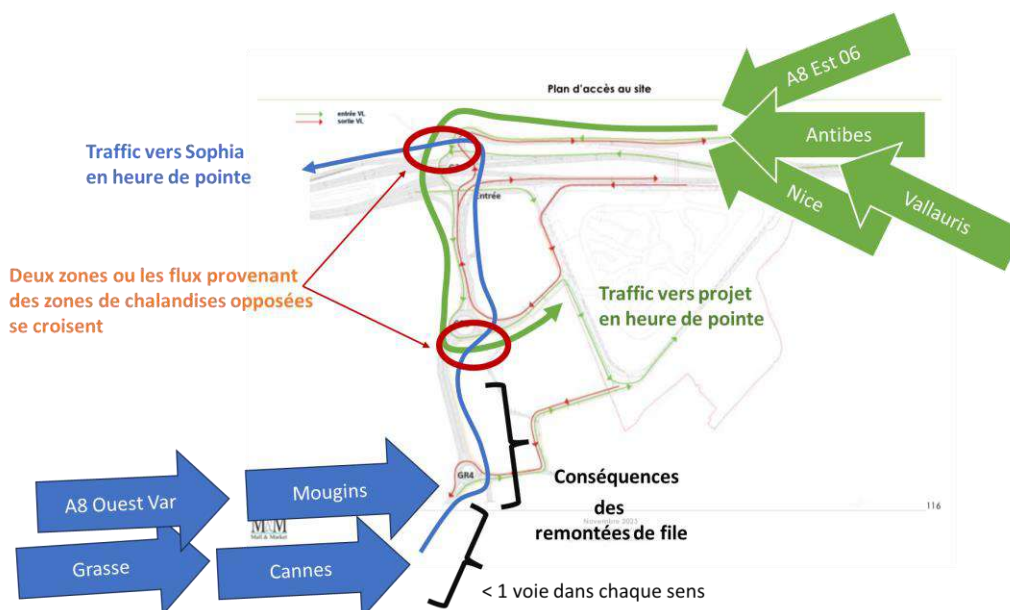
Afin de desservir le centre commercial, il est prévu la création de 3 nouveaux giratoires et le redimensionnement d'un quatrième existant, giratoire des Clausonnes.

Chacun de ces giratoires a fait l'objet d'une étude de capacité dont les résultats sont les suivants :

- **Le giratoire G1A** qui permettra de raccorder la RD635, route des 3 Moulins à Antibes à la route du parc à Valbonne, commune d'implantation du projet. À l'issue de l'analyse ce giratoire apparaît correctement dimensionné afin de réguler le trafic et aucune prescription particulière n'est émise par le bureau d'études.
- **Le giratoire G2** doit permettre les échanges entre la RD103 route du Parc, la RD35 tant en direction d'Antibes que de Mougins ainsi qu'une partie de l'accès au « ring » interne du Village de Sophia. À l'issue de l'étude de trafic il est notamment recommandé de mettre en place une deuxième voie de shunt en tourne-à-droite en direction de Mougins depuis le RD103.
- **Le giratoire G3** doit permettre de gérer les échanges entre la RD35 Mougins et le « ring ». Entièrement aménagé en 2 voies, l'étude de trafic fait apparaître un important sous-dimensionnement de ce giratoire notamment sur l'heure de pointe du matin en provenance de Mougins. Cela induirait une remontée de file théorique de 1900 mètres. Sa réserve capacitaire est ainsi estimée à -15 % induisant un temps d'attente moyen de 273 secondes, soit 4 minutes et 55 secondes. L'étude préconise de redimensionner ce giratoire afin que son anneau central soit réduit pour que trois voies soient aménagées en giration ainsi que d'aménager trois voies entrantes en provenance de Mougins.
- Enfin **le giratoire G4** est un redimensionnement du giratoire des Clausonnes existant. Malgré un trafic important, il apparaît à même d'écouler le trafic.

À la lecture, tant des prévisions de trafic que des réserves capacitaires des aménagements routiers, il apparaît que les aménagements semblent suffisants en ce qui concerne la desserte des villes d'Antibes, de Valbonne et de Vallauris. En revanche, en dépit des aménagements prévus, la circulation traversant la ville de Mougins, déjà saturée, sera fortement aggravée.

En effet, si depuis la RD35, l'accès au « ring » du Village de Sophia peut se faire par le giratoire G4, les automobilistes du bassin cannois et grassois empruntant quotidiennement cette voie, afin de se rendre à Sophia-Antipolis ou Antibes, ce qui représente 23 000 véhicules/jour seront obligés de poursuivre sur le G3 portant son temps d'attente moyen à près de 5 minutes.



Le problème sera d'autant plus persistant que l'on peut lire dans le dossier de demande d'AEC qu'à la suite de l'appel d'offres, remporté par la société NGE, les aménagements prévus sont les suivants :

- Le giratoire G2 intégrera bien un shunt en tourne-à-droite depuis la bretelle de sortie de la RD103 venant de Valbonne en direction de Mougins ;
- En revanche, le G3 dont la réserve capacitaire a été identifiée comme déficitaire de -15 %, ne disposera que de 2 voies sur une emprise d'enrobé équivalente à 3 voies alors que la création de 3 voies est préconisée dans l'étude de capacité

Ainsi, on peut retrouver parmi vos décisions récentes un projet refusé car :

- « Considérant qu'en heure de pointe le réseau est saturé avec un taux de réserve de capacité de 8 % et qu'aucune amélioration de la voirie n'est prévue avec la mise en place du projet » (CNAC, 27 octobre 2022, P 04176 77 22A/R01) ;

Cette sous-estimation de la gestion des flux de véhicules a pour effet de minimiser la réalité de la saturation du trafic et les risques en matière de sécurité routière.

Il est enfin regrettable que les prévisions en matière d'augmentation du trafic n'aient pas été assorties de mesures quant à la qualité de l'air qui sera nécessairement altérée.



Le giratoire G2, envisagé pour fluidifier le trafic nord-sud

Nous pensons qu'à l'est de Valbonne, les consommateurs continueront de se diriger vers les centres commerciaux Cap 3000 et Polygone Riviera, rapidement accessibles par l'autoroute A8 et parfaitement implanté dans le paysage commercial maralpin.

La zone de chalandise cible du « Village de Sophia » se situe de ce fait vers l'ouest du département des Alpes-Maritimes en direction des communes de Cannes et Grasse incluant également une part de l'est du département du Var. Tout ce trafic, dont la part provenant du Var est niée de l'étude de trafic au motif d'une « barrière géographique » – le massif de l'Estérel- proviendra de l'autoroute A8 et pour une majorité de la RD 6185, dite pénétrante Cannes-Grasse. On peut donc par suite s'attendre à une explosion du trafic sur l'avenue de la Valmasque (RD 35). Et ce d'autant que la section d'autoroute, gratuite jusqu'à Cannes, devient payante jusqu'à Antibes, seule autre entrée autoroutière permettant d'accéder au centre commercial, incitant une nouvelle fois les automobilistes à emprunter la pénétrante Canne-Grasse et la Valmasque. Or sur ce secteur, aucun aménagement n'a été envisagé, ce constat est d'autant plus regrettable qu'il s'ajoute à l'absence de concertation entre la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis porteuse du projet, et les communautés d'agglomération Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse pourtant voisine immédiate du programme et cible principale de clientèle.

Enfin, il apparaît pertinent de souligner que les comptages routiers datent de la période 2015-2018. Selon le pétitionnaire, des études de trafic sur la période suivante seraient biaisées par les périodes de confinements dus à la pandémie de Coronavirus. Toutefois, depuis 2022, le trafic a très fortement augmenté au sein du bassin d'emploi sophilopolitain. Couplée à la baisse du recours au télétravail, cela laisse entrevoir une totale obsolescence des chiffres pris en compte. Une étude complémentaire du trafic sur les années 2022 et 2023 aurait été pertinente afin de pouvoir, au besoin, amender les aménagements routiers envisagés.



## Modes de déplacements doux

Une répartition modale entre véhicules particuliers, modes actifs et transports en commun est envisagée tout en apportant la démonstration criante que le « tout automobile » est privilégié.

Le déplacement par rail. Une partie de l'étude de trafic en ce qui concerne les transports en commun semble reposer sur la réalisation de deux projets, dont l'un – « l'augmentation de capacité et de régularité des lignes ferroviaires littorales » - n'est à notre sens pas totalement acquit puisque reposant sur deux postulats :

- Premièrement, l'augmentation de cadencement de la desserte en TER, actuellement très peu fiable, qui ne pourra réellement être constatée qu'après l'arrivée du nouveau délégataire TRANSDEV qui reprendra en juin 2025, soit à l'ouverture du projet, la gestion des TER PACA. Il conviendra bien sûr de laisser un délai à celui-ci afin qu'il adapte son offre si besoin ;
- Dans un second temps, par la réalisation des phases 1 et plus particulièrement 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côté d'Azur (LNPCA) à l'horizon lointain de 2030.

De plus, si l'implantation d'une gare TER sur le site du « Village de Sophia a été évoquée dans le cadre de la LNPCA, sa réalisation n'est pas à l'étude sur les 2 premières phases du projet qui doivent voir le jour dans les années à venir. Les phases 3 et 4 n'ayant pas encore été définies, la prise en compte de cette desserte ferroviaire pour définir les répartitions modales d'accès au site semble dangereusement précoce.

En l'absence de la réalisation de cette gare, le lieu d'implantation du projet se situe à 8,8 km de la gare d'Antibes, permettant ensuite une desserte du « Village de Sophia » par les transports en commun.

Concernant les flux de transports en commun, le pétitionnaire fait le choix de retenir une part modale identique à l'objectif de l'agglomération en termes de transport en commun sur la technopole. La CASA modélise un objectif 14 à 15 % sur l'ensemble de la technopole en prenant en compte les gains de parts modales que devraient engendrer, et le prolongement de la ligne BHNS, et la réalisation de la CHNS et/ou de la LNPCA. Si le BHNS doit s'achever dans un horizon proche de celui du projet, le CHNS reste pour l'heure un projet parfois évoqué et la phase 2 de la LNPCA ne sera réalisée au plus tôt qu'en 2030. Retenir une part modale de 14 % dès l'ouverture du projet, soit un taux identique à celui visé par l'agglomération à condition que ces deux ou trois projets d'envergure soient réalisés, apparaît comme un choix optimiste.

À l'identique, la part modale du vélo est estimée à 5 % alors même que la CASA estime qu'une part modale similaire à l'échelle de la technopole entière est un objectif raisonnable. Ce choix apparaît tout à la fois surévalué et très hypothétique, en demeurant malgré tout anecdotique en termes de résolution de la saturation routière du fait de son éloignement des lieux d'habitation.

Enfin le projet prévoit une part modale pour la marche à pied de l'ordre de 5 %, tablant sur la venue des actifs de la technopole par ce mode doux sur le temps de pause méridienne. Ce choix, équivalent à la part modale du vélo, nous semble ici encore complètement décorrélé de l'emplacement du projet. Il convient, à nouveau, de souligner que ce dernier se trouve totalement isolé des centres-villes de sa zone de chalandise puisqu'il se trouve à plus de 2 km des habitations les plus proches. De plus, la technopole est extrêmement étendue et seule une part infime des actifs se trouvant à proximité immédiate du site empruntera ce moyen de transport sur le temps restreint de sa pause déjeuner. En revanche, il se trouve en bordure de plusieurs grands axes routiers, dont l'A8. Le trafic y est important, et les abords y sont peu aménagés.

Ces 25 % de parts modales alternatives ne doivent pas dissimuler la cruelle réalité : ce projet prévoit 76

% de part modale pour les véhicules particuliers. En attestent les 2 321 places de stationnement prévues dans l'immense parking souterrain.

En l'état, ce projet présenté comme un projet tourné vers l'avenir, en phase avec les aspirations actuelles des consommateurs et visant à requalifier qualitativement l'entrée ouest de la technopole se présente davantage comme un projet appartenant au passé, à ce que certains qualifient de « France moche », avec ces entrées de ville aux commerces démesurés et disparates.

## *B – Développement durable*

**B.1 Qualité environnementale, performance énergétique, recours aux énergies renouvelables, emploi de matériaux ou procédés éco responsables, gestion des eaux pluviales, préservation de l'environnement.** *(page 13)*

### **Une géographie et un climat propices aux inondations**

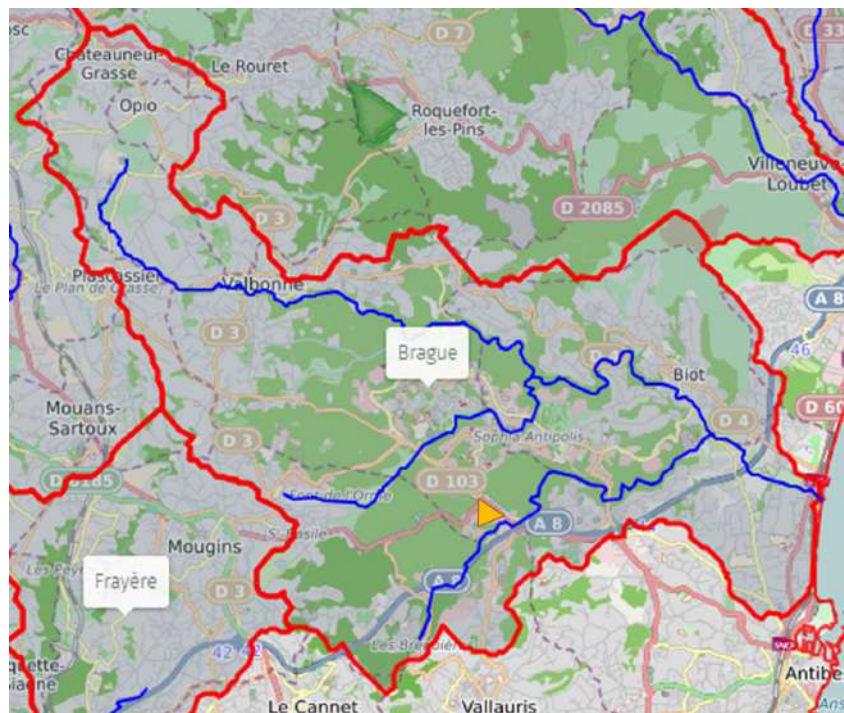
*Le 3 octobre 2015 un orage cévenol s'est abattu sur la frange littorale du département et notamment sur Sophia-Antipolis. La Valmasque affluent de La Brague a subi une crue destructrice. La Commune de Biot a été largement inondée et on a déploré 3 morts et des dégâts considérables sur la commune. Plus de 40 habitations ont dû être détruites. Un tel événement peut se reproduire. L'urbanisation ne doit pas venir aggraver les effets des catastrophes naturelles.*

*Biot le 15 octobre 2015 :*



*Ce projet se trouve dans le bassin versant de la Brague, en amont de la commune de Biot. Une telle imperméabilisation des sols augmente encore les risques d'inondation en aval.*

*Le bassin versant de la Brague :*



*Depuis 2015, selon le Cerema, entre c'est 55 ha d'ENAF ont été consommés dans le bassin versant de la Brague. La ZAE des Clausonnes, c'est 16 à 20 ha d'imperméabilisation, soit 30% de plus à elle seule, dont 8 ha pour OpenSky, soit 15% à lui seul :*

Bassin Versant Brague Commune	Part du Territoire dans bassin versant	Conso ha 2016-21	Conso ha Ponderee
Biot	100%	13.4	13
Valbonne	100%	23.9	24
Opio	50%	12.6	6
Chateauneuf de Grasse	75%	8.3	6
Mouans Sartoux	15%	12.3	2
Mougins	15%	23.3	3
<b>Total Bassin Versant</b>			<b>55</b>
	A Venir :	Augmentation	ha
	Zac des Clausonnes	<b>29%</b>	16
	Dont OpenSky	<b>15%</b>	8

*Le projet se situe dans le bassin versant de La Valmasque et met en péril la commune de Biot et Antibes en aval. Il est donc indispensable soit d'éviter l'imperméabilisation, soit la réduire, soit de la compenser significativement.*

## **Des rétentions d'eaux pluviales non conformes**

Or le dossier n'est pas très rassurant. Il est dit :« Le débit de fuite du projet est inférieur au débit de fuite à l'état initial ». De quel débit initial parle-t-on ?

Il est ensuite fait mention dans l'AEC d'un bassin de rétention de 10.000 m<sup>3</sup> sans que soit explicité le mode de calcul du volume.

Le pétitionnaire ne semble pas avoir la compétence requise sur ce sujet lorsqu'il se permet de dire AEC p167 que les bassins de rétention constituent par ailleurs une réserve d'eau à disposition en cas d'incendie et pour l'arrosage des jardinières, alors que par nature, les bassins de rétentions doivent rester vides pour garder une capacité à retenir l'eau en cas d'épisode pluvieux.

Le procédé de valorisation des eaux pluviales AEC p166 est tout aussi fantaisiste au regard des précipitations concentrées sur l'automne.

Le rapport de la DDTM s'interroge également sur la position du deuxième bassin de rétention mais là aussi ne tire pas de conclusion négative.

Il importe que soit respecté le règlement pluvial de la CASA du 5 juillet 2021.

## **Un lac artificiel grand consommateur d'eau**

Concernant le lac artificiel de 3.627 m<sup>2</sup>, il y aura en été une forte évaporation liée à la température qui nécessitera de réajuster le niveau de plusieurs dizaines de m<sup>3</sup> par jour. Les observations du rapport de la DDTM sont pertinentes. Il semblerait que les concepteurs du projet n'aient pas pris la mesure de la sécheresse des années 2022 et 2023.

## **Le projet ne préserve pas la ressource en eau**

La capacité d'approvisionnement en eau conditionne aujourd'hui la constructibilité. Les Alpes-Maritimes souffrent régulièrement de sécheresse, particulièrement ces dernières années en été.

La multiplication des plantes sur les façades augmente le besoin en eau alors que le changement climatique avec la baisse des précipitations diminue la quantité disponible des nappes phréatiques. Les plantations en façades son irréalistes.



Quelle est la consommation annuelle d'eau estimée de cette réalisation ? En période de sécheresse, des restrictions en eau s'appliquent. Comment maintenir l'état végétalisé de cette montagne de béton, sous interdiction d'arrosage ?

Les solutions et labels proposés sont ceux communément utilisés pour obtenir l'aval des investisseurs. En revanche, aucun chapitre ne s'intéresse à l'économie d'eau.

La gestion de l'eau est un des critères d'évaluation pris en compte dans les évaluations environnementales. Pour nous, dans le contexte local, c'est une priorité.

Déjà en 2022 puis en 2023 la pénurie d'eau a mobilisé les pouvoirs publics au travers du Comité Sécheresse et des Assises de l'eau. Est-il possible encore de construire et de puiser davantage dans la ressource au détriment de ceux qui y vivent.

Les consommations prévisionnelles ne figurent pas au dossier et ne permettent donc pas de mesurer les effets sur la ressource. Dans ce contexte de pénurie et de fragilisation des nappes phréatiques, le demandeur devrait nous préciser au moins qu'il n'entend pas avoir recours à des forages.

Exemple d'arrêté préfectoral sécheresse en 2023.

### **Matériaux ou procédés éco-responsables : grands absents**

L'AEC énonce quelques idées tout en restant assez vague (AEC p. 138). Il est ainsi précisé que la toiture végétalisée sera approvisionnée par des pépiniéristes locaux. Soulignons au passage que ces végétaux issus de culture nécessiteront, pour leur développement, un arrosage régulier qui se trouvera être quasiment impossible en période estivale.

L'utilisation de 20 % d'isolant bio-sourcé sans plus de précisions ou encore l'intérêt que porte la compagnie de Phalbourg au déploiement d'un réseau de chaleur en partenariat avec l'UVE située à proximité du site.

Baucoup d'annonces pour peu d'engagement concret et réaliste car à en juger par l'état actuel du site, même la réutilisation des pierres excavées du site pour construire les terrassements de façade semble assez utopique. Elles sont en trop petite quantité pour que cette part ne soit pas marginale. Reste que l'immense majorité de ces pierres devra être importée d'ailleurs sans qu'en soit précisée l'origine.

## **B.2 L'insertion paysagère, architecturale du projet, utilisation de matériaux caractéristiques des filières de production locale (page 15)**

Relire l'argumentation développée au paragraphe ci-dessus **A.1 Localisation du projet et son intégration urbaine**

**Le projet trop haut et trop volumineux n'est pas intégré ni intégrable dans le site de Sophia-Antipolis**

## *C – Protection des consommateurs*

La CDAC ne développe étonnamment que peu l'impact de l'implantation de ces 30 000 m<sup>2</sup> de surface de vente sur le commerce local. Elle reprend l'argumentaire du pétitionnaire arguant d'une mixité fonctionnelle permettant de créer un lieu de vie grâce à la présence de bureaux et d'un hôtel ou encore que le projet permettra une expérience d'achat plaisante, une offre adaptée aux nouveaux modes de consommation et une offre hybride alliant expérience physique et numérique.

Ces mots présents dans la décision reprennent mot à mot ceux présents dans la demande d'AEC du pétitionnaire.

Toutefois, l'analyse d'impact nécessite selon nous une approche plus poussée.

### **Accessibilité**

*Ce projet ne se met pas au service des consommateurs car il est éloigné des lieux de vie et des zones résidentielles. Au contraire, demande aux consommateurs de se déplacer (principalement en voiture) pour venir à lui.*

*Le temps de trajet et la consommation d'énergie pour se rendre sur le site se feront au détriment des consommateurs (cout financier et bilan carbone).*

*A défaut d'être proche des lieux de vie, il ambitionne d'en devenir un : mais sans logements, et loin des écoles.*

### **Revitalisation menacée du tissu commercial**

*Le projet met en danger les contrats de revitalisation de centre-ville et les quartiers en politique de la ville (visés ci-dessus)*

### **Offre proposée et filières de production locale**

*Produire localement et consommer localement ce que l'on produit correspond à une orientation bénéfique qui est absente du projet.*

*Les objectifs avancés et activités annexes proposées sont uniquement de nature à séduire une clientèle et à compenser un déficit de contenu.*

*Comme nous l'avons dit précédemment : Le projet présenté sous le vocable contestable de « Village de Sophia » n'est que la réplique d'« OpenSky » vieille de 10 ans . Les quelques m2 en moins et l'illusion apportée par une exubérance de verdure ne peuvent maquiller un concept totalement dépassé de l'urbanisme commercial.*

***Le projet est sans lien avec son environnement social et géographique et sans aucun bénéfice pour celui-ci.***

## D – Nouveaux critères d’AEC

### Contribution à la revitalisation du tissu commercial

Le rapport de la DDTM est sans appel :

**« Ce projet ne participera pas ni à la revitalisation des centres-villes...ni des zones commerciales existantes. »**

### **Coûts indirects supportés par la collectivité**

Article L752 -6 du Code du commerce alinéa f) Les coûts indirects supportés par la collectivité en matière notamment d’infrastructures et de transports.

Le dossier passe sous silence cette question. Or il est du devoir de la CDAC de prendre en considération cette question. La note complémentaire du pétitionnaire fait état d’un courrier du 14 septembre 2023 de la commune de Valbonne dans lequel « l’aménageur réalisera les équipements publics ainsi que les réseaux prévus dans le cadre du projet » sans préciser le coût pour la commune de Valbonne.

Si la CASA (BHNS) et la commune de Valbonne (courrier du 14/09/2024) sont identifiés, le département, la CAPCL et autres fonds publics pourraient l’être également.

A titre d’exemple : une seule route (D35) à une seule voie dessert actuellement la zone de chalandise vers l’ouest, en traversant un secteur résidentiel de Mougins. Les coûts indirects sur les communes adjacentes hors CASA, qui devront supporter le trafic issu de la zone de chalandise vers l’ouest, ne sont pas pris en compte : aménagement des voiries, transports en commun, pistes cyclables.

### **Interdiction d’artificialisation pour les zones commerciales**

L’artificialisation des sols est le fait de déclarations tardives du seul pétitionnaire.

Comme il l’a été démontré ci-dessus, contrairement à ce qui est dit par le pétitionnaire, le sol n’est pas artificialisé aux termes de la loi.

De plus, le projet revu ne change pas d’emprise, et ne diminue pas sa consommation d’espace.

## **AVIS DE SYNTHÈSE** page 20

Sans surprise, je suis en désaccord avec la synthèse présentée dans le rapport de la DDTM. Les aspects prétendument positifs sont mis en avant alors que les éléments négatifs sont absents ou minimisés.



## CONCLUSIONS

Il ne s'agit donc pas d'une « modification substantielle » d'une autorisation accordée mais bien d'une nouvelle demande d'autorisation. Cette nouvelle demande doit s'apprécier uniquement au terme des lois actuellement en vigueur.

**L'article L752-6 du code du commerce**, dans son alinéa V, édicte un principe de refus des autorisations d'exploitation commerciale pour les implantations ou extensions qui engendreraient une artificialisation des sols.

Le projet de plus de plus de 10 000m<sup>2</sup> de surfaces commerciales va artificialiser son terrain d'assiette. Cette demande aurait donc dû être rejetée dès la phase de l'instruction de la demande avant toute convocation de cette CDAC.

A ce jour, seuls des défrichements, des démolitions et des extractions de matériaux ont été réalisées, laissant un sol apte à des fonctions écologiques, hydriques, biologique et agronomiques.

Selon le pétitionnaire le projet vise à rééquilibrer l'offre vers l'ouest du département. Les communes de cette partie de la zone de chalandise qui concerne la CAPCL (Mougins, Le Cannet, Cannes, Grasse) auraient pu et dû être associées au projet ou représentées à la CDAC. Cela n'a pas été le cas.

Le projet trop haut (immeuble de 30 mètres de hauteur) et trop volumineux n'est pas intégré ni intégrable dans le site forestier de Sophia-Antipolis même avec un camouflage végétal non durable ni soutenable. Le rapport de la DDTM parle à juste titre d'un projet en « rupture avec le paysage urbain environnant ».

Le rapport de la DDTM (page 17) est sans appel : « Ce projet ne participera pas ni à la revitalisation des centres-villes...ni des zones commerciales existantes. »

Au 30 septembre 2022, il y a 2 communes des Alpes Maritimes qui ont un contrat de revitalisation de centre-ville. Ce sont les communes de GRASSE et VALLAURIS qui sont dans la zone de chalandise.

Selon le rapport de la DDTM « *l'effet cumulé du Village de Sophia et de SOPHIPOLIS Chemin de Saint Bernard pourrait ralentir, voire empêcher la revitalisation du centre-ville de Vallauris* » (engagé dans une action cœur de ville).

« Selon la banque des territoires, en CDAC et CNAC, l'existence, à proximité d'un projet commercial, d'un plan Action cœur de ville, ou d'une des 441 Opérations de, revitalisation du territoire (ORT) "constituent désormais un motif récurrent de refus » .

L'accès à Sophia-Antipolis se fait quasi exclusivement par le transport en voitures individuelles. Il en résulte une congestion progressive du réseau routier. Confirmée par la DDTM qui parle d'un réseau proche de la saturation (page19).

Le projet se situe dans le bassin versant de La Valmasque et met en péril la commune de Biot et Antibes en aval (très fortement inondée en 2015 : 3 morts). Il est donc indispensable soit d'éviter L'imperméabilisation, soit la réduire, soit de la compenser significativement.

Le pétitionnaire ne semble pas avoir la compétence requise sur ce sujet lorsqu'il se permet de dire AEC p167 que les bassins de rétention constituent par ailleurs une réserve d'eau à disposition en cas d'incendie et pour l'arrosage des jardinières, alors que par nature, les bassins de retentions doivent rester vides pour garder une capacité à retenir l'eau en cas d'épisode pluvieux.

Il importe que soit respecté le règlement pluvial de la CASA du 5 juillet 2021.

Les solutions et labels proposés sont ceux communément utilisées pour obtenir l'aval des investisseurs. En revanche, aucun chapitre ne s'intéresse à l'économie d'eau alors que le département a été en épisode « sécheresse » en 2022 et 2023.

En résumé, le projet est sans lien avec son environnement social, géographique et économique. Il n'y a aucun bénéfice pour son environnement.

Les coûts indirects supportés par la collectivité sont sous-estimés. Aucune information sur les travaux et services prévus aujourd'hui ou qui s'avèreront nécessaires demain à la suite de la réalisation du projet. Si la CASA (BHNS), la commune de Valbonne (courrier du 14/09/2024) sont identifiés, le département, la CAPCL et autres fonds publics pourraient être concernés également.

Je considère donc que ce serait une grave erreur d'accepter ce dossier. Rien au regard de la loi n'y est favorable.

J'ai donc émis un avis DEFAVORABLE au projet, et par ce recours, je demande à la CNAC un avis indépendant, libre de conflits d'intérêts.

En vous remerciant de bien vouloir accuser réception de la présente correspondance.

Je vous remercie et vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'assurance de ma haute considération.



Christophe DUBLY

Collège Aménagement du territoire et  
Développement Durable  
CDAC Alpes Maritimes

Contact : [cbdubly@gmail.com](mailto:cbdubly@gmail.com)  
+33 6 60 12 73 98

Les Castellins  
161 Chemin de Saint Julien  
06410 - BIOT

## **IVème PARTIE - CONCLUSION**

*Dans ce mémoire, nous avons démontré :*

- *Que l'instruction de la demande d'AEC recèle des erreurs d'appréciation :*
  - *Une demande de modification substantielle à ce stade du projet n'est pas prévue par la loi*
  - *La demande ne relève pas d'une modification substantielle.*
  - *Le terrain n'est pas artificialisé et les surfaces de ventes étant supérieures à 10 000 m<sup>2</sup>, aucune dérogation ne pouvant être accordée, l'instruction du dossier n'aurait pas dû donner lieu à une convocation de la commission.*
- *Que la commission a délibéré de façon irrégulière, en n'entendant pas de personnes qualifiées du tissu économique, et en n'auditionnant pas des représentants des commerçants des collectivités limitrophes.*
- *S'agissant d'une nouvelle demande, devant être appréciées selon la législation actuelle :*
  - *Aucune AEC ne peut être accordée pour des surfaces de ventes de plus de 10 000 m<sup>2</sup> sur les surfaces des sols dont les fonctions hydriques, biologiques et climatiques ne sont pas altérées de façon durable.*
  - *En matière d'aménagement du territoire : le projet est isolé, en rupture avec son environnement. Sa hauteur et sa volumétrie sont incompatibles avec le concept de la charte de Sophia-Antipolis qui a fondé le succès de la Technopole. Il ne s'intègre pas dans un milieu urbain, n'est pas économe en espace, menace la pérennité du tissu commercial proche et celui des communes limitrophes. Il nuit aux opérations de revitalisation de VALLAURIS et GRASSE. Par ailleurs le projet ne prend pas en compte les coûts devant être supportés par les communes limitrophes.*
  - *En matière de développement durable : la ressource en eau n'est pas préservée au vu des besoins excessifs en eau des espaces verts et du lac artificiel dans un contexte d'évolution climatique vers des sécheresses fréquentes. La technique de rétention des eaux de pluie n'est pas conforme alors que des inondations menacent la basse vallée de la Brague à Biot et Antibes.*
  - *Le dossier d'étude d'impact est lacunaire en matière d'analyse des commerces dans la zone de chalandise, et de circulation routière vers l'ouest.*

*Le projet est sans lien avec son environnement social, géographique et économique. Il ne lui apporte aucun bénéfice et par bien des aspects lui est nuisible.*

*Au vu de ces conclusions et de tous les éléments présentés dans ce mémoire, nous demandons l'annulation de la délibération de la CDAC relative à cette autorisation et invitons la CNAC à remettre un avis dans ce sens.*

**Copie** adressée à :

SCI Brutus  
Par LRAR : 1 rue des Grands Augustins  
75006 Paris

Productions : [Disponibles au lien suivant](#)

1. CDAC1977 Charte Sophia-Antipolis\_1977
2. CDAC2014-10-ZAC-Clausonnes-EXTRAIT-Autorisation-Prefet
3. CDAC2016-01-OS-Permis-de-Construire-Demolir
4. CDAC2017-05-CC.2017.054 DAE -Ligne Nouvelle PACA - Incidences Clausonnes et Fugueiret
5. CDAC2019 Guide du programme national Action Cœur de Ville - 2019
6. CDAC2023-03-OpenSky-VS\_Sophipolis\_CAA
7. CDAC2023-07 Analyse d'impact
8. CDAC2023-07 Arrêté de Composition
9. CDAC2023-07 Convocation
10. CDAC2023-07 Dossier AEC
11. CDAC2023-07 Formulaire R 751-4 Décl d'Intérêt Commercial
12. CDAC2023-07 Ordre Du Jour
13. CDAC2023-12-23 CB Questions Commission Départementale
14. CDAC2023-12-20-CDAC-VillageDeSophia-Gadseca
15. CDAC2024-01-10 DDTM Village de Sophia Rapport Instruction
16. CDAC2024-01-10 M&M - Compléments Sujet Artificialisation - Village de Sophia
17. CDAC2024-01-10 M&M - Lettre d'Accompagnement
18. CDAC2024-01-10 Réponse DDTM au GADSECA - Village de Sophia - Valbonne
19. CDAC2024-01-11 Courrier de Cannes à M. MOUTOUH - CDAC Village de Sophia 110124
20. CDAC2024-01-14 CD Observations CDAC Village de Sophia
21. CDAC2024-01-14 Position CD sur CDAC Village de Sophia
22. CDAC2024-01-25 Avis Préfet CDAC (Village de Sophia)
23. CDAC2024-01-25-Publication-Avis-Recueil-Special 23.2024
24. CDAC2024-02-14 Village Sophia Valbonne PV et Annexe
25. CDAC2024-02-16 Preuve d'envoi à la CNAC
26. CDAC2024-02-16 Preuve d'envoi à la SCO Brutus

Courriel de notification :

A : [greffe-cnac.dqe@finances.gouv.fr](mailto:greffe-cnac.dqe@finances.gouv.fr)

Sujet : Recours en annulation contre l'AEC de la CDAC des Alpes-Maritimes - Village de Sophia

Mesdames, Messieurs les représentants de la CNAC,

Veillez trouver ci-joint copie du courrier envoyé ce jour en LRAR, valant recours en annulation contre l'autorisation d'exploitation commerciale de la CDAC des Alpes-Maritimes du 17 janvier 2024, concernant le projet. « Village de Sophia »

**Copie** adressée à :

- SCI Brutus (LRAR 1 rue des Grands Augustins, 75006 Paris)

Productions [disponibles au lien suivant](#)

En vous demandant d'accuser réception de ce courriel

Cordialement

Christophe Dubly

Collège Aménagement du territoire et Développement Durable  
CDAC Alpes Maritimes

Contact : [cbdubly@gmail.com](mailto:cbdubly@gmail.com)

+33 6 60 12 73 98