

Le bus-tram Antibes-Sophia

Bilan de concertation

Concertation publique du 2 mai au 10 juin 2011

Réunion publique de Valbonne du 12 mai 2011

Réunion publique de Vallauris du 19 mai 2011

Réunion publique de Biot du 25 mai 2011

Réunion publique d'Antibes du 26 mai 2011



1. / INTRODUCTION

La communauté d'agglomération Sophia Antipolis s'est engagée à réaliser un transport collectif en site propre (TCSP) entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis sous forme d'un bus à haut niveau de service (BHNS). Ce projet est issu de la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes Maritimes de 2003, du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) et de son plan de déplacements urbains (PDU), tous deux approuvés en 2008.

Le plan de déplacements urbains exprime les engagements de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis sur les enjeux essentiels en matière de déplacements et de mobilité.

Face à la forte pression démographique et à l'accroissement prévisible de l'utilisation de la voiture, le PDU définit des objectifs et des actions concrètes à mener pour parvenir à ne pas augmenter la part de la voiture en valeur absolue. Il s'agit de développer toutes les alternatives et toutes les complémentarités à la croissance de la circulation automobile pour améliorer le cadre de vie, l'environnement, la sécurité et la satisfaction des besoins en mobilité de tous les publics, en particulier les personnes en situation de handicap.

Il s'agit donc d'assurer un partage équilibré de la voirie entre les usages (piétons, cycles, transports collectifs, voitures particulières...) en agissant selon 5 grands axes d'actions :

- renforcer le réseau de transport collectif, en le rendant plus performant en termes de fréquence, de temps de parcours, de sécurité et de fiabilité ;
- développer les circulations douces par l'aménagement d'itinéraires cyclables et cheminements piétonniers cohérents ;
- analyser systématiquement la desserte de nouveaux équipements accueillant du public et améliorer celles des lieux existants ;
- organiser le stationnement sur le territoire pour encourager au report vers les transports collectifs ;
- promouvoir l'intermodalité par une harmonisation des modes de déplacements, des gammes tarifaires et des informations multimodales.

La réalisation du projet de bus-tram reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis répond aux objectifs du PDU :

- renforcer l'attractivité, l'accessibilité et l'image de la Technopole par une desserte efficace du parc au départ de la gare ferroviaire d'Antibes pour rejoindre le parc de Sophia Antipolis ;
- permettre une bonne desserte de l'agglomération pour les habitants ;
- être un outil au service de l'aménagement et de la structuration durable du territoire ;
- solidariser le Moyen Pays avec le Littoral ;
- assurer une très bonne interface TER-LGV dans les gares de Cannes et de Nice St Augustin pour la desserte d'Antibes- Sophia-Antipolis ;
- mettre en place le TCSP Antibes-Sophia à l'échéance de la phase 1 de la troisième voie ;
- créer un lien avec Sophia par le TCSP pour assurer une continuité de desserte depuis la gare ferroviaire d'Antibes vers la technopole et faire de la gare ferroviaire d'Antibes, la gare de Sophia Antipolis.

2. / Le projet présenté à la population

2. 1) Contexte et enjeux du projet

Le projet s'inscrit dans un contexte où les difficultés de déplacements sur le territoire sont de plus en plus préoccupantes.

Le diagnostic sur les difficultés d'accessibilité à la technopole et à l'intérieur de la communauté d'agglomération a été plusieurs fois posé à travers les documents directeurs (Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), SCOT, PDU). L'essentiel de la population est concentré sur une étroite bande littorale irriguée et traversée par deux grandes infrastructures, la voie ferrée et l'autoroute A8. Le dynamisme démographique est particulièrement fort et le taux d'augmentation de la population de l'agglomération et notamment de la ville d'Antibes est parmi les plus importants de la région. La voie ferrée a été l'élément fondateur qui a permis le développement au XIXème siècle d'un chapelet de villes autour des haltes ferroviaires.

L'autoroute assure tout à la fois le transit international (péninsule ibérique vers Europe de l'Est via la France et l'Italie) et la desserte locale. L'A8 est régulièrement congestionnée au niveau de ces principaux échangeurs (Mougins, Antibes, Villeneuve- Loubet) et provoque un fort effet de coupure entre le nord et le sud de l'agglomération.

La voiture dispose d'un quasi-monopole, elle est utilisée pour près des 3/4 des déplacements. Près de 9 ménages sur 10 possèdent au moins un véhicule. Ce chiffre cache des grandes disparités puisqu'il est de 68 % dans le centre d'Antibes où la marche à pieds atteint près de 23 % des déplacements. L'organisation de l'espace (habitat comme implantations économiques) génère d'importantes « migrations alternantes ». Un

tiers des actifs ne réside pas sur le territoire, 30 % des habitants actifs ont un emploi à l'extérieur du territoire. Les perspectives d'évolution démographique et de l'emploi génèreront, à échéance de 10 ans, 15 % d'augmentation de trafic sur la communauté d'agglomération dont 25 % en lien avec la technopole de Sophia Antipolis. Potentiellement, cela représenterait à part modale constante, 13 000 véhicules quotidiens supplémentaires.

Avec 3,54 déplacements par jour et par habitant dans la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (3,42 dans les Alpes Maritimes) les besoins de mobilité apparaissent très importants et supérieurs à la moyenne départementale et nationale. Mais l'attitude des usagers change, avec une plus grande attention aux coûts financiers des déplacements (énergie, stationnement, péage), une sensibilité grandissante aux questions environnementales (émissions de gaz à effet de serre, réchauffement climatique, pollutions) et un désir d'une meilleure qualité de vie (santé, stress des embouteillages et du temps perdu, pureté de l'air, maintien des paysages).

En mettant en oeuvre ce projet au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports urbains, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis poursuit trois grandes familles d'objectifs qui constituent autant d'angles de vue complémentaires.

Les politiques d'écomobilité sont devenues aujourd'hui les fondements de l'action publique, elles sont devenues une exigence. Les enjeux dépassent largement le cadre de notre territoire, ils sont planétaires. Des engagements internationaux fixent les objectifs à atteindre.

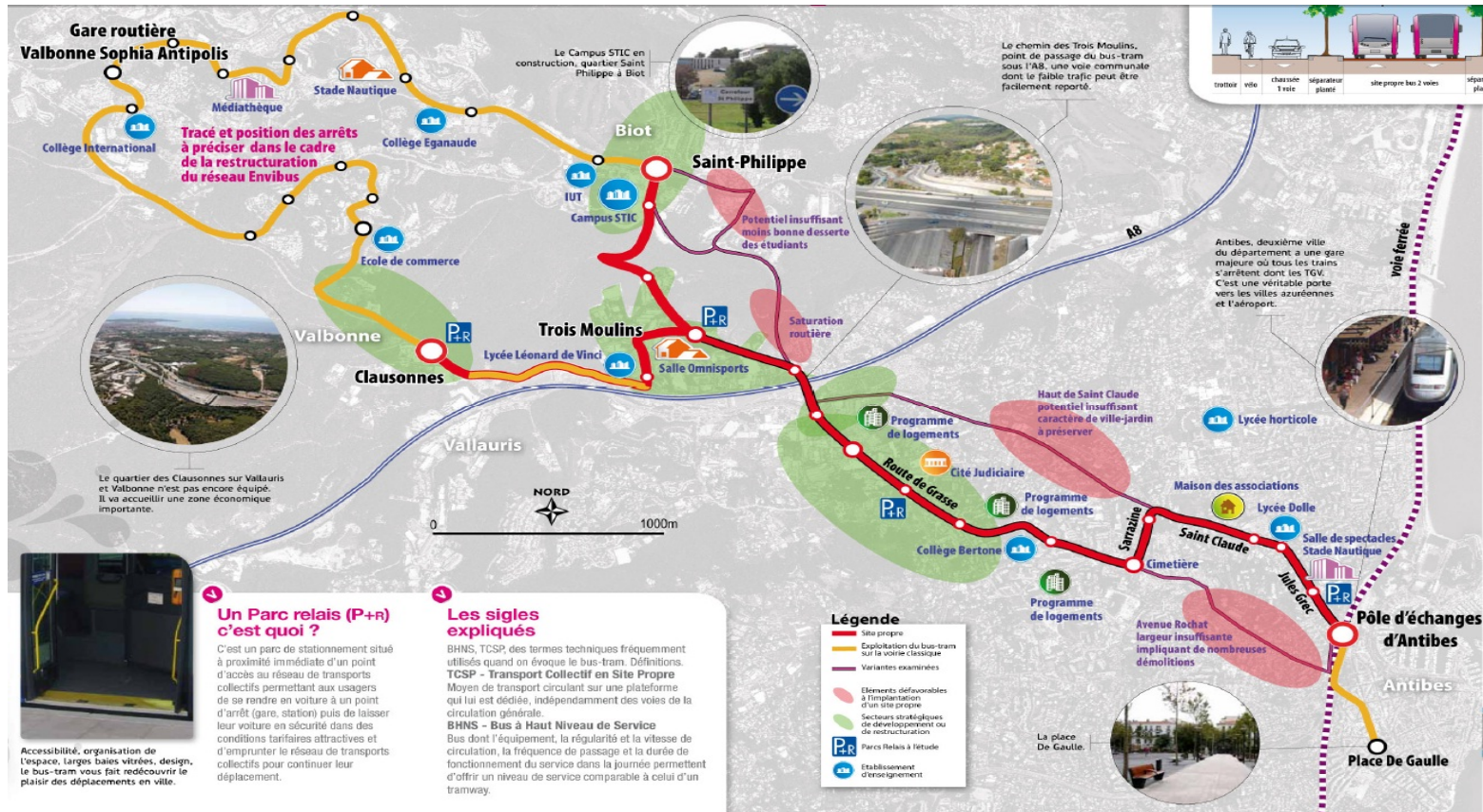
Les transports sont un des paramètres sur lequel une collectivité comme la communauté d'agglomération Sophia Antipolis peut et doit intervenir. Le secteur des transports est le secteur qui, dans notre région, consomme le plus d'énergie et génère le plus de pollution. Il est aussi la clé du développement durable.

C'est également un enjeu majeur d'aménagement du territoire puisque c'est autour des infrastructures de transport que se cristallisent le développement et la restructuration des villes, comme cela s'est produit il y a 150 ans avec la voie ferrée sur la Côte d'Azur.

Face à ces enjeux et problématiques, le projet répond à un **triple objectif** :

- **Faciliter nos déplacements** : créer un système de transport performant et fiable. Il s'agit de garantir à tous la possibilité de se déplacer librement dans des conditions maîtrisées de coût et de durée de trajet ;
- **Préserver notre environnement** et réduire nos consommations d'énergie et la pollution de l'air. Il s'agit de maintenir la qualité de vie qui fait la richesse et l'attractivité de notre territoire. Il faut assurer les meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air. Faire baisser le niveau de bruit, du stress, des accidents de la route, sont autant de défis à relever ;
- **Pérenniser notre développement** : dessiner l'agglomération de demain et soutenir l'économie. Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat, condition du maintien du dynamisme économique. Le projet constitue également un nouveau vecteur de déplacement dans un corridor où la capacité de déplacement est limitée aux heures de pointe. Il rend possible des développements urbains et une croissance économique qui seraient impossibles avec le réseau viaire actuel.

2. 2) Présentation du projet et projet de tracé prévisionnel



Le projet de tracé du bus-tram

Le bus à haut niveau de service dit « bus-tram » permettra, à partir du nouveau pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes de rejoindre la technopole de Sophia-Antipolis, avec, comme destination, d'une part le campus des sciences et technologies de l'information et de communication (STIC), et d'autre part la zone d'activités des Clausonnes. Le projet de tracé du bus-tram traverse de façon continue le territoire de

la commune d'Antibes, depuis le pôle d'échanges d'Antibes au sud jusqu'au franchissement de l'autoroute au Nord-Ouest, sous le pont existant du chemin des Trois Moulins, situé entre l'échangeur autoroutier, la zone commerciale des Terriers, et l'hypermarché Carrefour. Le projet de tracé rejoint au Nord de l'autoroute la section sophilopolitaine. Au niveau de la salle omnisports aux Trois Moulins, cette section se divise en deux branches : l'une qui rejoint le campus STIC, au Nord, et l'autre qui rejoint la ZAC des Clausonnes, au Nord -Ouest.

- La section antiboise du projet de tracé : de la gare ferroviaire d'Antibes à la salle omnisports aux Trois Moulins

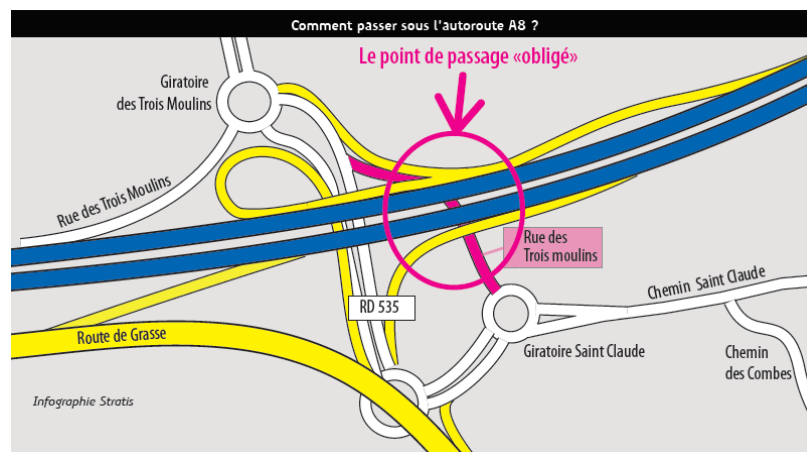
De la gare ferroviaire d'Antibes aux Trois Moulins, deux variantes ont été examinées. La première variante était constituée d'un projet de tracé passant par la RD 35, par le boulevard Rochat et la route de Grasse.

Au nord, la route de Grasse est un des axes de développement de la ville d'Antibes. Elle traverse et irrigue des zones stratégiques de renouvellement urbain. En revanche, la géométrie du boulevard Rochat, dans la partie sud du projet de tracé, ne permet pas l'insertion des deux voies de bus, sauf à démolir plusieurs immeubles et maisons. La seconde variante était constituée d'un projet de tracé passant par l'avenue Jules Grec et le Chemin de Saint Claude.

L'itinéraire traverse un secteur de « ville-jardin » sur la partie haute du Chemin de Saint-Claude au potentiel population/emplois faible qui n'évoluera pas. En revanche, les nombreux établissements d'enseignement et équipements publics le long de l'avenue Grec et le bas du chemin de Saint Claude constituent de véritables pôles générateurs de trafic : lycée technique Dolle, lycée horticole, centre nautique, salle de spectacles, maison des associations... La solution choisie constitue un compromis entre ces deux projets de tracés potentiels : Le projet de tracé empruntera l'avenue Jules Grec puis le chemin de Saint Claude, il bifurquera sur l'avenue de la Sarrazine pour rejoindre la route de Grasse, puis se prolongera sur la RD 35 jusqu'à la zone commerciale des Terriers et le chemin des Trois Moulins.

- Le franchissement de l'autoroute A8 au niveau du chemin des Trois Moulins

Les points de passage sont en nombre très limité. Les études préalables ont déterminé que seule la route communale des Trois Moulins, entre le giratoire Saint Claude et le giratoire des Trois Moulins peut être affectée au passage du bus-tram.



- La section sophilopolitaine du projet de tracé : la desserte du quartier Saint Philippe et de la zone d'activités des Clausonnes

Le projet de tracé du secteur de Sophia Antipolis se divise en deux branches à partir de la salle omnisports : l'une qui rejoint la future zone d'activités des Clausonnes, l'autre qui rejoint le Campus STIC par la ZAC des Cistes.

Le projet de tracé vers la zone d'activités des Clausonnes suit les rues Laugier et Joannon pour rejoindre la rue des Trois Moulins au niveau du Lycée Vinci, longe l'autoroute pour rejoindre la RD 103 et la future zone d'activités des Clausonnes.

Le projet de tracé dit des Cistes débute à la salle omnisports pour desservir la ZAC des Cistes, jusqu'au nouveau Campus STIC et dessert ce dernier en son cœur pour terminer au giratoire du golf (devant l'IUT).

L'objectif principal du projet de tracé du bus-tram est de renforcer les modes de déplacement alternatifs à la voiture (bus, train, co-voiturage, cycles, piétons...) tout en cherchant à fluidifier le trafic actuel déjà saturé. En outre, le bus-tram doit particulièrement faciliter les accès des usagers aux différents équipements, aux zones d'habitat et activités desservis (espaces culturels et sportifs, établissements scolaires et universitaires, zones commerciales et secteurs d'activités, logements...), tout comme les lieux d'interfaces entre différents modes de déplacements (parcs relais, échanges bus, échanges bus-train...).

Le bus-tram est porteur d'une plus-value architecturale et urbaine importante, générant une réflexion sur la forme et le fonctionnement des espaces urbains traversés. Le dimensionnement paysager, au sens large, est pris en compte et nécessitera de la part des concepteurs une réflexion approfondie, en termes de qualité des espaces publics, mais au delà, en prenant en compte l'environnement et le grand paysage, trouvant ainsi une inscription territoriale adaptée.

Une autre possibilité de projet du tracé vers Saint Philippe a été étudiée sur la RD 535. A ce stade du projet, elle a paru moins pertinente, principalement en raison d'une desserte moins performante.

3 / LA CONCERTATION

3.1 / Contexte juridique

La concertation pour les projets d'aménagements est définie par l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme qui prévoit d' « associer les habitants, les associations et les autres personnes concernées » à l'élaboration du projet.

Le projet de bus-tram reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis, soumis à la concertation s'inscrit dans un contexte où les difficultés de déplacements sont de plus en plus préoccupantes, et dont les problématiques ont déjà été évoquées dans différents documents d'urbanisme (Directive Territoriale d'Aménagement, SCOT, PDU, plans locaux d'urbanisme...).

La concertation est une démarche obligatoire avant tout démarrage d'un projet, conformément aux articles L300-1 et L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation a pour objet de consulter le public, habitants, usagers, associations, sur la définition d'un projet d'aménagement, constitué de plusieurs grandes opérations :

- l'aménagement du pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes dont l'enquête publique a déjà été effectuée en avril 2011, et dont les premiers travaux démarreront à la fin de l'année 2011 ;
- la mise en fonctionnement d'un bus à haut niveau de service (BHNS) par la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) entre le pôle d'échanges d'Antibes et la salle Omnisports des Trois Moulins puis qui se divise en deux branches : l'une qui rejoint le quartier Saint Philippe et l'autre qui rejoint la zone d'activités des Clausonnes
- la création de parking relais et de stations qui assurent la desserte le long du projet de tracé.

Par délibération du 21 mars 2011, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a précisé les objectifs rattachés à cette concertation préalable. Ils consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales, et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

3.2 / Modalités de la concertation

Le 17 janvier 2011, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a saisi les quatre communes concernées géographiquement par le projet de transport en commun en site propre sur les objectifs et modalités de concertation : Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris. Par délibération de leur conseil municipal, chacune de ces communes a émis un avis favorable aux propositions de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

Par délibération du 21 mars 2011, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a adopté les modalités de cette concertation préalable, à savoir :

- une durée de concertation préalable au minimum de 30 jours entre le 10 avril et le 30 juin 2011 ;
- un avis administratif affiché dans les mairies concernées et publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques ;
- une exposition organisée durant une période d'un mois minimum dans les locaux des mairies concernées, présentant les principaux enjeux et caractéristiques du projet ;
- un dossier permettant de prendre connaissance des enjeux du projet et ses principales caractéristiques, mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture des services, accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population, ce dossier également consultable sur le site Internet www.pdu-casa.fr ;
- au moins une réunion publique organisée dans chaque commune, en présence du maître d'ouvrage la communauté d'agglomération Sophia Antipolis ;
- un dépliant mis à disposition du public exposant les enjeux, objectifs et principes du projet.

Au terme de cette concertation, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis délibérera le bilan de la concertation et le communiquera aux communes concernées.

3.3 / Des réunions avec les associations, riverains et institutions partenaires

Dans les mois précédents, la concertation légale prévue du 2 mai au 10 juin 2011, des comités de quartiers et associations ont été rencontrés par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, son Président et son Vice-Président aux Transports :

- le 9 décembre 2010 avec le Vice-Président à la mobilité durable de la Région PACA ;
- le 10 février 2011 avec le Conseil de Développement d'Antibes ;
- le 14 mars 2011 avec le Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis;
- le 14 mars 2011 avec les Conseils de Quartiers d'Antibes ;
- le 16 mars 2011 avec le directeur du magasin Chullanka ;
- le 17 mars 2011 avec les riverains du Chemin de St Claude et avenue de la Sarrazine ;
- le 30 mars 2011 avec le Conseil de Quartier Croix Rouge ;
- le 30 mars 2011 avec le Lycée Jacques Dolle ;
- le 31 mars 2011 avec Escota ;
- le 31 mars 2011 avec le Conseil Syndical de la résidence la Sarrazine;
- le 14 avril 2011 avec le Conseil de Quartier Centre-Ville ;
- le 15 avril 2011 avec le bureau du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis ;
- le 15 avril avec les riverains du quartier St Philippe et des acteurs économiques de Sophia ;
- des services et des élus des collectivités locales et des services de l'Etat concernés ;
- des commerçants concernés.

Durant la concertation légale, une réunion a été organisée le 27 mai par la Chambre de Commerce et d'Industrie et le Club des Dirigeants pour échanger sur le projet.

3.3 / Les outils et leur mise en œuvre

3.3.1) Information par voies légales

L'avis légal de concertation publique a été publié dans deux journaux locaux « Nice matin » et « Tribune bulletin Côte d'Azur » et affiché dans les mairies d'Antibes, de Biot, de Valbonne et de Vallauris et la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

3.3.2) La conférence de presse

Le 2 mai 2011, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a organisé une conférence de presse à la maison des associations d'Antibes. Un reportage a été réalisé par France 3 le jour même et plusieurs articles de presse sont parus.

3.3.3) Les articles de presse

Plusieurs articles sont parus tout au long du projet, dont certains sont listés ci-dessous :

- Nice matin 6 juillet 2010
- maville.com 13 octobre 2010
- Nice matin 26 novembre 2010
- Nice matin 14 décembre 2010
- casa info
- TPBM n°854 2 février 2011
- Nice matin 19 février 2011
- direct-azur.com n°452 18 mars 2011
- Nice matin 30 mars 2011
- var matin 19 avril 2011
- tribune bulletin 6 mai 2011
- Nice matin
- Nice matin 7 mai 2011
- le moniteur 13 mai 2011
- L'info Valbonne n°310 mai 2011
- Nice matin 23 mai 2011
- Nice matin mai 2011
- Nice matin 27 mai 2011
- Nice Matin 14 juin 2011.

Les articles sont en annexe 2.

3.3.4) Organisation de réunions publiques dans les communes concernées

Les réunions publiques visant à présenter le projet du bus-tram à la population et à recueillir son avis, ont fait l'objet d'une réunion publique sur chacune des 4 communes concernées par le projet :

- Valbonne, le jeudi 12 mai à 17 h30 à l'Hôtel de Ville
- Vallauris, le jeudi 19 mai à 17h30 à la salle du Cinémonde
- Biot, le mercredi 25 mai à 19h à l'école Olivari (quartier Saint Philippe)
- Antibes, le jeudi 26 mai à 17h30 à la Maison des Associations

Ces réunions publiques ont été animées par le Maire de la commune accueillante : Monsieur DAUNIS, Maire de Valbonne, Monsieur GIRAUD, 1^{er} Adjoint à Vallauris, Monsieur DERMIT, Maire de Biot et Monsieur LEONETTI, Maire d'Antibes en présence de Monsieur Christian BERKESSE, vice-président de la Communauté D'agglomération Sophia Antipolis aux déplacements et aux transports, Madame Laurence RISTORI-MARIN , directrice de la Direction Déplacements - Transports de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, de l'assistant à maîtrise d'ouvrage : Groupement CITEC – STOA – TECHDATA – SITETUDES.

La projection d'un film présentant le projet du bus-tram Antibes –Sophia ainsi qu' un diaporama de présentation commenté, ont permis de comprendre le projet. La présentation était suivie d'une séance de questions/réponses visant à échanger avec le public.



Réunion publique d'Antibes 26/05/2011

Le Bus-tram Antibes-Sophia
Bilan de la concertation – 27 juin 2011



Réunion publique de Vallauris 19/05/ 2011

3.3.5) Réalisation de panneaux et mise à disposition de dépliants

Le dépliant illustrait le tracé emprunté par le bus-tram, avec des notes explicatives rappelant notamment les grands objectifs du projet et le fonctionnement du bus-tram, avec un ensemble de chiffres-clés. Sur le dos du dépliant, sont rappelés les dates et réunions publiques, ainsi que l'information sur les lieux de mise à disposition des registres, le lien vers le site internet de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

& qualité de vie

Agir aujourd'hui pour mieux vivre demain

Faciliter nos déplacements : créer un système de transport performant et fiable

Développer durablement : respecter notre environnement

Promouvoir notre développement : améliorer notre environnement de demain

Économiser des déplacements - économies - pollutions

La concertation en action

Plus qu'un bus, comme un tram

Fin des attentes

Accessibilité pour tous

Le plaisir des modes doux

Mon bus-tram en chiffres

Quel calendrier ?

Un Parc relais (P+R) c'est quoi ?

Les signes explicites

Un budget de 100 millions d'euros

bus-tram Antibes-Sophia

Bus-tram en un coup d'œil

Un bus-tram, ça fonctionne comment ?

Un bus-tram, ça ressemble à quoi ?

bus-tram imaginons-le ensemble

imaginons-le ensemble

concertation préalable 2 mai - 10 juin

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

Le dépliant du BUS-TRAM

En complémentarité de ce dépliant, un livret fascicule de 16 pages explique l'intégralité du projet, des objectifs et de la démarche, et permet d'avoir une vision plus complète et plus approfondie du projet.

Au dos du livret, se trouvent, tout comme sur le dépliant, toutes les informations liées à la concertation préalable, comme illustrée sur la photo ci-dessous :

La concertation en action

Du 2 mai au 10 juin 2011

Le cadre de la concertation est fixé par la loi. La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis déploie un dispositif important pour recueillir l'avis du public avant de terminer les études. Sur la base du bilan de la concertation seront arrêtées les caractéristiques du projet qui sera soumis à l'enquête publique. L'opération, une fois déclarée d'utilité publique, pourra alors être engagée.

Depuis le début de l'année, les élus et les services de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis ont rencontré les divers Conseils actifs sur le territoire. Entre le 2 mai et le 10 juin, des réunions publiques sont organisées afin de présenter le projet, recueillir l'avis des participants et répondre aux questions (voir détails ci-contre). Les mairies des 4 villes géographiquement impliquées accueillent une exposition présentant l'ensemble du projet.

Faites part de vos avis

Entre le 2 mai et le 10 juin 2011, vous pouvez exprimer votre avis sur les registres mis à disposition dans les mairies d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris, et en écrivant à :

- > **CASA** - Direction Déplacements-Transports
Les Genêts - 449 route des Crêtes
06 901 Sophia Antipolis CEDEX
- > Ou en utilisant le formulaire sur le site : pdu-casa.fr

Plus d'infos ?

Une documentation plus complète est à votre disposition dans les Mairies, dans les médiathèques et à la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis. Elle est en libre disposition ou envoyée sur simple demande. Elle est téléchargeable sur le site Internet pdu-casa.fr

Réunions publiques

ANTIBES

jeudi 26 mai - 17h30
Maison des Associations - chemin de Saint Claude

BIOT

mercredi 25 mai - 19h00
École Olivari - quartier Saint Philippe

VALBONNE

jeudi 12 mai - 17h30
Salle Michel Rolant au RdC de la Mairie
1, place de l'Hôtel de Ville

VALLAURIS

jeudi 19 mai à 17h30
Salle du Cinémonde - avenue de l'Hôpital
(face au collège)

Où trouver les registres ?

ANTIBES

En Mairie, à la direction de l'Urbanisme
21, rue Sade - de 9h à 12h et de 14h à 17h du
lundi au vendredi

BIOT

En Mairie Annexe, Espace Commercial S^t Philippe,
200 avenue de Roumaiville - de 9h à 17h du
lundi au vendredi

VALBONNE

En Mairie, 1 place de l'Hôtel de Ville
de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h les lundi,
mercredi et vendredi et de 8h30 à 17h les mardi
et jeudi

VALLAURIS

En Mairie, place Cavasse
de 8h à 17h du lundi au vendredi

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

Les Genêts - 449, routes des Crêtes
Sophia Antipolis - de 9h à 12h et de 14h à 17h
du lundi au vendredi



SDPC Conseil - Avril 2011

Informations sur la concertation dans le dépliant et la plaquette intitulées « la concertation en action »

De grands panneaux d'exposition reprenant les grandes illustrations et notes explicatives des dépliants ont également été installés dans les 4 mairies concernées géographiquement par le projet ainsi qu'au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis. Ils ont également été installés dans les salles lors des réunions publiques.

5000 dépliants 3 volets ont été distribués dans les 16 communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les médiathèques et les gares routières ;

2000 brochures 16 pages ont été distribuées dans les communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les médiathèques et les gares routières.

Des affiches ont été apposées dans toutes les communes des lieux publics (maison des associations, médiathèques, locaux Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Mairies, ...).

3.3.6) Mise à disposition d'un dossier de concertation et de registres pour recueillir les contributions des habitants

Un registre de concertation publique préalable, a été mis à disposition dans les mairies des 4 communes concernées géographiquement, ainsi qu'au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis pour recueillir l'avis des habitants sur le projet, et également lors des 4 réunions publiques de concertation.

Le dossier de concertation en 4 parties (cf annexe 1) :

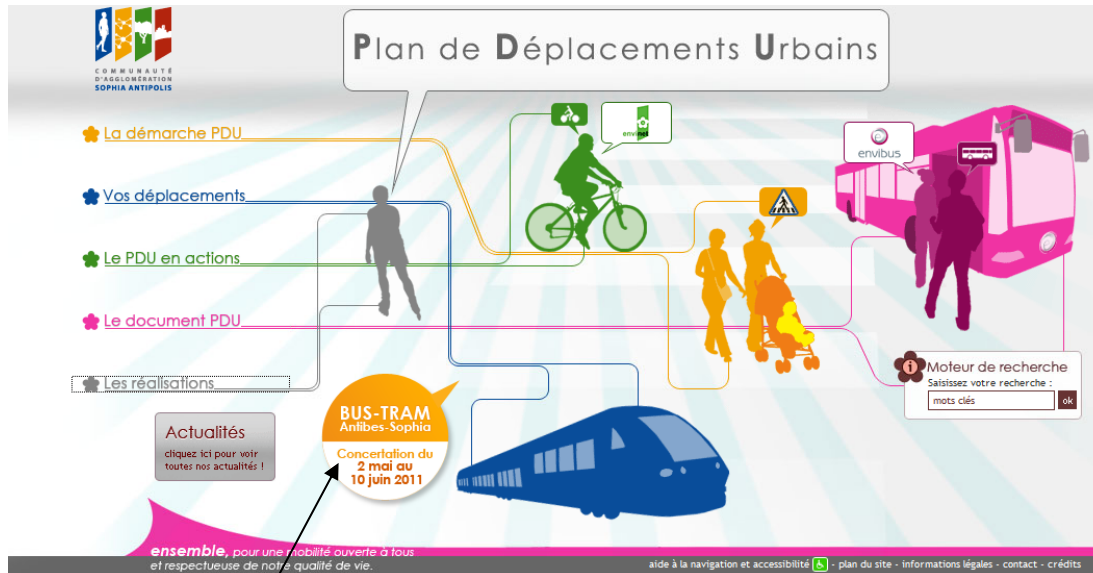
- les délibérations,
- les avis légaux,
- le projet,
- les extraits de documents de planification

était également mis à disposition dans les mairies, à la communauté d'agglomération Sophia Antipolis et téléchargeable sur le site Internet www.pdu-casa.fr.

3.3.7) Réalisation d'un site internet d'information et permettant le recueil des contributions

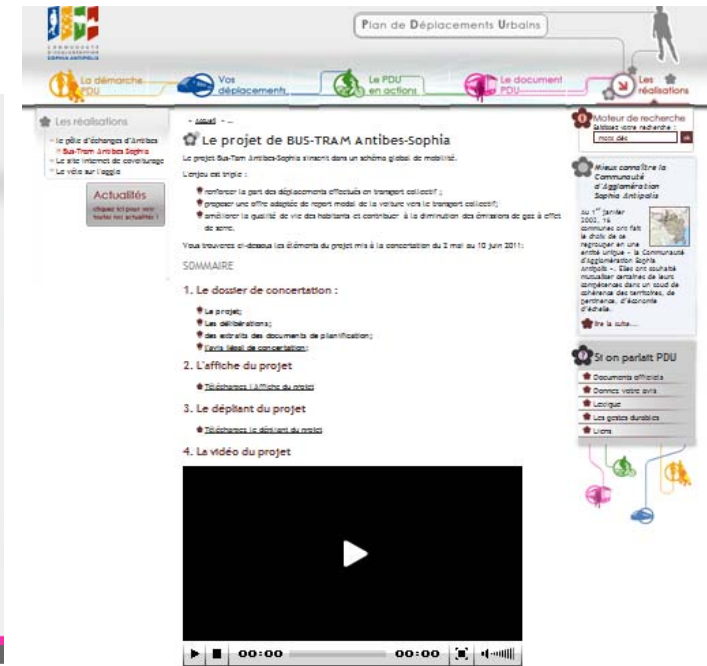
Le site internet de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, pdu-casa.fr, a été enrichi de pages web propres au projet du bus-tram : la page d'accueil du site affichait les dates de la concertation ainsi qu'un lien vers les pages dédiées au projet.

Sur le site www.pdu-casa.fr, un avis pouvait être déposé sur la page du bus-tram.



Lien vers les pages web de la concertation

Page d'accueil du site pdu-casa.fr



Enfin, vous pouvez laisser directement un avis [ici](#)

Concertation préalable du Bus-Tram Antibes-Sophia du 2 mai au 10 juin 2011

Du 2 mai au 10 juin, le dossier de concertation, une exposition et un registre sont mis à votre disposition :

- à la mairie d'Antibes, à la Direction d'Urbanisme, 21 rue Saad, Antibes
- à la mairie annexe de Biot, Espace Commercial St Philippe, 300 avenue Roumanille Biot
- à la mairie de Valbonne, 1 place de l'Hôtel de Ville, Valbonne
- à la mairie de Vallauris, place Carreau, Vallauris
- au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Les Gombis, 449, route des Cèdres, Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture au public.

Des réunions publiques sont organisées afin de présenter le projet et recueillir les techniciens et les élus en charge de ce projet :

- le jeudi 12 mai 2011 à Valbonne, à la salle Michel Rostan au ras de chaussée de la mairie, 1 place de l'Hôtel de Ville à 17h30,
- le jeudi 19 mai 2011 à Vallauris, salle du Cinéma, avenue de l'Hôpital (face au collège) à 17h30,
- le mercredi 25 mai 2011 à Biot, à l'école Dorian au quartier Saint-Philippe à 17h,
- le jeudi 26 mai 2011 à Antibes, à la Maison des Associations, chemin de St Claude à 17h30.

Page Web dédiée au projet

4 / BILAN DE LA CONCERTATION

4.1) Bilan quantitatif

4.1.1) Réunions publiques

La participation du public aux réunions de concertation s'est révélée particulièrement intéressante, dans la mesure où les personnes ont pu prendre réellement connaissance de tous les enjeux du projet, ont pu avoir des réponses à leurs interrogations et ont exprimé les éléments et attentes vis-à-vis du projet. Les contributions ont été constructives, argumentées et documentées

131 personnes ont participé au total aux 4 réunions publiques de Valbonne, Vallauris, Biot, Antibes :

Réunions	Nombres de personnes présentes
Valbonne	24
Vallauris	14
Biot	16
Antibes	77

4.1.2) Expressions du public

Au total, sur l'ensemble des moyens mis à la disposition du public pour s'exprimer, 109 expressions ont été comptabilisées. Chaque expression peut aborder plusieurs thèmes.

Moyens d'expression	Nombre d'expressions
Lors des réunions publiques	46
Courriers et mails	44
Registre	19
	Total : 109

4.1.3) Thèmes abordés

Pour faciliter l'analyse et la présentation des avis et des observations, ceux-ci ont été répartis en 5 grands thèmes. Cette répartition résulte d'un classement des expressions recueillies selon leur nombre et leur lien avec le projet présenté.

Les 5 thèmes principaux abordés ont été :

- Performance et efficacité du système ;
- Itinéraire de desserte ;
- Matériel roulant ;
- Intermodalité ;
- Intégration des modes doux (vélos/piétons).

Les thèmes abordés par le public ont été très variés. 162 avis ont portés sur les 5 grands thèmes évoqués précédemment, et 16 avis ont porté sur des sujets spécifiques. La répartition par thèmes des avis du public est la suivante :

Thèmes	Nombre d'avis
Thèmes récurrents	162
Performance et efficacité du système	36
Itinéraire de desserte	29
Matériel roulant	11
Intermodalité	39
Intégration modes doux	47
Sujets spécifiques	16
	Total : 178

Globalement, le projet est bien accueilli par la population qui encourage et soutient le développement des transports publics et considère le bus-tram comme une nécessité. Le nombre d'expressions du rejet du projet est très faible. Il se porte à 2 expressions.

78 % des expressions sont précédées d'un avis explicite favorable ou très favorable au projet.

La plupart des autres avis sont des personnes intéressées par le concept et les objectifs du projet mais qui restent en suspens sur certaines interrogations, et souhaitent que le projet soit amélioré sur certains grands points, notamment la mise en place d'itinéraires cyclables, des rabattements efficaces sur des zones périphériques au tracé, un fonctionnement avec des plages horaires plus larges qui s'étendent au week-end et jours fériés, une intermodalité assurée et efficace avec notamment l'implantation de pars relais, une accessibilité pour tous les publics, la desserte au delà des Clausonnes et de Saint-Philippe. Ces avis émettent des demandes d'améliorations ou des explications pour une meilleure compréhension du projet.

4.2) Bilan qualitatif

4.2.1) Thème n°1 : Performance et efficacité du système

Délais d'attentes, fréquences et temps de parcours :

Les avis ont été nombreux puisque 13 avis ont portés sur ce sujet.

En ce qui concerne les délais d'attentes et les fréquences, plusieurs avis ont porté sur la nécessité absolue d'une fréquence qui soit élevée et régulière, notamment sur Sophia, pour garantir un système efficace et attractif pour la population.

Deux avis ont également précisé que le temps de parcours du bus-tram entre Antibes et Sophia devait être compétitif par rapport à la voiture (c'est-à-dire bien inférieur à 30 minutes), pour convaincre les gens de l'emprunter et de laisser leur véhicule aux parkings relais mis à disposition (cf thématique n°4 : Intermodalité)

Services nocturnes, week ends, et jours fériés

La question de l'allongement des plages horaires en instaurant un service de nuit, la mise en service du bus-tram le week end et les jours fériés ont été plusieurs fois évoquées puisque 6 avis ont porté sur ce sujet.

Plusieurs raisons ont été mentionnées, notamment permettre l'accès aux différents lieux de loisirs le week-end et jours fériés, pour désenclaver les habitants du parc de Sophia, Valbonne village, qui se retrouvent isolés le week-end et jours fériés. Un service de nuit est également souhaité pour assurer les sorties nocturnes (pour les étudiants de Sophia notamment).

La desserte de Sophia et la mise en site propre

La question du double sens de circulation du bus-tram sur le parc de Sophia est étroitement liée à la notion de temps de parcours évoquée précédemment.

Premièrement, plusieurs personnes ont mentionné le manque d'informations dans les documents mis à disposition lors de la concertation.

Les personnes ont souligné qu'il était essentiel d'opérer un double sens de circulation pour assurer une bonne fréquence de desserte sur le parc et conserver cette fréquence de passage de 6 minutes, y compris en heures de pointe.

Il a été également souligné dans plusieurs avis que le respect des fréquences et des temps de parcours en heures de pointe n'est réalisable que si le parcours sur Sophia est aménagé en site propre, étant donné les problèmes d'embouteillages que connaît la technopole.

4.2.2) Thème n° 2 : Les itinéraires de desserte

Concernant les projets de tracés de desserte, beaucoup de remarques ont été formulées concernant :

La desserte équitable de l'ensemble des quartiers

De manière générale, les habitants souhaitent que les zones périphériques au projet de tracé qui sont non desservies par le bus-tram puissent être facilement accessibles par un bon système de connexions et de rabattement avec les lignes d'Envibus réorganisées et des parcs -relais (cf thématique n°4 : Intermodalité).

Toutefois, un avis a porté sur la création d'une deuxième ligne de Bus-tram qui desservirait des grands secteurs tels que l'ensemble du centre d'Antibes, le quartier de l'ilette, le palais des congrès, ou encore Juan les Pins.

Un avis a porté sur le regret que le Bus-tram ne desserve pas la ville de Vallauris.

La desserte des grandes polarités du parc de Sophia (CIV, gare routière, Eganaude, St Philippe, Trois Moulins) a été plusieurs fois évoquée.

Les emprises du bus-tram le long du projet de tracé :

Un avis a porté sur le franchissement du pont des Marseillais entre le pôle d'échanges d'Antibes et la place de Gaulle qui est jugé inadapté à l'implantation d'un transport en commun en site propre (TCSP).

Un avis s'est référé à l'impact du TCSP sur la propriété du Hors Georges situé sur la route du Parc.

Par ailleurs, une association de résidents s'inquiète de la répercussion du projet de TCSP sur l'importance des emprises à créer, de la suppression des espaces verts ainsi que de places de parking jugées déjà insuffisantes.

Une autre association s'interroge sur la pertinence d'un site propre intégral sur le secteur entre le pôle d'échanges d'Antibes et la salle Omnisports (section antiboise du tracé). Une étude complémentaire est demandée pour comparer les gains de temps de parcours entre un bus-tram avec un site propre intégral et un Bus-tram en site propre non intégral, afin d'évaluer la pertinence d'un site propre intégral.

Impacts du bus-tram sur le trafic automobile et l'accessibilité aux échangeurs routiers :

Des avis ont été formulés sur l'impact et les incidences de l'implantation du bus-tram sur la circulation automobile notamment sur les secteurs Croix Rouge et Route de Grasse. La question de l'accessibilité des automobiles aux échangeurs de l'autoroute A8 a été plusieurs fois évoquée.

Franchissement de l'A8 au passage des trois Moulins

Les personnes s'interrogent sur le trafic au niveau du passage des Trois Moulins, point de passage du bus-tram sous l'autoroute A8. Les différents documents de présentation du projet mentionnent que le trafic automobile peut être facilement reporté pour permettre de dédier ce passage au TCSP. Certaines personnes s'interrogent sur la réalité d'un report possible vu l'importance du trafic. D'autres souhaitent que l'itinéraire cyclable existant soit maintenu (cf modes doux).

Intégration environnementale du projet de tracé :

Des avis ont porté sur l'intégration environnementale du projet de tracé sur le chemin de Saint- Claude, la crainte de la destruction de la végétation (pins notamment) du fait de l'implantation d'un site propre, a été évoquée.

Sur le secteur sophilopolitain, une étude d'impact de la faune et de la flore a été demandée par une association de sauvegarde de l'environnement au maître d'ouvrage sur la zone verte et la vallée du Fugueiret où des espèces protégées ont été identifiées. Il a également été demandé de définir les mesures compensatoires avant toute destruction d'espace naturel et avant le lancement de l'enquête publique.

4.2.3) Thème n° 3: Le matériel roulant

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite :

4 avis ont porté sur la mise en accessibilité du matériel roulant et des stations, pour les personnes à mobilité réduite. Il a été notamment demandé d'associer les personnes handicapées aux réflexions en cours sur la fonctionnalité du matériel roulant et de se concerter avec l'ensemble des associations des personnes handicapées sur toutes les étapes et à chaque phase d'avancement du projet.

Un avis argumenté a mis l'accent sur certains points spécifiques tels que le système de guidage automatique des bus à quai, un nombre suffisant de places de stationnement réservées aux personnes en difficulté de mobilité et des itinéraires piétonniers accessibles aux abords des stations.

Capacité des places assises et connexions internet

Un avis a porté sur des détails plus précis, notamment la capacité suffisante des places assises et l'accès internet, détails importants pour assurer un confort optimal aux voyageurs

Carburant et niveau sonore

Le choix du carburant semble essentiel pour le public dans la mesure où le bus-tram se doit d'être un mode de transport écologique. L'utilisation d'un carburant de type « diesel » n'est pas plébiscitée, car il n'est pas jugé écologique. Des propositions de motorisation hybride, voire une motorisation entièrement électrique, considérée comme plus écologique, ont été formulées.

Des propositions d'alimentation thermique (moteur diesel au gasoil désulfuré) et un moteur électrique avec batteries électriques rechargeables ont été formulées.

Le niveau sonore du matériel roulant fait l'objet de certaines craintes pour les habitants, notamment pour les riverains du Chemin de Saint-Claude

4.2.4) Thème n°4: L'intermodalité

Capacité, emplacements et tarification incitative des parcs relais (P+R)

Une personne s'est interrogée sur la capacité des parcs relais et si le nombre de stationnements prévus pouvait correspondre à la forte demande potentielle des automobilistes au vu de l'évolution du trafic automobile, notamment sur Sophia.

L'insuffisance ainsi que l'absence de tarification incitative des parkings aux abords du pôle d'échanges d'Antibes a été soulignée.

Des créations d'emplacements parcs relais ont été proposés : à proximité du rond-point des Bouillides pour les personnes arrivant de l'Ouest de l'agglomération, à proximité de la gare routière de Valbonne, et aux différentes entrées de Sophia : route de la Valmasque pour les automobilistes venant du secteur Mandelieu/ Cannes/ Grasse, route des Macarons pour les personnes venant de Valbonne/Roquefort/La Colle/Le Rouret.

Par ailleurs, il a été noté indispensable que les aires de stationnements des parkings soient situés à proximité directe des arrêts du bus-tram et sur la tarification incitative des parcs relais pour les utilisateurs du bus-tram qui a pour but de convaincre les automobilistes d'y laisser leur voiture.

Une association écologique souhaite par ailleurs la création de services supplémentaires au niveau des P+R, comme le stationnement pour les vélos, des panneaux d'informations, des guichets d'information et de ventes de tickets et d'abonnements, et la location de vélos électriques.

Connexion et rabattement avec les zones périphériques au tracé /Restructuration du réseau Envibus

Beaucoup de personnes ont évoquées la nécessité de créer des connexions et des lignes de rabattements efficaces sur le tracé du TCSP. Les zones citées qui sont à desservir et à connecter avec la ligne du bus-tram sont Valbonne-Village, Biot, Mouans- Sartoux et sa gare (ligne ferroviaire Cannes/Grasse), la zone des Semboules à Antibes, la gare SNCF de Juan Les Pins, Vallauris, ...

Il a été évoqué lors de cette concertation, la restructuration du réseau Envibus. La création de lignes de transport collectif directes entre Sophia et Vallauris (sans prendre une correspondance dans le secteur des Terriers), ainsi qu'avec la commune de Biot a fait l'objet de demandes.

Interopérabilité

Par ailleurs, lors des réunions publiques, la question de l'intermodalité avec les autocars du Conseil Général des Alpes-Maritimes (Lignes d'Azur) a été soulevée. Un avis a porté sur la liaison entre le pôle d'échanges d'Antibes et les quais de la gare. La question d'une tarification et d'abonnements combinés avec ceux de la SNCF ont également été l'objet d'interrogations.

4.2.4) Thème n°5: L'intégration des modes doux (vélos/piétons)

43 avis ont porté sur la création d'itinéraires et de modes doux. La demande de créations d'itinéraires cyclables a été quasi unanime dans le cadre de ce projet, car les personnes ont souligné un manque cruel d'aménagements cyclables autant sur Antibes que sur la technopole de Sophia. Les demandes portent notamment sur une continuité des itinéraires cyclables d'Antibes à Sophia, notamment la création d'aménagements le long de la route de Grasse.

La sécurité lors des déplacements à vélo est une préoccupation majeure des cyclistes. Ils considèrent que le manque d'aménagements cyclables conjugué à un trafic routier de plus en plus important, n'encourage guère à la pratique du vélo sur le secteur Antibes/Sophia.

Des interrogations portent sur la sécurité des cyclistes de la zone mixte sous l'autoroute A8, et sur la sécurité des cyclistes sur un espace restreint que le passage des Trois Moulins. Le public a manifesté la volonté de conserver des aménagements cyclables et piétonniers sécurisés sous le passage des Trois Moulins, notamment dans les réunions publiques. La question de l'intermodalité du bus-tram avec les vélos a été évoquée, des demandes ont été formulées concernant la création de stationnement vélos au niveau des arrêts ainsi qu'au niveau des parcs relais. Elle a également été évoquée lors des réunions publiques.

Des cheminements piétonniers, sécurisés, continus et accessibles à tous, le long du tracé, notamment pour accéder aux stations du bus-tram font également l'objet de toutes les attentions. L'accent a été porté sur Sophia, où le manque significatif de trottoirs et d'aménagements piétons se fait cruellement ressentir.

4.2.5) Sujets spécifiques abordés

Sur un territoire où les problèmes de congestion automobile sont importants et l'autosolisme dominant, la question du développement du covoiturage est une volonté du public. Des personnes ont formulé la proposition de réserver les voies du bus-tram pour les covoitureurs, dans un cadre strict, lorsque les fréquences de bus ne sont pas trop élevées.

Les indemnités kilométriques versées aux salariés des entreprises sont apparues comme une concurrence déloyale au développement des transports publics. Des interrogations sur comment parvenir à rendre plus économique et attractif l'usage des transports collectifs pour les salariés de Sophia, ont été posées.

Une personne s'est interrogée sur l'incidence du projet de bus-tram sur les politiques de stationnements et sur les règlements du PLU.

La généralisation des zones 30 est un sujet qui a été évoqué et qui pourrait potentiellement apporter plus de sécurité, pour une cohabitation harmonieuse, entre voitures, vélos et piétons.

Une demande a porté sur la possibilité d'emmener des animaux de compagnie à bord du bus-tram.

4.2.6) Avis sans lien direct avec le projet

Plusieurs avis concernant le réseau de bus actuel, son fonctionnement, ses services, ses tarifs et son organisation ont été évoqués. Ils n'ont pas de lien direct avec le projet.

5) CONCLUSION

5.1) Les principaux points mis en exergue par la concertation

La concertation a mis en exergue une attitude favorable de l'opinion publique en faveur du projet du bus-tram reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia-Antipolis

Parmi les expressions, il ressort comme principales réflexions :

- Un système performant avec des fréquences élevées, des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture, et un allongement des plages horaires avec la mise en place de services de nuit, week end et jours fériés ;
- Une possible mise en site propre au-delà des Clausonnes et de Saint-Philippe et l'organisation de deux lignes dissociées pour desservir Sophia plutôt qu'une ligne en boucle ;
- La justification du site propre intégral du projet, dans la partie basse du projet sur Antibes (Grec, St Claude, Sarrazine) ;
- Des systèmes de connexion et de rabattement efficaces qui puissent desservir l'ensemble des zones périphériques au projet de tracé ;
- Une préservation environnementale, autant sur Antibes que sur Sophia (études d'impact, mesures compensatoires,...) ;
- Des cheminements piétonniers accessibles pour les personnes à mobilité réduite, sur tout le long de l'itinéraire ;
- Une exigence d'un matériel roulant écologique, peu bruyant, et accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- Des parcs relais qui doivent compter un nombre de places suffisantes, être placés à des endroits stratégiques (entrées et sorties de Sophia), et dont la tarification doit être incitative pour convaincre les automobilistes d'y laisser leur voiture ;
- Une restructuration du réseau Envibus, assurant un bon système de correspondance, et une intermodalité avec le réseau lignes d'Azur et la SNCF, s'accompagnant d'une tarification unique ;
- Des stationnements vélos à proximité des stations du bus-tram ;
- Un itinéraire cyclable continu reliant Antibes et Sophia ;
- Une sécurisation des itinéraires piétonniers et cyclables ;
- La mise à profit du projet de bus-tram pour développer le covoiturage ;
- Aucune observation n'a été formulée sur la question des dépôts.

5.2) Les décisions du maître d'ouvrage

Suite à la concertation publique, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis s'engage à examiner l'ensemble des réflexions formulées par le public.

A ce titre, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis :

- décide de poursuivre la démarche devant conduire à la réalisation du projet du bus-tram Antibes-Sophia conformément aux grands principes présentés dans le dossier de concertation ;
- s'engage à rechercher en priorité des fréquences élevées, des temps de parcours compétitifs, et l'allongement des plages horaires du futur bus-tram ;
- accompagnera l'arrivée du bus-tram par une restructuration en profondeur du réseau Envibus : complémentarité des lignes de transport classiques y compris celles des partenaires (Lignes d'Azur, SNCF/TER, Sillages, Bus Azur), rabattements cohérents de la périphérie vers le tracé du bus-tram, tarification intégrée ;
- garantira l'accessibilité des personnes à mobilité réduite tant au niveau de l'accès aux stations qu'au matériel roulant et fera part des avancées des études aux associations concernées à chaque étape du projet ;
- prendra les dispositions nécessaires à l'accueil sécurisé des piétons et au développement d'aménagements cyclables ; étudiera la possibilité de stationnements des vélos à proximité des stations ;
- implantera des parcs -relais dans les secteurs stratégiques ;
- analysera l'impact, en termes de temps de parcours et d'exploitation, de ponctuelles réductions du site propre intégral sur la partie antiboise du tracé ;
- quantifiera le gain en temps de parcours et en fréquences, d'aménagements spécifiques pour le bus-tram sur la technopole, afin d'optimiser le fonctionnement du bus -tram sur l'ensemble du parcours ;
- procèdera aux études préalables environnementales, dans l'étude d'impact, permettant d'identifier les impacts induits par le projet et de définir les mesures compensatoires correspondantes ;
- prendra en compte les dernières avancées technologiques des matériels roulants disponibles en termes de consommation énergétique et de confort des usagers, au moment du choix des véhicules ;
- s'appuiera sur le projet de bus-tram pour la promotion de modes de circulation alternatifs, existants (covoiturage) et innovants (auto partage et projets européens).

5.3) Les suites de la concertation

Suite à ce bilan de concertation, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis arrêtera définitivement le projet, définira précisément les aménagements et le fonctionnement du futur bus-tram Antibes-Sophia réalisera le dossier de déclaration d'utilité publique comprenant notamment l'étude d'impact et l'évaluation socio-économique.

6) Annexes

Annexe 1 : Le dossier de concertation

Annexe 2 : Des articles de presse

Annexe 1

Le dossier de concertation

LE PROJET

Bus-tram Antibes Sophia

bus-tram

Antibes-Sophia



Le plus court chemin vers l'écomobilité

**imaginons-le
ensemble**

**Présentation
du projet**



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Agir aujourd'hui pour mieux vivre demain :

🌈 Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacement, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) lance son projet de bus-tram, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2016.

Destiné à changer en profondeur l'organisation des déplacements et à répondre aux défis du développement durable, ce nouveau dispositif assurera une desserte de proximité régulière entre le centre-ville d'Antibes et la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis. Le service sera assuré par un véhicule routier moderne et à grande capacité.

Dans les parties les plus denses et congestionnées de l'itinéraire, un site propre sera aménagé. Il comprendra un tronçon commun de la gare SNCF jusqu'au quartier des Trois Moulins puis deux branches, l'une vers le nord, vers le quartier Saint-Philippe à Biot et l'autre vers l'ouest, en direction de la future zone économique des Clausonnes à Valbonne.

Au-delà, des aménagements ponctuels seront éventuellement nécessaires.

Cette première étape pourra ensuite évoluer selon les besoins du territoire et l'avancement des projets d'aménagement. Le projet comprend plusieurs opérations qui se dérouleront selon leur rythme et leur procédure propre.

La première est l'aménagement du pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes dont l'enquête publique vient de s'achever et pour lequel les travaux commenceront avant la fin de l'année 2011 avec une mise en service à l'horizon 2013.

Un projet concerté

Depuis le début de l'année 2011, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis organise une concertation autour du projet de bus-tram. Elle a rencontré ses partenaires institutionnels, le Département, les services de l'État, les communes, les comités de développement et des conseils de quartier.

Elle élargit maintenant la consultation à l'ensemble du public, à tous les acteurs locaux impliqués dans le développement durable du territoire.

Durant la période du 2 mai au 10 juin 2011, la concertation prendra plusieurs formes : des réunions publiques, une mise à disposition de registres de recueil des avis et une exposition, un formulaire sur le site Internet pdu-casa.fr.

Ce document a pour objet, en complément du dépliant d'information générale, d'apporter les éléments synthétiques nécessaires à la compréhension du projet.

Le programme détaillé et définitif du projet n'est pas encore arrêté. Il le sera à l'issue de cette phase de concertation qui a pour objectif de présenter l'état d'avancement des études et d'entendre les avis de la population de l'agglomération et principalement des quatre communes sur le territoire desquelles le projet est implanté.

À la fin de l'automne, le projet sera soumis à une autre période de concertation beaucoup plus formalisée : l'enquête publique. Votre avis, maintenant, a toute son importance.



Sommaire

Le contexte

Trois objectifs pour un projet.....	3
La CASA met l'agglomération en mouvement.....	3
Déplacements: situation difficile au quotidien	4
Bouger autrement	5

Le projet: un bus-tram

Au cœur du projet, un service performant pour les usagers	6
Un véhicule innovant.....	7
Des arrêts bien accessibles.....	7
Un parcours protégé.....	7
Comment définir le(s) itinéraire(s) et le schéma de desserte ?	8
Le tracé du site propre	10
Le bus-tram en un coup d'œil	12
Le bus-tram, levier du développement.....	14

En savoir plus, donner son avis :
Site Internet www.casa-pdu.fr

Trois objectifs pour un projet :

En mettant en œuvre ce projet au titre de sa compétence d'autorité organisatrice des transports urbains, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis poursuit trois grandes familles d'objectifs qui constituent autant d'angles de vue complémentaires.

Les politiques d'écomobilité sont devenues aujourd'hui les fondements de l'action publique.

L'écomobilité est devenue une exigence. Les enjeux dépassent largement le cadre de notre territoire. Ils sont planétaires. Des engagements internationaux fixent les objectifs à atteindre.

Les transports sont un des paramètres sur lequel une collectivité comme la communauté d'agglomération Sophia Antipolis peut et doit intervenir.

Le secteur des transports est le secteur qui, dans notre région, consomme le plus d'énergie et génère le plus de pollution.

Il est aussi la clé du développement durable.

C'est autour des infrastructures de transport que se cristallisent le développement et la restructuration des villes, comme cela s'est produit chez nous il y a 150 ans avec la voie ferrée sur la Côte d'Azur.

Le projet répond donc à un triple objectif :

➤ **Faciliter nos déplacements** : créer un système de transport performant et fiable

Il s'agit de garantir à tous la possibilité de se déplacer librement dans des conditions maîtrisées de coût et de durée de trajet.

➤ **Préserver notre environnement** et réduire nos consommations d'énergie et la pollution de l'air

Il s'agit de maintenir la qualité de vie qui fait la richesse et l'attractivité de notre territoire. Il faut assurer les meilleures conditions pour la santé publique et la qualité de l'air. Faire baisser le niveau de bruit, du stress, des accidents de la route, sont autant de défis à relever.

➤ **Pérenniser notre développement** : dessiner l'agglomération de demain et soutenir l'économie.

Il s'agit de garantir l'accessibilité aux emplois, aux services, aux commerces, aux grands moyens de transport et aux secteurs d'habitat, condition du maintien du dynamisme économique. Le projet constitue aussi un nouveau vecteur de déplacement dans un corridor où la capacité de déplacement est limitée aux heures de pointe. Il rend possible des développements urbains et une croissance économique.

La CASA met l'agglomération en mouvement :

Transports et déplacements, une priorité pour les collectivités locales.

De par la loi pour la simplification de l'intercommunalité (loi Chevènement) de 1999, les communautés d'agglomération sont « Autorité Organisatrice des Transports Urbains » (selon la définition faite par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1981). Il s'agit d'une compétence obligatoire.

Créée le 1er janvier 2002 sur la base d'une « charte du développement » et d'un projet d'agglomération, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis a rapidement développé une politique active des transports en commun.

Elle a développé le réseau ENVIBUS qui comprend 30 lignes urbaines, 20 lignes scolaires, 15 lignes de transport à la demande et 1 service de transport pour les personnes à grande difficulté de mobilité couvrant la totalité du périmètre de la CASA.

Ce réseau dessert près de 1000 points d'arrêts et son usage a plus que doublé en 6 ans (source : CASA).

Au-delà des transports collectifs, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis participe à l'organisation des déplacements en traitant les thématiques liées aux vélos, aux piétons, à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), à l'intermodalité, à la mobilité des salariés, à l'accompagnement des grands projets d'infrastructures sur le département, comme la liaison à grande vitesse ferroviaire (LGV) ou le projet de 3^{ème} voie littorale, en ayant élaboré un plan de déplacements urbains (PDU). Il s'agit d'un document de planification prévoyant un développement du territoire de la CASA en matière de mobilité. Ce PDU de la CASA, adopté en 2008, est en totale conformité avec son schéma de cohérence territorial (SCOT), adopté aussi en 2008.

La CASA intervient dans d'autres domaines comme l'environnement, le traitement des déchets, la culture, la politique de la ville, l'habitat social ou le développement économique.

Chiffre clé

En 6 ans, la fréquentation du réseau Envibus est passée de 4 000 000 de voyages en 2004 à plus de 8 500 000 en 2010.
Source CASA

Déplacements : situation difficile au quotidien.

Une situation contrainte par la géographie

Le diagnostic sur les difficultés d'accessibilité à la Technopole et à l'intérieur de la communauté d'agglomération a été plusieurs fois posé à travers les documents directeurs (Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), SCOT, PDU). L'essentiel de la population est concentré sur une étroite bande littorale irriguée et traversée par deux grandes infrastructures, la voie ferrée et l'autoroute A8. Le dynamisme démographique est particulièrement fort et le taux d'augmentation de la population de l'agglomération et notamment de la ville d'Antibes est parmi les plus importants de la région. La voie ferrée a été l'élément fondateur qui a permis le développement au XIX^{ème} siècle d'un chapelet de villes autour des haltes ferroviaires.

L'autoroute assure tout à la fois le transit international (péninsule ibérique vers Europe de l'Est via la France et l'Italie) et la desserte locale.

L'A8 est régulièrement congestionnée au niveau de ces principaux échangeurs (Mougins, Antibes, Villeneuve-Loubet) et provoque un fort effet de coupure entre le nord et le sud de l'agglomération.

La saturation des infrastructures routières

La voiture dispose d'un quasi-monopole utilisée pour près des 3/4 des déplacements. Près de 9 ménages sur 10 possèdent au moins un véhicule. Ce chiffre cache des grandes disparités puisqu'il est de 68 % dans le centre d'Antibes où la marche à pieds atteint près de 23 % des déplacements.

L'organisation de l'espace (habitat comme implantations économiques) génère d'importantes « migrations alternantes ». Un tiers des actifs ne réside pas sur le territoire, 30 % des habitants actifs ont un emploi à l'extérieur du territoire.

Les perspectives d'évolution démographique et de l'emploi généreront, à échéance de 10 ans, 15 % d'augmentation de trafic sur la communauté d'agglomération dont 25 % en lien avec la Technopole de Sophia Antipolis. Potentiellement, cela représenterait à part modale constante, 13 000 véhicules quotidiens supplémentaires, soit l'équivalent du trafic actuel sur certaines routes départementales.

Antibes, une position pivot dans la chaîne des déplacements azuréens

La gare ferroviaire d'Antibes est particulièrement bien desservie et tous les trains (TGV, grandes lignes ou TER) s'y arrêtent. Cette situation, justifiée par le poids démographique de la ville (la deuxième du département des Alpes-Maritimes), lui confère une position clé dans la desserte de l'arrière-pays et plus particulièrement de la Technopole. Symétriquement, elle joue un rôle essentiel dans les déplacements pendulaires des actifs sophilopolitains ayant un emploi vers Nice ou Monaco. Cette fonction ne pourra que s'amplifier avec le renforcement programmé des liaisons TER et la mise en service de la troisième voie ferrée littorale.

Les nouveaux besoins du public

Avec 3,54 déplacements par jour et par habitant dans la CASA (3,42 dans les Alpes Maritimes) les besoins de mobilité apparaissent très importants et supérieurs à la moyenne départementale et nationale.

Mais l'attitude des usagers change, avec une plus grande attention aux coûts financiers des déplacements (énergie, stationnement, péage), une sensibilité grandissante aux questions environnementales (émissions de gaz à effet de serre, réchauffement climatique, pollutions) et un désir d'une meilleure qualité de vie (santé, stress des embouteillages et du temps perdu, pureté de l'air, maintien des paysages).

Chiffre clé
Antibes :
Une croissance
(+4,64 % sur 7 ans
soit 0,66 % par an) liée
aux apports extérieurs de
population
Source : PADD d'Antibes

Technopole en plein essor, une locomotive de la croissance démographique de l'agglomération :

Chaque année, plus de 1000 emplois nouveaux supplémentaires sont créés dans le périmètre de la Technopole de Sophia Antipolis. Ce dynamisme économique produit un effet d'entraînement sur la croissance démographique de l'agglomération, et notamment de la ville d'Antibes. Même si on constate, comme partout en France, une baisse tendancielle du nombre de déplacements moyen par jour et par personne, l'évolution démographique et l'augmentation du nombre d'emplois vont entraîner une croissance du nombre de déplacements à assurer. Le réseau routier et le système de transport actuels n'y suffiront pas.

Un service nouveau est indispensable. Face à l'augmentation croissante des nuisances liées à l'usage automobile et à l'accroissement de la demande de mobilité, la mise en place d'un système de transport de grande capacité et moins consommateur d'énergie apportera une solution efficace.

Bouger autrement :

Nos engagements internationaux

Objectif national à long terme : le facteur 4

Dans le cadre du protocole de Kyoto, adopté en 2005, des objectifs chiffrés d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ont été attribués à chaque pays dans le but de limiter le niveau de réchauffement climatique. Pour la France, compte tenu de l'augmentation prévisible de sa population, l'objectif à atteindre est de diviser par 4 les émissions de GES en 2050 par rapport au niveau de référence de 1990.

Atteindre cet objectif ambitieux implique de mettre en œuvre un maximum de solutions dans tous les domaines, de l'habitat aux transports et à l'aménagement du territoire.

Objectif européen à moyen terme : le 3 fois 20

Un plan climat-énergie européen, (élément de la future directive-cadre « énergies renouvelables ») et adopté le 23 janvier 2008 par la Commission européenne vise un objectif européen dit 3 X 20, consistant d'ici à 2020 à :

- diminuer de 20% les émissions de gaz à effet de serre ;
- réduire de 20% la consommation d'énergie ;
- atteindre 20% d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique.

Les collectivités territoriales occupent une place prépondérante dans l'orientation du développement durable de leur territoire et moins de 10 ans pour atteindre ces objectifs, c'est très court !

L'écomobilité, une nécessité

L'écomobilité c'est d'abord une forme d'organisation de la vie urbaine qui permet d'avoir moins besoin de se déplacer, ou de faire des déplacements plus courts.

C'est ensuite la mise en place puis l'usage de modes de transports moins polluants, moins dangereux, à moindre impact en termes de contribution à la pollution ou aux émissions de gaz à effet de serre et plus économes en énergie.

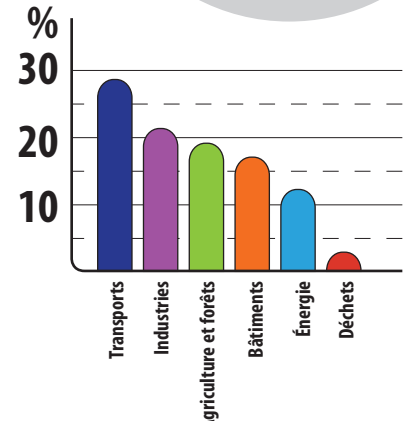
Au-delà de cet aspect de protection environnementale, il s'agit de développer un système de transports prenant en compte aussi les aspects économiques, sociaux et urbains.

Pour réduire la pollution atmosphérique et économiser les ressources, la CASA développe les transports à moindre impact. Avec ce nouveau service, la marche à pieds et le vélo deviennent plus faciles et plus sûrs. La voiture est amenée à son usage optimal.

Les objectifs du Grenelle pour le volet Transports Urbains

Le Grenelle de l'Environnement a permis le développement d'une approche nouvelle, l'écomobilité. Il a fixé des objectifs chiffrés ambitieux :

- augmenter le réseau de transport collectif en site propre : passer de 300 kilomètres actuels à 1500 kilomètres de transports collectifs en site propre (TCSP) d'ici 2020, (tramways ou lignes de bus-tram) ;



Les transports : principaux responsables des gaz à effet de serre et de la dégradation de la qualité de l'air. Source ADEME

- rendre obligatoires les plans de déplacement d'entreprises dans les zones d'activités (dans le cadre des PDU) ;
- préciser l'articulation des compétences entre communes et communautés : politique de stationnement, gestion de la voirie, modes doux... ;
- mettre en place un premier appel à projet : 50 projets de TCSP d'ici 2011*.

* La CASA y a répondu et son projet a été retenu par l'État.

Le saviez-vous ?

En France, les transports terrestres et notamment la voiture, sont responsables de 80 % du bruit en ville. Les deux roues motorisés polluent presque autant que les voitures et sont deux fois plus bruyants.



Gaz à effet de serre :

L'effet de serre est un phénomène naturel qui permet de garder la chaleur du rayonnement solaire dans l'atmosphère. Ce phénomène a évité à la planète Terre d'être soit une planète glacée et a favorisé la vie sur Terre. Plusieurs gaz contribuent à cet effet mais le principal est le CO₂ (gaz carbonique). L'activité humaine est responsable de l'accroissement du volume de ces gaz dans l'atmosphère, ce qui entraîne une amplification de l'effet de serre et se traduit notamment par le réchauffement climatique. Avec le projet d'écomobilité de la CASA, ce seront plusieurs centaines de tonnes de CO₂ rejetées en moins chaque année.

Le bus-tram qu'est-ce que c'est ?

Comme l'ont fait des dizaines d'agglomérations françaises, la CASA a choisi pour son nouveau service de transport un bus-tram dont la terminologie technique exacte est bus à haut niveau de service (BHNS).

Un Bus à Haut Niveau de Service est un concept de transport qui s'appuie sur trois composantes :

1 > Un fonctionnement amélioré à travers des dispositions d'exploitation

- des bus plus tôt le matin et plus tard le soir grâce à une amplitude accrue du service ;
- des bus plus souvent grâce à une fréquence améliorée et un fort cadencement ;
- et une information renforcée des voyageurs.

2 > Un confort accru du voyage

- des véhicules à plancher bas, design et équipement intérieur similaires à celui d'un tramway ;
- une bonne accessibilité par l'aménagement de stations. En effet, il ne s'agira plus de simples arrêts de bus mais de véritables stations telles celles d'un tramway.

3 > Une régularité assurée et une vitesse importante par un parcours protégé de la circulation des voitures grâce à des aménagements particuliers

- circulation en site dédié uniquement aux transports en commun, ou aménagements ponctuels ;
- priorités au carrefour ;
- signalétique spécifique.

Le saviez-vous ?
Le prix au kilomètre d'un bus-tram est 4 fois moins cher que pour un tramway et 10 fois moins que pour un VAL (véhicule automatique léger). Un bus-tram peut transporter jusqu'à 2500 personnes par heure et par sens ce qui donne une très grande marge d'évolution pour notre agglomération.

Le BHNS est un concept qui permet d'obtenir avec un bus le même niveau de service qu'un tramway.

Au cœur du projet, un service performant pour les usagers :

Le niveau de service mis en place visera la satisfaction de 3 objectifs majeurs :

- la promotion de l'usage des transports collectifs et l'amélioration de la qualité de service rendue à l'usager ;
- la mise en place des conditions nécessaires pour un report modal de la voiture vers le bus ;
- la mise en place de moyens pour une exploitation plus performante de la ligne.

Concrètement, ce programme se traduira par des actions visant :

La fréquence de passage et l'amplitude horaire

Le service proposé couvrira une plage horaire continue de 6h à minuit. En plus du renforcement de la capacité de la ligne, cette amplitude horaire permettra de répondre aux besoins de nouveaux usagers en élargissant les potentialités de réponses aux motifs de mobilité. Sur l'ensemble de cette plage horaire, un cadencement de ligne pourra être organisé selon trois périodes du lundi au dimanche :

- un passage toutes les 6 minutes en période de pointe ;
- un passage toutes les 10 - 12 minutes en périodes creuses de la journée ;
- un passage toutes les 15 - 30 minutes en heures creuses de la soirée.

La régularité, la vitesse commerciale et la garantie d'un temps de parcours

La garantie du temps de parcours, la régularité et la ponctualité constituent un critère de qualité primordial pour le bus-tram. Le temps de parcours sera quasiment constant.

En effet, les conditions de circulation générale n'entraveront pas la circulation du bus-tram qui mettra le même temps de parcours à toute heure de la journée. La réalisation de ces objectifs réside d'abord dans la conception de l'infrastructure :

- un site dédié ;
- la mise en place de dispositifs comme la priorité du bus-tram dans les carrefours routiers.

* Voir détails des temps de parcours en page 15

Le confort et l'accessibilité pour l'ensemble des usagers

L'amélioration du niveau de confort se matérialisera par :

- l'optimisation du couple matériel /infrastructure (diminution de l'espace entre plancher bus et le quai (cet espace s'appelle « la lacune ») revêtement du site propre) ;
- l'aménagement des arrêts pour renforcer le couple confort/accessibilité ;
- la mise en place d'un matériel roulant novateur et ergonomique ;
- l'équipement des bus et des arrêts par une information voyageurs en temps réel, dynamique et fiable ;
- la mise en place sur chaque station de distributeurs automatiques de titres interoperables telle la carte Azur avec les autres de transports des Alpes Maritimes.

Le niveau de confort est largement dépendant des réponses apportées aux besoins d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite.

Aussi, dans le cadre de la loi Handicap de 2005, tout aménagement réalisé pour le bus-tram sera rendu accessible notamment par les mesures suivantes :

- la réservation d'emplacements spécifiques au niveau des arrêts et dans le bus ;
- la mise en place d'une information voyageurs adaptée (visuelle, sonore, tactile) et dynamique ;
- l'aménagement de cheminements confortables (pentes, matériaux...) et sûrs ;
- la mise en place d'un niveau de service lisible et cohérent sur l'ensemble du tracé.

Une information en temps réel aux stations

L'information en temps réel, a pour objectif d'informer à tout instant les voyageurs sur le temps d'attente ou l'heure de passage des prochains bus.

Ce système existe déjà sur le réseau Envibus mais il pourra être renforcé par des messages spécifiques en cas de perturbations.

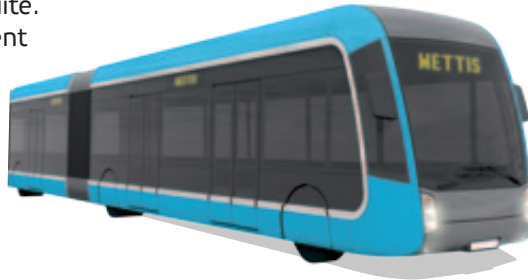
L'information en temps réel à bord des véhicules

A bord des bus, les systèmes d'information continueront à diffuser en temps réel, sous forme visuelle et sonore, la destination du véhicule, le prochain arrêt et le temps de parcours jusqu'au terminus.

Un véhicule innovant :

Le matériel roulant n'est pas encore entièrement défini. Ses fonctionnalités sont en cours d'études.

La CASA pourra bénéficier de l'expérience d'autres agglomérations qui ont mis ou s'appêtent à mettre en service un bus à haut niveau de service sur leur territoire. Plusieurs fabricants sont à même de proposer des véhicules adaptés, qui offrent un niveau de confort (plancher bas, circulation spacieuse, grande luminosité, design intérieur, sièges ergonomiques, informatique embarquée, ...) équivalent à celui d'un tramway. Le bus-tram sera un véhicule articulé, de 18m de long environ, d'une capacité de 120 passagers minimum. Sa motorisation pourra être thermique ou hybride. Il pourra disposer d'un dispositif de guidage ou d'assistance à la conduite. Les technologies disponibles évoluent très rapidement et le choix se fera à l'ultime moment pour bénéficier des derniers progrès en la matière.



Un véhicule moins polluant

L'évolution des normes amène des réductions significatives des rejets de polluants au niveau du pot d'échappement. Selon le choix de la motorisation au moment de l'achat des véhicules, les gains seront plus ou moins importants, mais c'est un domaine en progrès rapide. Par ailleurs, une allure régulière des bus, rendue possible par le site propre, est favorable aux meilleurs rendements des moteurs.*

* Voir page 15

Exemple de design choisi pour le bus-tram par Metz Métropole

Des stations bien accessibles :

Le bus-tram s'arrête à des stations spécialement aménagées et distantes d'environ 400 mètres les unes des autres. Ceci permet une desserte de proximité du territoire. Les stations constituent de véritables interfaces entre la ville et le système de transport. Des quais sont construits à hauteur du plancher du bus-tram et le profil des bordures de quai permet un accostage donnant un

écart contrôlé entre le quai et le véhicule, assurant une parfaite accessibilité. Des abris voyageurs, un système de distribution de titres de transports, des informations en temps réel, font partie de l'équipement de base des stations conçues pour assurer le meilleur service. Elles seront conformes à la charte d'accessibilité des arrêts de la CASA, annexée au PDU.



L'accès au bus se fait à niveau du trottoir et l'accostage précis le long de quais en alignement droit facilite l'entrée dans le bus. Le plus souvent, il n'est pas utile de déployer une palette pour les personnes à mobilité réduite.

Un parcours protégé :

Une plateforme dédiée aux transports en commun

Pour garantir la régularité de la circulation des véhicules de transports en commun, il faut leur offrir un espace le mieux protégé possible de la circulation générale. C'est là le principe d'un site dit « dédié » ou « propre », constitué de voies réservées. Cependant, la configuration urbaine ne le permet pas toujours. Deux cas peuvent se produire :

► Le site propre « intégral »

Une voie à double sens est réservée exclusivement au bus-tram. Elle est isolée de la circulation générale par des séparateurs physiques (bordures, terre-pleins centraux...). La plateforme peut être latérale (les deux voies sont d'un seul côté de la rue) ou axiale (au centre de la rue, la

circulation automobile se faisant de part et d'autre).

Ces voies réservées sont prioritaires aux carrefours.

Ce site propre ne constitue pas cependant une barrière infranchissable. Des traversées sont organisées pour permettre les accès aux riverains.

Pour réaliser un tel aménagement, il faut redessiner la voie publique et, dans certains cas, l'élargir.

► Des secteurs de partage de la voirie avec la circulation générale

Certains tronçons du tracé ne permettent l'aménagement d'un site propre que pour un seul sens. Et parfois, sur une très courte distance, le bus-tram partagera la chaussée avec la circulation générale. Des aménagements ponctuels permettront d'améliorer les temps de parcours.

* Voir schémas et plan page 12

Comment définir le(s) itinéraire(s) et le schéma de desserte ?

Une fois défini le mode de transport : le bus-tram, il reste à déterminer son itinéraire.

Une grille d'analyse multicritères

3 critères ont été utilisés comme grille de lecture pour analyser le tracé le plus pertinent et les variantes :

Desservir le territoire de manière optimale

Le tracé doit desservir au plus près le plus de personnes possibles. Cela s'appelle les pôles générateurs de déplacements : habitations, emplois, lieux d'études, équipements publics, commerces... Il doit aussi irriguer les futures zones de développement ou de renouvellement urbain, telles qu'elles ont été identifiées dans les documents d'urbanisme comme le schéma de cohérence territoriale, le schéma d'urbanisme commercial et les plans locaux d'urbanisme.

Rationaliser l'usage de l'automobile et promouvoir les modes alternatifs

Le tracé doit permettre d'optimiser la desserte en transports collectifs pour en faire un outil à la fois utile, performant et économiquement supportable pour la collectivité. Il devra favoriser un usage plus rationnel de l'automobile sans compromettre l'accessibilité aux divers secteurs du territoire. Il devra s'intégrer dans un schéma global de développement multimodal.

S'intégrer dans une logique environnementale cohérente

Les impacts directs du projet sur l'environnement doivent être réduits au strict nécessaire. S'il y a nécessité, ces impacts devront être compensés par un projet de territoire et participer à sa perméabilité écologique, respectueux des espèces comme des paysages.

Les documents directeurs, un point d'appui solide.

L'idée de ce projet chemine depuis une dizaine d'années à travers des documents directeurs forts qui ont déjà été soumis à des procédures d'enquête publique. La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes, de décembre 2003, remarquait que l'extraordinaire dynamisme de la Technopole de Sophia Antipolis perdurerait à condition que son accès par ses personnels permanents et sa connexion aux grands moyens de transports vers l'international soient assurés.

La DTA préconisait un axe lourd de transport de la gare d'Antibes à Sophia Antipolis prolongé vers l'ouest du département des Alpes Maritimes. Le projet d'un Transport Collectif en Site Propre a ensuite été repris dans le SCOT (Schéma directeur de Cohérence Territoriale) et dans le PDU (Plan de Déplacements Urbains) de Sophia -Antipolis, approuvés par le conseil communautaire de la CASA le 5 mai 2008.

Trois niveaux d'approche territoriale

Réfléchir à la définition d'un tracé, c'est analyser le fonctionnement d'un territoire, la façon dont s'effectuent les échanges et les déplacements. De ce point de vue, trois échelles ont été examinées.

L'échelle de la conurbation azurée

Réaliser un barreau supplémentaire au réseau armature de transport existant, reliant l'agglomération Sophia Antipolis et notamment la Technopole avec les villes desservies par la voie ferrée, de Grasse, Cannes à Menton et Monaco en passant par Nice (200 000 habitants et 100 000 emplois à moins d'un kilomètre d'une gare SNCF) constitue un enjeu majeur de fonctionnement de la conurbation azurée.

Cet axe constituera le prolongement de la voie ferrée vers la technopole de Sophia Antipolis qui n'est desservie directement par aucune gare SNCF. Le point d'articulation sera le futur pôle d'échanges d'Antibes.

L'axe lourd de transport préconisé dépasse le cadre institutionnel et territorial de la CASA.

L'échelle de l'agglomération

Il s'agit d'améliorer la connexion entre la zone littorale urbanisée avec le Parc d'Activités et les villages du moyen pays et d'atténuer la coupure créée par l'autoroute A8.

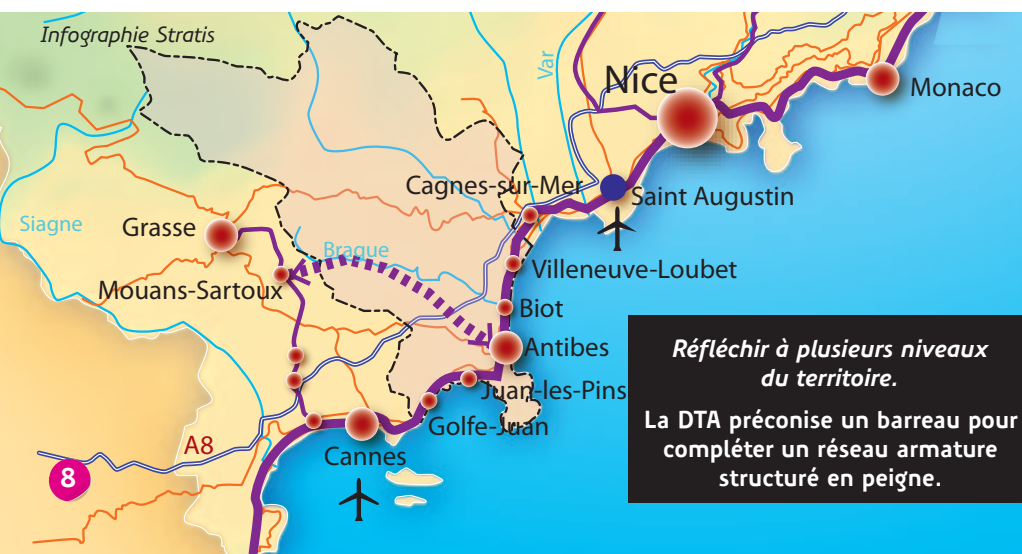
D'importants projets de développement sont en cours ou prévus à court terme sur la technopole : Saint Philippe, les Clausonnes, et des secteurs stratégiques de renouvellement ou de développement urbain ont été identifiés sur la commune d'Antibes : Trois moulins, les Combes, la route de Grasse....

L'échelle du secteur ou du quartier

Ce niveau le plus fin d'analyse s'appuie sur les données socio-économiques et permet de définir, îlot par îlot, le niveau des besoins (population, emplois, scolaires), de repérer les pôles générateurs de déplacements (équipements publics, commerces,...).

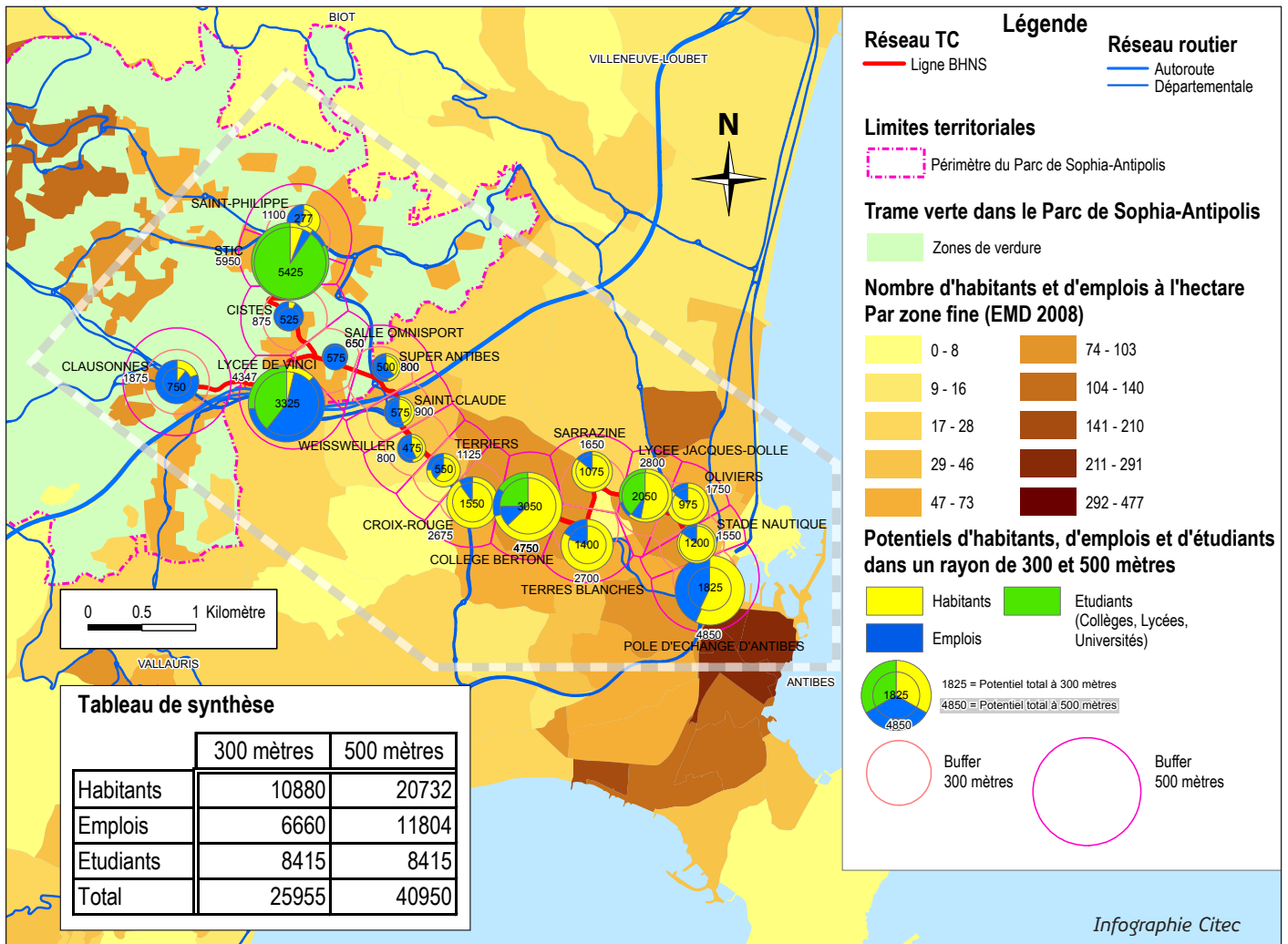
Ces données définissent des points de desserte à privilégier.

Elles sont ensuite croisées avec l'analyse des contraintes techniques et des impacts de l'implantation d'un site propre sur le fonctionnement urbain et sur l'environnement (élargissement de voie, démolition de bâti, congestion de la circulation, conséquences hydrauliques....).



Réfléchir à plusieurs niveaux du territoire.

La DTA préconise un barreau pour compléter un réseau armature structuré en peigne.



Analyser finement le territoire : Extrait de carte utilisé

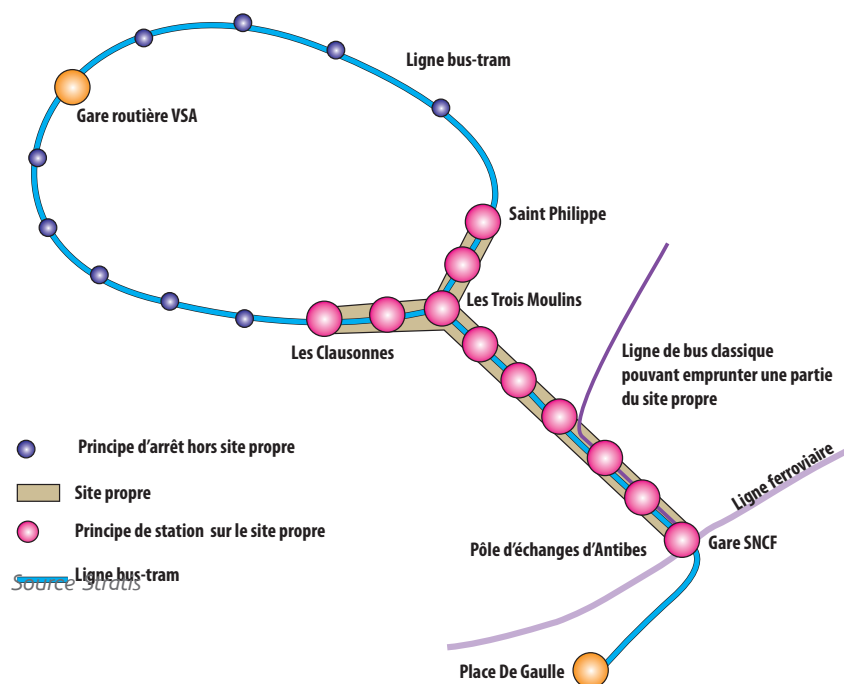
Potentiels d'habitants, d'emplois et d'étudiants dans un rayon de 300m et 500m des arrêts du tracé du bus-tram.
Densité humaine (habitants + emplois à l'hectare) - Découpage par zone fine (EMD 2008)

Données : CG06, Enquête ménages déplacements des Alpes-Maritimes 2008-2009 CASA, Réseau de Bus ENVIBUS, situation février 2010

Schéma de principe d'organisation du bus-tram

La dispersion des objectifs principaux (les Clausonnes sur la commune de Valbonne, Saint Philippe sur la commune de Biot et les Trois Moulins sur la commune d'Antibes) amène à proposer un schéma d'organisation spécifique :

- un tronç commun du centre d'Antibes aux Trois Moulins puis deux branches ;
- un site propre dans les parties les plus denses et où la circulation est très congestionnée ;
- des stations seront régulièrement réparties sur l'itinéraire, environ tous les 400 mètres ;
- le positionnement précis de ces stations à définir pour une desserte de proximité ;
- l'utilisation possible par d'autres lignes de transport en commun (y compris des lignes du conseil général des Alpes Maritimes) du site propre sur les parties concernées de leur itinéraire.



Le tracé du site propre

Pour définir le tracé du site propre, 3 questions principales se posent : comment franchir l'autoroute A8 ? Quel tracé entre la gare SNCF d'Antibes et l'autoroute A8 ? Quel tracé dans la Technopole de Sophia Antipolis ?

Un point de passage « obligatoire » pour franchir l'A8

Les points de passage sont en nombre très limité.

Les études préalables ont déterminé que seule la route communale des Trois Moulins, entre le giratoire Saint Claude et le giratoire des Trois Moulins peut être affectée au passage du bus-tram. En effet, cette voie communale supporte un plus faible trafic qui pourra être reporté.

De la gare d'Antibes aux Trois Moulins deux variantes examinées

La première variante était constituée d'un tracé passant par la RD 35 : par le boulevard Rochat et la route de Grasse.

Au nord, la route de Grasse est un des axes de développement de la ville d'Antibes. Elle traverse et irrigue des zones stratégiques de renouvellement urbain.

En revanche, la géométrie du boulevard Rochat, dans la partie sud du tracé, ne permet pas l'insertion des deux voies de bus, sauf à démolir plusieurs immeubles et maisons.

La seconde variante était constituée d'un tracé passant par l'avenue Jules Grec et le Chemin de Saint Claude.

Là aussi, les difficultés d'insertion du site propre dans les Hauts de Saint-Claude ne sont pas négligeables. L'itinéraire traverse un secteur de « ville-jardin » au poten-

tiel population/emplois faible qui n'évoluera pas.

En revanche, les nombreux établissements d'enseignement et équipements publics le long de l'avenue Grec et le bas du chemin de Saint Claude constituent de véritables pôles générateurs de trafic : lycée technique Dolle, lycée horticole, centre nautique, salle de spectacles, maison des associations.

La solution choisie est donc un compromis entre ces deux tracés potentiels :

Le tracé empruntera l'avenue Jules Grec puis le chemin de Saint Claude, il bifurquera sur l'avenue de la Sarrazine pour rejoindre la route de Grasse, puis se prolongera sur la RD 35 jusqu'à la zone commerciale des Terriers et le chemin des Trois Moulins.

Les variantes examinées pour atteindre le quartier Saint Philippe

À partir du carrefour des Trois Moulins, la première variante envisagée a été d'emprunter la route départementale 535 : route des Chappes et chemin des Colles.

L'insertion d'un site propre bus améliore le partage de la voirie au profit du transport collectif. Mais elle implique la reprise des talus et la construction d'un ouvrage d'art de franchissement. Cette insertion est délicate sur une partie du tracé et va aggraver la congestion automobile : giratoire des Trois Moulins, giratoire

des Chappes et donc les pollutions dans ce secteur.

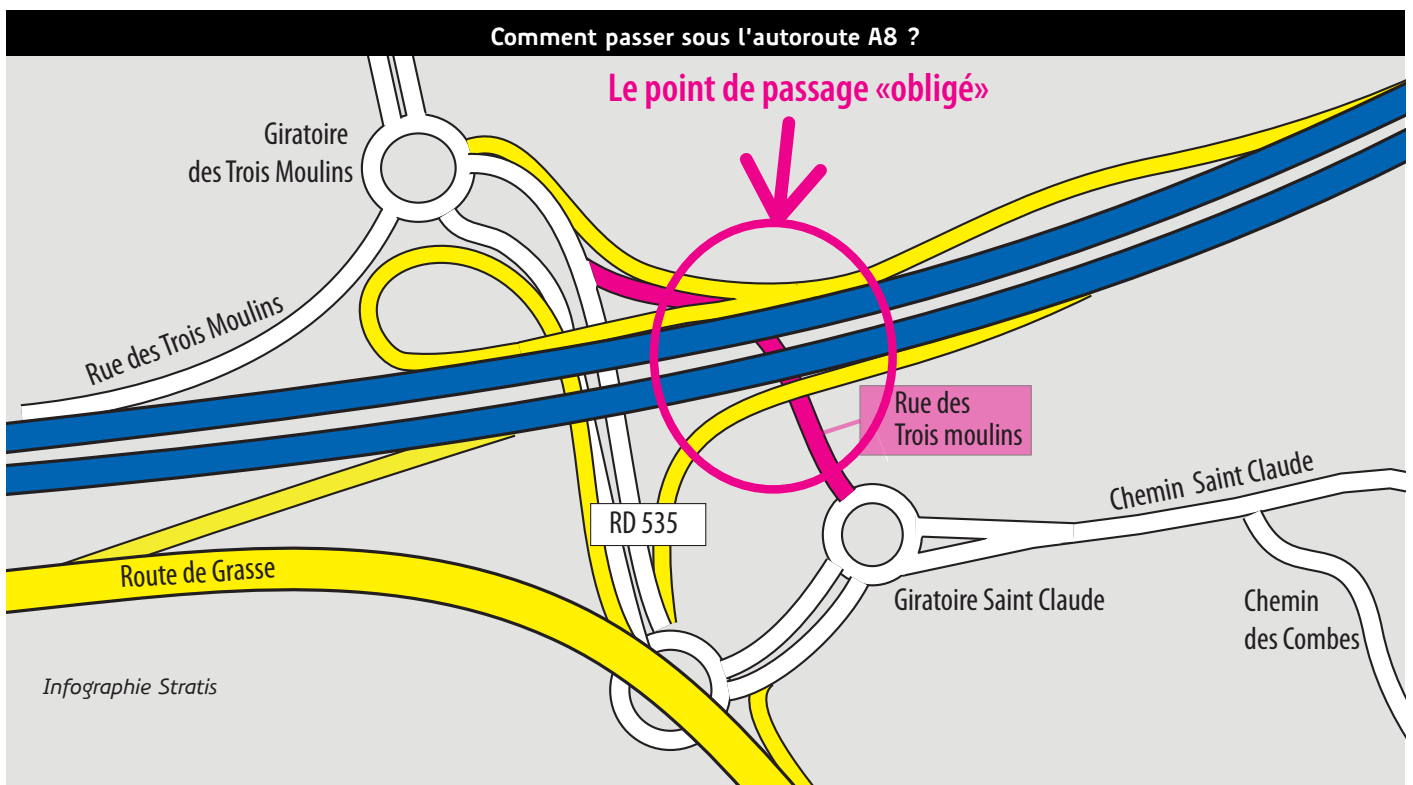
Les arrêts sont éloignés de certains générateurs de déplacement : salle Omnisports en cours de construction par exemple et offrent de ce fait une desserte limitée du territoire.

Une seconde variante a été examinée, prolongeant le tronç commun jusqu'à la salle Omnisports et assurant la desserte du quartier de Saint Philippe par les zones des Trois-Moulins, des Cistes et le Campus STIC.

Cette solution assure une desserte de proximité des secteurs en développement et des équipements publics. Elle permet une restructuration de la zone des Trois Moulins, secteur économique de la Technopole de Sophia Antipolis. Elle offre une potentialité intéressante d'implantation d'un parc-relais.

Elle nécessite de créer des sections de voie nouvelle exclusivement réservées « aux bus/vélos » entre le giratoire des Trois Moulins et la future salle Omnisports et entre le nord de la zone des Cistes et le bas du Campus STIC à travers une zone boisée. En raison de ce bilan multicritères, la variante des Cistes est choisie comme solution de base.

Elle nécessitera des mesures compensatoires pour l'environnement, la section de voie nouvelle entre les Cistes et le campus STIC traversant sur une partie de l'itinéraire le parc départemental de la Valmasque.



Les autres éléments du projet

Au-delà du véhicule et des données techniques du tracé, d'autres éléments complètent le projet pour lui donner toute son efficacité.

Les parcs relais P+R

Prévus au plan de déplacements urbains de la CASA, ils viendront compléter le projet et lui donner tout son impact.

Un P+R, c'est un parc de stationnement, à proximité immédiate d'un point d'accès au site propre du bus-tram.

Le bus-tram ne va pas partout. Un moyen de déplacement complémentaire peut être indispensable pour assurer les liaisons entre la périphérie et le secteur central. Comme le train, l'automobile peut constituer un bon moyen de transport pour faire une première partie du trajet.

Ce qui est mis en place à travers le parc relais, c'est une possibilité confortable de stationnement, connecté au bus-tram pour permettre d'achever son parcours en transport en commun.

L'avantage pour l'automobiliste est d'éviter les zones de circulation saturée et de ne plus avoir de souci à rechercher une place de stationnement à proximité de sa destination finale.

L'objectif de ces parcs relais est de capter une clientèle faisant l'aller et retour pour lui permettre d'achever son parcours dans les secteurs congestionnés en ayant la garantie du temps mis pour parvenir à destination.

Le coût du foncier invite à rechercher des solutions qui permettent de mutualiser les usages des places de stationnement, en fonction des heures de la journée et des services de proximité.

Un de ces parcs relais est d'ores et déjà en construction sous la salle de spectacles.

L'implantation des autres n'est pas arrêtée de manière précise, tout comme leur principe de gestion.

La ZAC des Clausonnes comme la salle de spectacles omnisports offrent des potentialités intéressantes pour les personnes en provenance de Nice et des secteurs de l'ouest du département à destination d'Antibes ou de Sophia Antipolis. Une autre possibilité est recherchée dans le secteur de Croix-Rouge pour les personnes provenant du nord d'Antibes à destination du centre ville d'Antibes, de la gare SNCF ou de Sophia.

La restructuration du réseau Envibus

Avec la mise en service de l'infrastructure du site propre et du bus-tram, une nouvelle organisation du réseau est possible qui permet une redistribution des moyens.

Cette restructuration se fera par étapes, au fur et à mesure de l'avancement du projet afin de permettre à chacun un bon accès au bus-tram et de répartir les moyens sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération. Les complémentarités et correspondances avec le train et le réseau de cars du conseil général (Lignes d'Azur) seront indispensables.

Une nécessaire réorganisation et la modernisation du dépôt actuel ou la création d'un dépôt-atelier à même de recevoir les nouveaux véhicules spécifiques doivent accompagner l'arrivée du bus-tram.



Un budget de 100 millions d'euros

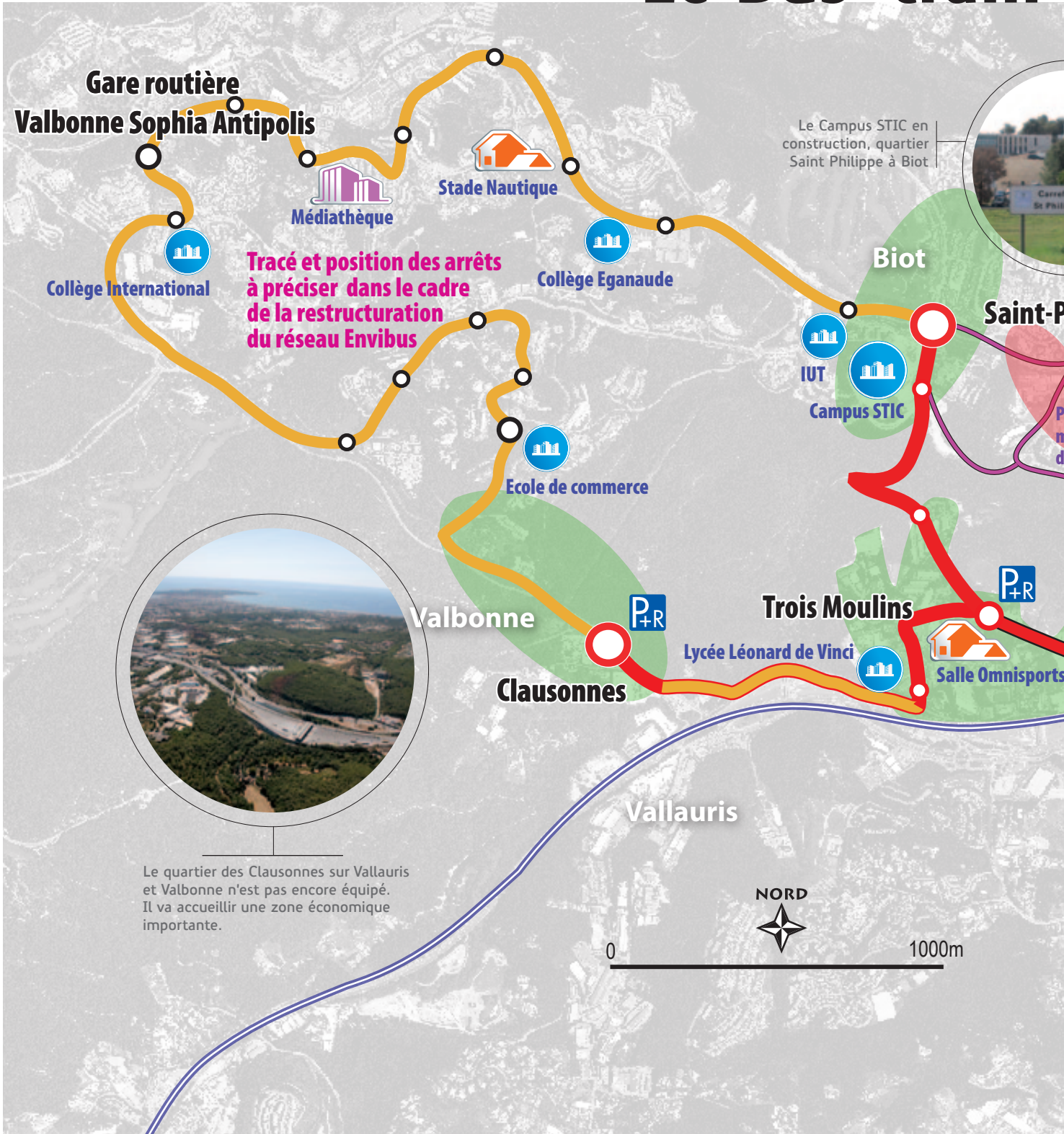
Le financement est assuré pour une part par la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, en tant qu'autorité organisatrice des transports urbains, et notamment par les ressources affectées du Versement Transport. Une subvention de l'État est apportée dans le cadre du Grenelle de l'environnement. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département des Alpes-Maritimes contribuent pour leur part.



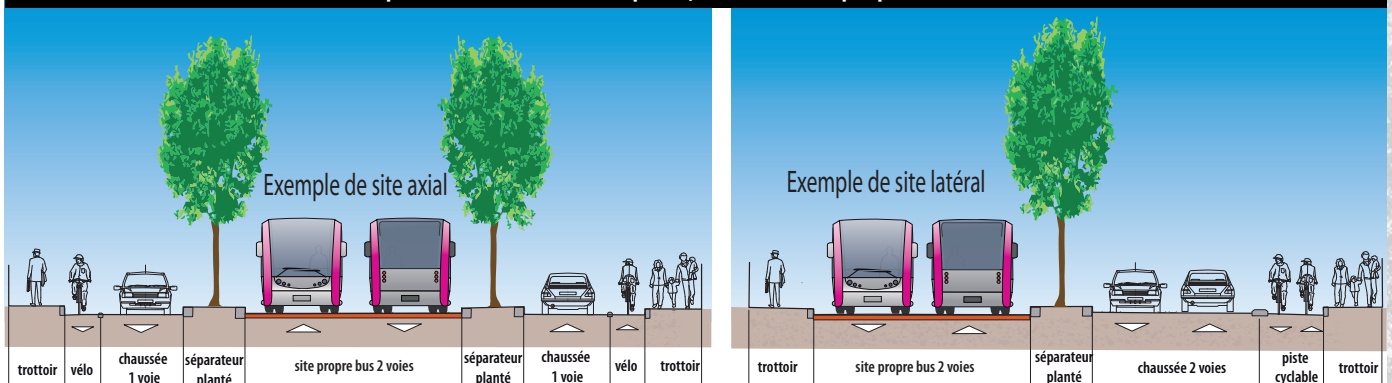
Un calendrier volontariste

2011 Concertation Arrêt du programme Enquête publique	2012 Déclaration d'utilité publique Etudes détaillées Appels d'offre et marchés de travaux Définition du matériel roulant	2013 Premiers travaux d'aménagements	2014 Fin des procédures et travaux Commande du matériel roulant	2015 Travaux d'aménagements	2016 Fin des travaux Essais Mise en service du bus-tram Restructuration du réseau Envibus
---	--	--	--	---------------------------------------	--

Le Bus-tram



Exemples d'insertion d'une plateforme de site propre dans la voirie



Source Stratis

en un coup d'œil

Longueurs des différents tronçons		
De	Vers	Mètres
Place De Gaulle	PEA ¹	780
PEA ¹	Salle Omnisports	5080
Salle Omnisports	Saint Philippe	1 750
Salle Omnisports	Clausonnes	1 950
Saint Philippe	GRVSA ²	3 980
Clausonnes	GRVSA ²	3 300
Total lignes		16 840
Total Site propre		8 780
Total hors Site propre		8 060

Le chemin des Trois Moulins, point de passage du bus-tram sous l'A8, une voie communale dont le faible trafic peut être facilement reporté.

¹Pôle d'échanges Antibes
²GRVSA : gare routière Valbonne Sophia Antipolis

Antibes, deuxième ville du département a une gare majeure où tous les trains s'arrêtent dont les TGV. C'est une véritable porte vers les villes azuréennes et l'aéroport.

Philippe

potentiel insuffisant moins bonne desserte des étudiants

Saturation routière

Haut de Saint Claude potentiel insuffisant caractère de ville-jardin à préserver

Programme de logements

Cité Judiciaire

Programme de logements

Route de Grasse

Collège Bertone

Programme de logements

Sarrazine
Cimetière

Maison des associations

Lycée Dolle

Saint Claude

Salle de spectacles
Stade Nautique

Jules Grec

Pôle d'échanges d'Antibes

Antibes

Avenue Rochat largeur insuffisante impliquant de nombreuses démolitions

Place De Gaulle

La place de Gaulle et ses commerces.

Légende

- Site propre
- Exploitation du bus-tram sur la voirie classique
- Variantes examinées
- Eléments défavorables à l'implantation d'un site propre
- Secteurs stratégiques de développement ou de restructuration
- P+R Parcs Relais à l'étude
- Etablissement d'enseignement

Source Stratis/SDP Conseils

Le bus-tram, levier du développement durable

Le bus-tram, moteur d'une nouvelle mobilité

Un meilleur service aux usagers des transports publics

Temps de parcours nettement réduit aux heures de pointe, horaires respectés, bus plus nombreux, durée du service allongée, les premiers bénéficiaires sont les usagers actuels du service de transport. Ce sera aussi le cas de ceux qui feront le pas du changement de mode de déplacement. Ils découvriront un transport confortable, sûr, limitant le stress et permettant de diminuer le poste « transport » dans leur budget personnel.

Une approche nouvelle des mobilités

Le bus-tram n'apportera pas à lui seul une réponse à tous les besoins. La réponse est dans une vision plus globale qui organise et simplifie le passage d'un mode de transport à un autre : l'intermodalité, c'est-à-dire l'usage successif par une même personne de plusieurs moyens de déplacement et qui intègre la question du stationnement.

Le projet permet d'engager une approche radicalement différente des mobilités au sein de l'agglomération, favorisant la multimodalité, c'est-à-dire l'usage plus fréquent des autres modes de déplacement que l'automobile : bus, marche, cycle, train.

Un territoire accessible plus large avec l'intermodalité,

Billettiq ue adaptée, correspondances simplifiées, échanges améliorés, information renforcée, le bus-tram se connecte avec l'ensemble des réseaux de transports. Bus interurbains, TER, TGV, le passage d'un mode à l'autre se fait tout naturellement, en douceur. Les relations avec la gare ferroviaire et les bus urbains comme interurbains sont renforcées avec la réalisation du pôle d'échanges d'Antibes. Les premiers travaux commenceront fin 2011 pour permettre une organisation rationnelle de la chaîne des déplacements favorisant les systèmes au meilleur bilan carbone. De même, le programme de parcs-relais, prévu par la CASA, constitue l'amorce d'une démarche d'écomobilité intégrant le développement des modes non motorisés : marche à pieds, vélos et autres modes de déplacements qui représentent une part non négligeable de la mobilité totale.

Le bus-tram, vecteur de qualité de ville

Une amélioration de la qualité de l'air

L'objectif du PDU est de doubler la part modale des TC, de renforcer la part de la marche à pieds et du vélo. Le projet de bus-tram apporte une contribution décisive. L'étude socio-économique en cours permettra de préciser le volume précis de kilomètres parcourus en automobile économisés et d'établir le bilan carbone. Ces kilomètres économisés diminueront d'autant les consommations de carburants et seront autant de rejets en moins dans l'atmosphère.

Moins de bruits en ville

De toutes les nuisances urbaines, le bruit est celle qui est le plus ressentie. Les mêmes motifs qui conduisent à diminuer les rejets dans l'atmosphère ont des conséquences positives sur la réduction des niveaux de bruit dans les artères les plus circulées du cœur de l'agglomération. En effet, l'objectif est d'inciter de nombreux automobilistes à prendre désormais les transports collectifs. Ils participeront à diminuer le bruit en même temps que les émissions de gaz à effet de serre.

Gains de temps

Les usagers des transports - et les automobilistes aussi - verront leur temps de parcours amélioré, quelles que soient leurs destinations. Avec le bus-tram, ce sera un temps d'attente diminué, une vitesse commerciale augmentée et une régularité assurée. En effet, le bus-tram passant aux stations toutes les 6 minutes, il deviendra totalement inutile de se reporter à un horaire de bus, souvent complexe à comprendre. Aujourd'hui, le temps passé dans son automobile ou dans le bus pour un même trajet peut varier du simple au triple selon le jour, l'heure et la période de l'année. Avec le bus-tram et sa voie réservée cet aléa ne sera qu'un lointain souvenir. Sur certains parcours, le gain de temps pourra atteindre 40%. Cumulé pour toute la population, ce gain de temps atteindra des milliers d'heures chaque jour.

Le bus-tram élément d'un dynamisme durable

Un espace public embelli et repensé

Les aménagements indispensables au site propre sont l'occasion de repenser l'usage de l'espace public de voirie. Des places pourront être créées donnant une impulsion à des centralités de quartier : Sarrazine, Weisweiler, Croix Rouge... Ces nouvelles places renforceront l'identité des lieux et les contacts sociaux dans les quartiers traversés. Les cheminements des modes doux seront améliorés. Le mobilier urbain et les aménagements paysagers trouveront une nouvelle cohérence.

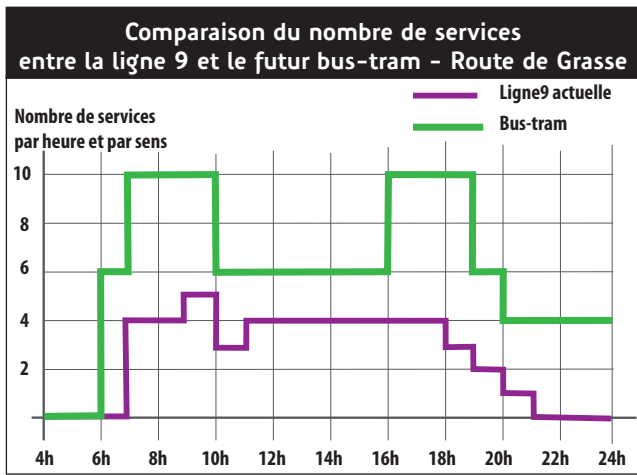
Une ville accessible à tous

Organiser une meilleure liaison entre les divers secteurs qui composent l'agglomération, permettre un accès rapide, simple et peu coûteux aux équipements publics, aux zones d'habitat, d'emplois ou de commerces, tel est le défi que permet de relever le projet. Le bus-tram va contribuer à structurer l'urbanisme de demain en irriguant les zones économiques à enjeux de l'agglomération : zone économique des Clausonnes, zone d'activités des Trois Moulins, quartier Saint Philippe, les Terriers, le centre ville d'Antibes... en desservant les grands équipements publics qui sont ou seront implantés sur le parcours : les centres nautiques, les lycées techniques, des collèges, les salles de spectacles et Omnisports d'Antibes, le campus STIC à Biot, des mairies annexes... et en facilitant les déplacements des habitants.

Un atout pour l'économie

L'accessibilité aux activités économiques, l'amélioration des liaisons avec le centre-ville et les grands pôles azuréens : aéroport, pôle d'échanges de Saint Augustin... augmentent l'attractivité de la Technopole de Sophia Antipolis au bénéfice de l'économie générale. L'extension de la zone de chalandise des commerces du centre historique d'Antibes devient possible.

Le saviez-vous ?
Bus :
exemplaires sur les
émissions de CO₂,
2 à 3 fois plus efficaces
en moyenne par rapport
à la voiture, 10 fois plus
efficaces aux heures
d'embouteillage.



Source Citec

Quelques données d'exploitation comparatives entre l'état actuel et le bus-tram

Principaux temps de parcours actuels

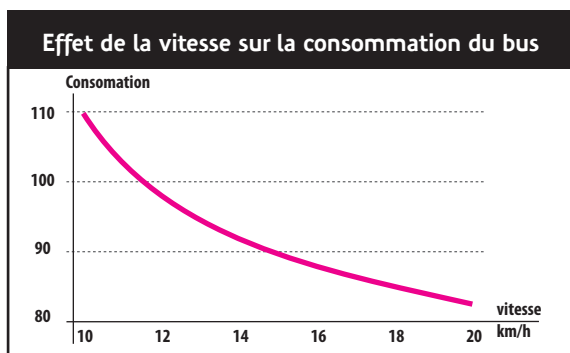
	PEA ¹ -Passerelle SNCF	Terres Blanches	Weisweiller	Saint Philippe	GRVSA ²
Place De Gaulle	7mn10	16mn30	20mn20	30mn	45mn
PEA ¹ - passerelle SNCF		9mn20	13mn10	22mn50	37mn50
Terres Blanches			3mn50	13mn30	28mn40
Weisweiller				9mn40	24mn40
Saint Philippe					15mn

Principaux temps de parcours futurs

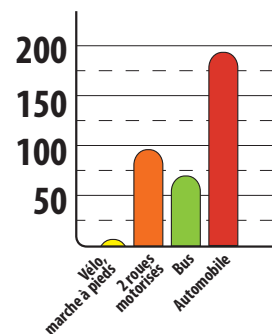
¹Pôle d'échanges Antibes - ²GRVSA : gare routière Valbonne Sophia Antipolis

	PEA ¹ -Passerelle SNCF	Terres Blanches	Weisweiller	Saint Philippe	Clausonnes	GRVSA ²
Place De Gaulle	2mn30	8mn15	13mn45	21mn	21mn	28mn
PEA ¹ - passerelle SNCF		5mn45	11mn15	18mn30	18mn30	25mn10
Terres Blanches			5mn30	12mn45	12mn45	19mn30
Weisweiller				7mn15	7m15	14mn15
Saint Philippe						7mn
Clausonnes						8mn

Le bus-tram améliore la qualité de l'air



La consommation énergétique et par voie de conséquence les rejets de gaz à effet de serre diminuent quand la vitesse moyenne des bus augmente. Les rendements des moteurs s'améliorent dans ce créneau de vitesse. Le site propre, en permettant des vitesses plus élevées a donc un effet positif.



Émission de gaz à effet de serre par mode de déplacements en zone urbaine, en grammes équivalent CO₂ par km et par passager. Source ADEME

L'ami des modes doux

La réalisation de la plate-forme du site propre est l'occasion de repenser l'aménagement de l'espace public avec pour objectifs :

La prise en compte des cyclistes

De nouveaux itinéraires cyclables sécurisés tout particulièrement dans les traversées de carrefours, seront créés. L'implantation de vélostations et de stationnement aux arrêts du bus-tram constituera des compléments efficaces au développement du vélo sur l'agglomération.

Une place plus large et plus sûre pour les piétons

En partenariat très étroit avec les communes, une

plus grande lisibilité et une meilleure sécurité devront être données aux espaces piétonniers le long du tracé. Les trottoirs devront être aménagés, pour garantir une bonne accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Les situations de mobilité réduite concernent tout un chacun à un moment de sa vie : parent avec une poussette, personne blessée en béquilles, personne chargée de paquets, personne handicapée moteur ou visuelle... Le projet de transport porté par le bus-tram doit constituer une occasion majeure de penser un système d'écomobilité efficace et accessible à tous.

La concertation en action

Le cadre de la concertation est fixé par la loi. La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis déploie un dispositif important pour recueillir l'avis du public avant de terminer les études. Sur la base du bilan de la concertation seront arrêtées les caractéristiques du projet qui sera soumis à l'enquête publique. L'opération, une fois déclarée d'utilité publique, pourra alors être engagée.

Depuis le début de l'année, les élus et les services de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis ont rencontré les divers Conseils actifs sur le territoire. Entre le 2 mai et le 10 juin, des réunions publiques sont organisées afin de présenter le projet, recueillir l'avis des participants et répondre aux questions (voir détails ci-contre). Les mairies des 4 villes géographiquement impliquées accueillent une exposition présentant l'ensemble du projet.

Faites part de vos avis

Entre le 2 mai et le 10 juin 2011, vous pouvez exprimer votre avis sur les registres mis à disposition dans les mairies d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris, et en écrivant à :

> **CASA-Direction Déplacements-Transports**
Les Genêts - 449 route des Crêtes
06 901 Sophia Antipolis CEDEX

> Ou en utilisant le formulaire sur le site : pdu-casa.fr

Plus d'infos ?

Une documentation plus complète est à votre disposition dans les Mairies, dans les médiathèques et à la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis. Elle est en libre disposition ou envoyée sur simple demande. Elle est téléchargeable sur le site Internet pdu-casa.fr

**bus-tram
imaginons-le
ensemble**

je donne mon avis sur
www.pdu-casa.fr

Du 2 mai au 10 juin 2011

Réunions publiques

ANTIBES

jeudi 26 mai - 17 h 30

Maison des Associations - chemin de Saint Claude

BIOT

mercredi 25 mai - 19 h 00

École Olivari - quartier Saint Philippe

VALBONNE

jeudi 12 mai - 17 h 30

Salle Michel Rolant au RdC de la Mairie
1, place de l'Hôtel de Ville

VALLAURIS

jeudi 19 mai à 17 h 30

Salle du Cinémonde - avenue de l'Hôpital
(face au collège)

Où trouver les registres ?

ANTIBES

En Mairie, à la direction de l'Urbanisme
21, rue Sade - de 9h à 12h et de 14h à 17h du
lundi au vendredi

BIOT

En Mairie Annexe, Espace Commercial S^t Philippe,
200 avenue de Roumaïville - de 9h à 17h du
lundi au vendredi

VALBONNE

En Mairie, 1 place de l'Hôtel de Ville
de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17h les lundi,
mercredi et vendredi et de 8 h 30 à 17h les mardi
et jeudi

VALLAURIS

En Mairie, place Cavasse
de 8h à 17h du lundi au vendredi

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

Les Genêts - 449, routes des Crêtes
Sophia Antipolis - de 9h à 12h et de 14h à 17h
du lundi au vendredi



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS

DELIBERATIONS

- 5 mai 2008 Direction des Déplacements-Transports :
Approbation du Plan de Déplacements Urbains, de ses annexes et du Rapport Environnemental
- 5 mai 2008 Direction de l'Aménagement de l'Espace :
Approbation du Schéma de Cohérence Territoriale
- 13 octobre 2008 Direction Déplacements-Transports :
Direction des Déplacements-Transports – TCSP Antibes/Sophia Antipolis – Cadrage de la démarche de projet
- 15 décembre 2008 Direction Déplacements-Transports :
Projet de transport de la CASA – Lancement du Transport en Commun en Site Propre
- 15 décembre 2008 Direction Déplacements-Transports :
Financement du projet de transport de la CASA dont le Transport en Commun en Site Propre
- 8 juin 2009 Direction Déplacements-Transports :
Réalisation du TCSP Antibes/Sophia Antipolis – Lancement d'un marché négocié d'assistance à maîtrise d'ouvrage
- 22 novembre 2010 Direction Déplacements-Transports :
TCSP – Appel à projets TCSP Grenelle 1 – Convention de versement de subventions par l'Etat
- 26 janvier 2011 Mairie de Vallauris :
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis Transport en Site Propre
- 27 janvier 2011 Mairie de Biot :
Transport en commun en site propre (Bus à Haut Niveau de - Service, parcs-relais, centre de remisage, restructuration du réseau Envibus) – Concertation préalable – Objectifs et modalités – Avis du Conseil Municipal
- 3 février 2011 Mairie de Valbonne :
Transport en commun en site propre CASA – Concertation préalable – Objectifs et modalités
- 14 février 2011 Direction Déplacements-Transports :
Bus à Haut Niveau de Service de la CASA – Processus de concertation et d'enquête publique – Délégation au Bureau Communautaire
- 18 février 2011 Mairie d'Antibes :
Transport en commun en site propre (Bus à Haut Niveau de Service, parcs-relais, centre de remisage, restructuration du réseau Envibus) – Concertation préalable – Objectifs et modalités – Avis du Conseil Municipal
- 21 mars 2011 Direction Déplacements-Transports :
Transport en commun en site propre – concertation préalable - Objectifs et modalités

Arrondissement de Grasse

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 05 mai 2008

L'an deux mil huit et le 05 mai à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations - 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de mai, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, Gérald LOMBARDO, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY, Suzanne TROTOBAS, Noël IACONO, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Pierre GUGLIELMI, Martine MARENCO, Patrick DULBECCO, Guy GIRAUD, Michel GASTALDI, Jean-Pierre HENRY, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Michel RASTOUL, Cléa PUGNAIRE, Thérèse DARTOIS, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Myriam KAIL, Marie-Antoinette LONVIS, Anne-Marie DUMONT, Serge AMAR, Philippe MUSSI, Martine BONNEAU, Christophe ETORE, Martine SAVALLI, Carine CURTET, Isabelle RAESER, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Cécile DUMAS, Eric PAUGET, Khéra BADAOU BLAIS

REPRESENTES :

José BERTAINA par Jacques CULIOLI, Jean Pierre MAURIN par Christian GORACCI, Francis PERUGINI par Jacqueline BOUFFIER, Gilles DUJARDIN par Edwige VERCNOCKE, André-Luc SEITHER par Alain BIGNONNEAU, Sophie DESCHARENTRES par Charles ROIG

PROCURATIONS :

Simone TORRES-FORET DODELIN à Marguerite BLAZY

ABSENTS :

Armand OBADIA

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

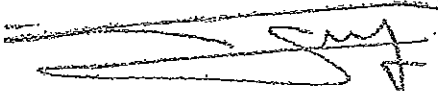
Madame Khéra BADAOU BLAIS, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

NOMBRE DE DELEGUES				
Effectif légal	Présents	Représentés	Procura- tions	Absents
54	46	6	1	1

N° de la séance : 02

Objet de la délibération : Direction des Déplacements / Transports - Approbation du Plan de Déplacements Urbains, de ses annexes et du Rapport Environnemental

▪ Original
⊙ Expédition certifiée conforme à l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services




Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : 2008.018

Date de la convocation :
Le 28/04/2008

Certifié exécutoire compte tenu
de l'affichage
en date du 24 JUIN 2008
de la réception s/Préfecture
en date du 24 JUIN 2008

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

Monsieur BERKESSE,

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, créée le 1^{er} janvier 2002, est autorité organisatrice des transports urbains sur son Périmètre des Transports Urbains (PTU).

A ce titre, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a lancé, par délibération du 24 novembre 2003, la démarche de Plan de Déplacements Urbains établissant un diagnostic territorial, de mobilité sur le territoire.

Par délibération en date du 22 décembre 2003, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a lancé une étude relative à la faisabilité d'un axe de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) reliant la gare ferroviaire d'Antibes au parc d'activités de Sophia Antipolis et une étude de potentialités des pôles d'échanges de l'agglomération.

Le projet de Plan de Déplacements Urbains a été complété par une étude technique multimodale et de finalisation, par délibération en Conseil Communautaire du 21 septembre 2005.

A différentes étapes, le Conseil de Développement a été associé à son élaboration et des présentations ont eu lieu les 5 décembre 2005, 19 juillet 2006 et 18 janvier 2007. Par ailleurs, des réunions d'avancement ont eu lieu devant la Commission Déplacements-Transports les 7 et 14 novembre 2003, les 14 avril, 6 juillet et 3 novembre 2004, les 24 février, 27 avril, 28 novembre et 13 décembre 2005, les 6 juin, 14 septembre et 1^{er} décembre 2006, les 12 janvier et 3 décembre 2007. La Commission Développement Economique et Aménagement du Territoire s'est réunie les 2 octobre et 17 décembre 2003, le 22 avril 2004, les 17 juillet, 14 septembre, 15 novembre 2006 et le 5 décembre 2007 pour des présentations d'avancement du PDU. Enfin, les réunions en bureau communautaire ont été organisées le 9 mai 2005, les 12 juin et 20 novembre 2006 ont ponctué les étapes de validation.

Le projet de PDU a fait l'objet d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire et du département tout au long de son élaboration et notamment avec l'Etat, le Conseil Régional PACA, le Conseil Général des Alpes-Maritimes, les communautés d'agglomération voisines, les communes de l'agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'Association des Paralysés de France, les professionnels de certains secteurs..., réunis en comités techniques.

Le projet de PDU a fait l'objet d'une délibération en Conseil Communautaire du 29 janvier 2007.

Aussi, les enjeux résultant de ces études et construisant le Plan de Déplacements Urbains (défini en 41 fiches-projets) visent à :

- Promouvoir les transports en commun
- Renforcer les liens entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins
- Favoriser les circulations douces
- Agir pour des voiries plus sûres
- Conforter le dynamisme des centres urbains et villages
- Inciter à une écomobilité des salariés et des scolaires
- Aider aux changements des comportements

Les mesures inscrites au PDU concernent un territoire dont les réalisations concernent plusieurs maîtrises d'ouvrage. Ainsi, le financement des 41 fiches-projets représentent un investissement global de 527 millions d'euros pour la période 2007-2017 répartis entre les maîtrises d'ouvrage concernées. La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sera sollicitée financièrement à hauteur de 33,6 millions d'euros dont 84% en faveur du développement des transports en commun et de l'intermodalité et 16% à destination de la promotion des modes doux et de l'accompagnement des changements des comportements. Enfin, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis devrait attribuer par fonds de concours une enveloppe de 5,7 millions d'euros sur les dix prochaines années, pour certains projets d'initiatives communales.

A l'issue de cette délibération, les personnes publiques associées ont été consultées et plus d'une centaine d'observations ont été formulées. Le projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté a été présenté aux communes lors de leurs séances en Conseil Municipal. Il en résulte un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains et du Rapport Environnemental rendus par les 16 communes de l'agglomération ainsi que de l'Etat, du Conseil Général des Alpes-Maritimes. Le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur a émis un avis favorable tacite.

Par délibération communautaire du 26 juillet 2007, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a défini les modalités d'organisation et la période de déroulement de l'enquête publique qui s'est tenue du 24 septembre au 26 octobre 2007.

La Commission d'enquête publique, a rendu un avis favorable sans réserve sur le projet de Plan de Déplacements Urbains en date du 26 novembre 2007. Ainsi, ce sont 21 observations qui ont été inscrites sur les registres et 5 lettres qui ont été adressées à la Commission d'enquête publique.

Ces observations portent pour l'essentiel sur :

- les transports en commun et l'intermodalité (réseau ENVIBUS – TER – parcs relais – concordances des horaires – billettique...) : 35% des remarques enregistrées ;
- la voirie (projets de déviation de village – projets départementaux – points noirs routiers...) : 20% ;
- les modes doux (itinéraires et stationnement vélo, cheminements piétonniers et vélostation...) : 12% ;
- le stationnement sur voirie (création de parking – projet de réaménagement ...) : 5% ;
- les marchandises et les poids lourds (itinéraires – nuisances sonores – stationnement ...) : 5% ;
- les projets autoroutiers (échangeurs – diffuseurs – A8...) : 3% ;
- les secteurs apaisés (aménagement de zones 30 – maîtrise des vitesses de circulation...) : 3% ;
- le financement (versement transport – fonds de concours – financement des projets routiers...) : 3% ;
- les aspects législatif et réglementaire (informations et précisions de textes réglementaires...) : 3% ;
- autres observations (projet de ligne à grande vitesse – lisibilité des cartes – cohérence des documents – évaluation du PDU...).

Le projet de Plan de Déplacements Urbains, le Rapport Environnemental, les avis des personnes publiques associées et ceux inscrits aux registres ont été présentés en Bureau Communautaire, en séances de la Commission Déplacements-Transports et de la Commission Développement Economique et Aménagement du Territoire.

A l'issue de ces séances, des observations, compléments, modifications et actualisations ont été apportées au Plan de Déplacements Urbains et portent sur :

- dans la partie « préambule » du PDU (p.13 à 15) pour l'essentiel : des rappels de textes législatifs ont été ajoutés et notamment :

- la « loi n°2005-102 du 11 janvier 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées traitant notamment de l'accessibilité des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite complétée par ses décrets et textes d'application. » ;

- le « décret n°2005-613 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes précises l'obligation de réaliser un rapport environnemental mesurant les conséquences environnementales des actions des plans de déplacements urbains. »

- dans la partie « le programme d'actions » (p.73 à 127) ces modifications portent pour l'essentiel :

- **fiche n°3** : ajouts de la "Mise en place d'un service minimum de transports en commun en cas de grève conformément à la loi" et de la "recherche d'une cohérence entre les services TER et ENVIBUS" ;

- **fiche n°15** : ajout du « Conseil de Développement » dans les partenaires et ajout de « Conforter le dynamisme commercial, l'attractivité et l'accessibilité des zones commerciales par des aménagements appropriés » ;
- **fiche n°16** : ajout de la "Mise en œuvre du projet DIADEM Côte d'Azur sur la gestion multimodale des déplacements et de la « Mise en place d'une signalisation directionnelle pour les zones commerciales et d'activités notamment". Ajout de la « DDE » et du « SYMISA » dans les partenaires ;
- **fiche n°17** : remplacement de la « déviation du Rouret – RD4 (secteurs des Macarons) : étude de faisabilité et réalisation » par « déviation du Rouret – RD204 : étude de faisabilité et réalisation » ;
- **fiche n°20** : remplacement de « création de la déviation du village de Biot » par « Etude préliminaire pour la déviation du village de Biot ». Remplacement de « création de l'évitement ouest de Valbonne » par « principe de liaison d'évitement ouest du village de Valbonne ». Remplacement de "création de la déviation Est de Pré du lac" par "Aménagement sur place de Pré du Lac à court terme et principe de déviation à long terme" ;
- **fiche n°29** : remplacement de « implantation d'aires de stationnement de type arceau.....à proximité immédiate des équipements, notamment de la gare ferroviaire de Biot" par " implantation d'aires de stationnement de type arceau..... à proximité immédiate des équipements, des gares ferroviaires et routières" ;
- **fiche n°31** : ajout de l' "Harmonisation de la tarification du service de PGDM (Personnes à Grande Difficulté de Mobilité) aux lignes régulières" ;
- **fiche n°33** : ajout dans les partenaires de « l'ADEME » et du « Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur ». Actualisation du montant global du marché estimé à "139k€" et porté à "68,7 K€" et de la part de la CASA estimée à "57K€" et portée à "28,1K€" ;
- **fiche n°36** : actualisation du montant estimé du forum à « 110K€ » et porté à « 115K€ » dépensés ;

- dans la partie « les cartes de synthèse » (p.137 à 143) notamment :

- **pour la carte des services de transport en commun** : report des principes de liaisons en TCSP de la fiche n°5 et ajout de ligne ferroviaire Cannes Grasse ainsi que les gares de Grasse et de Mouans-Sartoux ;
- **pour la carte de synthèse** : report des principes de liaisons en TCSP de la fiche n°5 et ajout de ligne ferroviaire Cannes Grasse ainsi que les gares de Grasse et de Mouans-Sartoux ;

- dans la partie « les financements » (p.147 à 151) essentiellement sur :

- **tableau estimatif prévisionnel des investissements par grands objectifs** : actualisation des montants portant sur le coût total des investissements (toutes maîtrises d'ouvrages confondues) de « 513 029K€ » à « 526 674K€ » et de la part de la CASA de « 39 331K€ » à « 39 289K€ » ;

- **modalités d'octroi des fonds de concours**: actualisation des fonds de concours concernant la fiche n°29 portant le montant de l'enveloppe globale annuelle de « 250K€ » à « 60K€ »;

(Voir le tableau des observations et modifications intégrées au PDU en pièce jointe)

Les compléments, modifications, actualisations portées sur le rapport Environnemental sont principalement les suivantes :

- dans la partie « sommaire » (p.3):
 - actualisation des titres et des parties en fonction des modifications apportées et décrites ci-après ;
- dans la partie « préambule » (p.1):
 - Ajout d'un préambule énumérant les outils existants pour le territoire permettant de définir l'état environnemental de l'agglomération ;
 - report des éléments de la partie « Introduction » de la version arrêtée à la partie « préambule » de la version avant approbation ;
- dans la partie « 1. Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains en matière environnementale » (p.5) principalement:
 - structuration de ce chapitre par le report de 4 sous parties intitulées « 1.1. Le développement des transports collectifs » ; « 1.2. Le développement des modes doux » ; « 1.3. La préservation de la qualité de vie » ; « 1.4. Les croissances modales chiffrées du PDU », figurant dans la partie « 3. Les effets sur la qualité de l'air » dans la version arrêtée ;
- dans la partie « 2. Contexte : les objectifs environnementaux des documents d'orientation et de planification en matière d'aménagement du territoire (p.9) et notamment:
 - ajout d'une Introduction sur la loi SRU ;
 - report du paragraphe « le cadre législatif.....alternatifs à la voiture » de la version arrêtée au chapitre 1. Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains en matière environnementale » (p.9) ;
 - report du paragraphe « la pollution atmosphérique...du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis » de la version arrêtée au chapitre « 4. Effets sur la qualité de l'air » de la version avant approbation (p.25) ;
 - ajout d'une première sous partie développée sur les enjeux environnementaux de la DTA intitulée « 2.1. La Directive Territoriale de l'Aménagement (DTA) », (p.11) ;
 - ajout d'une seconde sous partie développée sur les enjeux environnementaux du SCOT intitulée « 2.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) », (p.13) ;

- dans la partie « 3. Les espaces naturels et urbanisés (p.12) principalement :

- ajout d'un nouveau chapitre comportant 5 sous parties reprises des documents du SCOT et concernant : « 3.1 La consommation de l'espace » ainsi que la « Carte p.14 : La consommation d'espace naturel » et la « Carte p.15 : Le couvert végétal et l'espace urbanisé » ; « 3.2. Les périmètres environnementaux » et la « Carte p.17 : Les périmètres environnementaux » ; « 3.3. Les espaces remarquables » et la « Carte p.19 : La zone montagne et la zone littoral » ; « 3.4. Les bassins versants » et la « Carte p.20 : Les bassins versants de la CASA » ; « 3.5. La Charte de l'environnement et les espaces naturels » ;

- dans la partie « 4. Effets sur la qualité de l'air » (p.21) et pour l'essentiel :

- reprise en introduction du paragraphe sur « la pollution atmosphérique... du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis » en p.7 de la version arrêtée ;
- ajout d'une première sous partie intitulée « 4.2. La prise en compte des orientations du Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) » (p.28) ;
- ajout d'une seconde sous partie intitulée « 4.3. L'articulation du PDU au regard des mesures du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), (p.30) ;
- ajout d'une troisième sous partie intitulée « 4.4. La Charte de l'environnement et la qualité de l'air » (p.31) ;
- ajout d'une quatrième sous partie intitulée « 4.5. Impacts des actions du PDU sur l'air avec ATMO PACA » (p.31) ;

- dans la partie « 5. Les nuisances sonores » (p.33) notamment :

- ajout d'une sous partie sur « Les enjeux du PDU par rapport au bruit » (p.36) ;
- ajout d'une sous partie intitulée « 5.5. La Charte de l'Environnement et le bruit » (p.39) ;

- dans la partie « 6. Incidences du Plan de Déplacements Urbains sur l'environnement (P.35) :

- ajout d'une sous partie intitulée « 6.2. Les indicateurs environnementaux de suivi » : reprenant les indicateurs de suivi du PDU pour la partie environnementale (p.47).

L'ensemble des documents modifiés est joint au présent projet de délibération, à savoir le PDU dont les annexes : « le guide des aménagements de voirie », la « charte d'aménagement des points d'arrêt et d'accessibilité au bus », le bilan de la consultation publique (phase 1), l'annexe « accessibilité » ainsi que le « rapport environnemental ».

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions,

Vu la loi n°82 -1153 du 30 décembre 1982, loi d'orientation des transports intérieurs,

Vu la loi n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la république,

Vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

Vu la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale,

Vu la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain,

Vu la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le décret n°2005-613 du 27 mai 2005 pour l'application de l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement,

Vu l'arrêté préfectoral du 7 septembre 2001 portant délimitation du périmètre de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,

Vu l'arrêté préfectoral du 10 décembre 2001 portant création de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, modifié par l'arrêté préfectoral du 28 décembre 2002 portant adhésion des communes de Caussols et de Courmes,

Vu la délibération du conseil communautaire du 24 novembre 2003 relative à l'élaboration du PDU : lancement de l'étude – complément du diagnostic territorial,

Vu la délibération du conseil communautaire du 22 décembre 2003 relative à l'étude TCSP et pôles multimodaux,

Vu la délibération du conseil communautaire du 21 septembre 2005 relative à l'étude technique et de finalisation du Plan de Déplacements Urbains,

Vu la délibération du conseil communautaire du 20 mars 2006 relative aux objectifs et modalités de la concertation publique,

Vu la délibération du conseil communautaire du 29 janvier 2007 relative à l'arrêt du projet de Plan de Déplacements Urbains et du rapport environnemental,

Vu la décision du Président du Tribunal Administratif de Nice du 28 mai 2007 relative à la désignation des membres constituant la Commission d'enquête publique,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de la Colle-sur-Loup du 20 juin 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Roquefort-les-Pins du 22 juin 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Biot du 27 juin 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Tourrettes-sur-Loup du 27 juin 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Saint-Paul du 02 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Courmes du 03 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Villeneuve-Loubet du 05 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune du Rouret du 05 juillet 2007 donnant un avis favorable avec remarques complémentaires,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Valbonne du 10 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Vallauris du 11 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune d'Antibes du 12 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune d'Opio du 16 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune du Bar-sur-Loup du 18 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu le courrier de la Préfecture des Alpes-Maritimes du 24 juillet 2007 donnant un avis favorable avec réserves,

Vu l'arrêté du Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis du 26 juillet 2007 relatif aux modalités d'organisation et au déroulement de l'enquête publique,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Gourdon du 31 juillet 2007 donnant un avis favorable,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Châteauneuf du 1^{er} août 2007 donnant un avis favorable avec réserves,

Vu le courrier du Conseil Général des Alpes-Maritimes du 06 août 2007 donnant un avis favorable avec observations,

Vu la délibération du Conseil Municipal de la commune de Caussols du 07 août 2007 donnant un avis favorable,

Vu l'avis favorable sans réserve de la Commission d'enquête publique du 26 novembre 2007,

Vu la délibération de ce jour du conseil communautaire relative à l'adoption du schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,

Il est proposé au conseil communautaire :

- d'approuver les ajouts et modifications intégrées dans le Plan de Déplacements Urbains et le rapport environnemental, tels annexés à la présente délibération ;
- d'approuver le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et ses annexes modifiés, tels annexés à la présente délibération ;

- d'approuver le rapport environnemental modifié, tel annexé à la présente délibération ;
- d'autoriser Monsieur le Vice-Président Délégué aux Transports et à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains, à signer tout document relatif à cette affaire.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, Adopte la délibération à 52 voix pour, 1 voix contre et 0 abstention et DECIDE :

- d'approuver les ajouts et modifications intégrées dans le Plan de Déplacements Urbains et le rapport environnemental, tels annexés à la présente délibération ;
- d'approuver le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et ses annexes modifiés, tels annexés à la présente délibération ;
- d'approuver le rapport environnemental modifié, tel annexé à la présente délibération ;
- d'autoriser Monsieur le Vice-Président Délégué aux Transports et à l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains, à signer tout document relatif à cette affaire.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 05 mai 2008
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

Arrondissement de Grasse

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Séance du 05 mai 2008

NOMBRE DE DELEGUES				
Effectif légal	Présents	Représentés	Procura- tions	Absents
54	46	6	1	1

N° de la séance : 01

Objet de la délibération : Direction de
l'Aménagement de l'Espace - Approbation
du Schéma de Cohérence Territoriale

Original
 Expédition certifiée conforme à
l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

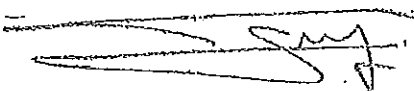
Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : 2008.017

Date de la convocation :
Le 28/04/2008

Certifié exécutoire compte tenu ..
de l'affichage en date du 28 MAI 2008
de la réception s/Préfecture en date du 23 MAI 2008

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

L'an deux mille huit et le 05 mai à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations - 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de mai, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, Gérald LOMBARDO, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY, Suzanne TROTOBAS, Noël IACONO, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Pierre GUGLIELMI, Martine MARENCO, Patrick DULBECCO, Guy GIRAUD, Michel GASTALDI, Jean-Pierre HENRY, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Michel RASTOUL, Cléa PUGNAIRE, Thérèse DARTOIS, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Myriam KAIL, Marie-Antoinette LONVIS, Anne-Marie DUMONT, Serge AMAR, Philippe MUSSI, Martine BONNEAU, Christophe ETORE, Martine SAVALLI, Carine CURTET, Isabelle RAESER, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Cécile DUMAS, Eric PAUGET, Khéra BADAOUI BLAIS

REPRESENTES :

José BERTAINA par Jacques CULIOLI, Jean Pierre MAURIN par Christian GORACCI, Francis PERUGINI par Jacqueline BOUFFIER, Gilles DUJARDIN par Edwige VERCNOCKE, André-Luc SEITHER par Alain BIGNONNEAU, Sophie DESCHAIINTRES par Charles ROIG

PROCURATIONS :

Simone TORRES-FORET DODELIN à Marguerite BLAZY

ABSENTS :

Armand OBADIA

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Madame Khéra BADAOUI BLAIS, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Monsieur LOMBARDO,

Le Vice-président rappelle à l'assemblée que par délibération en date du 24 novembre 2003, le Conseil communautaire a décidé de mettre en œuvre la procédure d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération Sophia Antipolis.

Le SCOT est un document réglementaire institué par la loi n°2000-1218 du 13 décembre 2000 Solidarité et Renouveau Urbains, et régit par les articles L. et R. 122-1 et suivants du Code de l'urbanisme. Il s'inscrit dans un cadre visant notamment :

- la mise en cohérence des politiques territoriales en matière notamment d'urbanisme, d'habitat, de protection et de valorisation de l'environnement, de déplacements, d'équipements commerciaux... ;
- la détermination, des conditions permettant d'assurer notamment l'équilibre entre le réinvestissement urbain, la gestion économe de l'espace, la diversité des fonctions, la diversité sociale de l'habitat, la maîtrise de la circulation automobile, la préservation de l'environnement... ;

Un débat d'orientations a été tenu au sein du Conseil de la communauté sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, le 29 mai 2006.

Une concertation publique a été organisée pendant toute la durée d'élaboration du projet SCOT.

Par délibération en date du 29 janvier 2007, le Conseil de communauté a approuvé le bilan de la concertation et arrêté le projet de SCOT.

Le document se compose schématiquement :

- d'un rapport de présentation intégrant notamment le diagnostic dynamique du territoire et l'analyse de l'environnement, la présentation du projet et son évaluation environnementale, et des annexes
- d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui définit les grands principes du projet selon le cadre défini par la loi,
- d'un document d'orientations générales (DOG) qui définit notamment des grandes orientations et objectifs, avec des documents graphiques, qui ont valeur prescriptive.

Ce projet arrêté a été notifié aux personnes publiques associées et consultées, notamment aux Communes membres de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux communes et établissements de coopération intercommunale voisins (les villes de Cannes, Le Cannet, Mougins, Capières, Coursegoules, Gréolières, Saint-Vallier-de-Thiery, Cagnes-sur-mer, Andon, Vence, Grasse, Mouans-Sartoux ; le Syndicat Mixte du SCOT de la Riviera Française et de la Roya, le Syndicat Mixte d'études et de suivi du SCOT Nice Côte d'Azur (SYMENCA), la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur, la Communauté Commune Monts-d'Azur Canton de Saint-Auban, l'établissement public foncier PACA, l'Agence des Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM 06), et le Syndicat Mixte Sophia Antipolis (SYMISA)).

Plusieurs avis ont été produits (services de l'Etat, Région, Conseil Général, Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur, Chambre d'agriculture, conseil du développement, communes membres de la communauté d'agglomération, ville de Mougins, SYMENCA...).

Le projet a fait l'objet ensuite d'une enquête publique qui s'est tenue du 10 septembre au 12 octobre 2007. Dans son rapport et ses conclusions établis le 16 novembre 2007, la Commission d'enquête a émis un avis favorable. Selon ce rapport, l'enquête publique s'est bien déroulée et a donné lieu à de nombreuses consultations du public. 226 observations ont pu ainsi être consignées.

Ces avis, observations et recommandations sont exposés dans le document joint en annexe. Celles-ci portent essentiellement sur les thèmes de l'habitat, du développement économique, de l'organisation des déplacements et des transports, de la préservation de l'environnement et des ressources du territoire... Elles rejoignent sur ce point, les observations des personnes associées et consultées,

En effet, dans l'ensemble, elles visent d'abord la question du logement avec notamment le souhait d'une perspective à la hausse de la production des logements aidés, ce à quoi ne s'oppose pas le SCOT. Des observations sont aussi exprimées dans le sens d'une plus grande précision dans la localisation de la production de logements et en ce qui concerne l'intensification de l'urbanisation dans les secteurs à enjeux.

Elles visent en second lieu le domaine des transports et des déplacements, avec notamment des observations dans le sens d'un développement des pistes cyclables, la structuration de la desserte interne de Sophia-Antipolis et le développement des interfaces avec le projet de TCSP, et le besoin de limiter la création d'échangeur avec l'axe autoroutier,

Dans le domaine économique, il a été fait état notamment du besoin de bien démarquer les différentes vocations de zone (zones commerciales, zones d'activités traditionnelles...), d'explicitier une stratégie en faveur du développement de l'emploi et des activités en dehors de la technopole de Sophia Antipolis, de renforcer certains axes tels que le développement touristique dont certains projets d'envergure (golf notamment).

En matière d'environnement et d'énergie, il est fait état du souci notamment de protection et de mise en valeur des espaces littoraux et de préservation des autres espaces remarquables (zones Natura 2000...). Des observations soulignent aussi le besoin de prendre en compte les zones de risques en particulier naturels, de renforcer la protection de la ressource en eau et de promouvoir les économies d'énergie et l'utilisation des énergies renouvelables.

En matière d'agriculture, des observations sont exprimées dans le sens d'un plus grand soutien à l'activité agricole.

En dernier lieu, quelques corrections d'erreurs matérielles, compléments et améliorations sur la forme du document sont aussi évoquées.

Dans l'ensemble, ces avis, demandes et recommandations ne conduisent pas à remettre en cause les principes du projet de SCOT.

En premier lieu, il apparaît que de nombreuses observations recourent des principes définis dans le projet de SCOT à approuver et anticipent sur des modalités de mise en œuvre.

Dans certains cas, les précisions souhaitées excèdent la portée envisagée par le SCOT qui reste sur des orientations stratégiques et des objectifs de politiques publiques déterminées dans le cadre des principes de cohérence territoriale qui ont été définis.

Le projet de SCOT à approuver (cf. document annexe n°1) conserve les principes qui avaient été arrêtés. Le PADD et le DOG du projet de SCOT :

- s'inscrivent dans les objectifs exprimés dans le projet d'agglomération validé en 2003 ;
- sont issus du diagnostic et des enjeux mis en évidence dans le chapitre II, ainsi que de l'état initial de l'environnement ;
- prennent en compte et précisent à l'échelle du territoire communautaire, les orientations de la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes ;
- respectent les principes du développement durable.

Le PADD contenu dans le projet poursuit 3 grands objectifs déclinés au total en huit orientations pour assurer un développement cohérent et durable du territoire :

1. Affirmer la place de la CASA dans son contexte, de l'International au local
 - Assurer le développement de la technopôle de Sophia Antipolis
 - Contribuer au rayonnement de la Côte d'Azur et de la région PACA
 - Contribuer à la gestion cohérente de l'ensemble azuréen (gestion environnementale, organisation des déplacements et de l'habitat, développement universitaire)
2. Poursuivre et renouveler l'attractivité de la CASA et assurer un développement maîtrisé de l'agglomération
 - Par le maintien de l'attractivité
 - Par l'affirmation d'un « art de vivre » et la volonté de garantir un développement solidaire (diversification de l'économie, des objectifs volontaristes dans le domaine de l'habitat et dans l'organisation multimodale des transports. Développement d'une culture de l'innovation au service de l'évolution des modes de vie)
3. Renforcer les complémentarités existantes et Organiser la « ville-pays »
 - Par la valorisation de l'environnement
 - Par le renforcement et la diversification des pôles de proximité (en faisant émerger les unités de voisinage)
 - Par le renforcement du maillage de l'agglomération : trois types de maillage à renforcer (le maillage paysager, le réseau général des équipements, le maillage des axes de déplacement routiers et en TC)

En ce qui concerne le DOG, les orientations et objectifs de celui-ci peuvent être présentés notamment à partir de deux axes essentiels :

1. Sur le développement du territoire

En matière d'aménagement de l'espace, les possibilités de choix sont limitées par les contraintes topographiques, environnementales et économiques.

On considèrera tout d'abord que les plateaux du « Haut-Pays » sont, à l'échelle du SCOT, exclus de l'espace urbanisable (en dehors des sites urbanisés : vieux villages, hameaux) parce qu'ils représentent un environnement exceptionnel, intégré, pour l'essentiel, dans le réseau Natura 2000, et parce que leur situation géographique rend leur aménagement Inenvisageable sur les plans économiques et sociaux.

Par ailleurs, dans l'espace aménageable, composé du « littoral » et du « Moyen-Pays », l'étalement urbain a atteint des proportions importantes et la protection des espaces naturels forestiers ou à enjeux agricoles, constitue désormais un enjeu de développement durable. En outre, il convient de bien prendre en compte les espaces naturels remarquables et les coupures d'urbanisation nécessaires en zone littorale. Ils comprennent également les parcs départementaux correspondant à des espaces de loisirs verts.

Dans ces conditions, l'objectif prioritaire de la CASA, traduit dans le SCOT, a consisté à définir un parti d'aménagement du territoire permettant de gérer l'espace de façon économe ou, en d'autres termes, de répondre aux besoins de la population présente et future dans les limites de l'aire à dominante urbaine actuelle.

Par exception à cette règle, les seules ouvertures notables d'espaces naturels à l'urbanisation en dehors de l'aire urbaine à dominante urbaine qui a été repérée, concernent le parc d'activités de Sophia Antipolis dont le développement représente un enjeu économique majeur à l'échelle départementale et nationale, et qui sont d'ailleurs identifiés dans la DTA, mais tout en prenant en compte un principe de développement graduel avec urbanisation à terme, en fonction des besoins.

2. Sur l'organisation du territoire

La perspective de développement retenue correspond à une prévision de croissance démographique modérée, de l'ordre de 0,8% par an. La population passerait ainsi de 170 000 habitants en 2004 à 193 000 en 2020, soit 1400 habitants supplémentaires, en moyenne annuelle. En matière d'activités, la croissance annuelle serait de l'ordre d'un millier d'emplois par an dans la CASA, en tenant compte de l'impact économique « supra communautaire » du parc d'activités de Sophia Antipolis qui, à lui seul, accueillerait la moitié de ces emplois.

L'objectif de maîtriser la croissance et de privilégier un développement plus qualitatif, qui est illustré par ces prévisions chiffrées, répond à deux objectifs majeurs : réduire les dysfonctionnements mis en évidence dans le diagnostic, en matière de logements et de déplacements, et préserver l'environnement et le cadre de vie.

La capacité d'accueil de l'espace urbain ou urbanisable, grâce, notamment, à la mise en œuvre des orientations concernant les secteurs à enjeux de développement identifiés dans le schéma, permet d'accueillir les 800 résidences principales, dont 500 logements conventionnés, qui correspondent à la croissance annuelle prévue. Ainsi, cette perspective est cohérente avec la gestion économe de l'espace qui fonde notamment les orientations d'aménagement du SCOT.

Dans ce cadre, seules des modifications ponctuelles sont envisagées, telles que détaillées dans le document en annexe de la présente. Outre, les quelques corrections d'erreur matérielle, précisions, mises à jour ou améliorations de forme concernant les documents, certaines dispositions du SCOT sont ajustées sur le fond.

En particulier, en ce qui concerne le DOG, des adaptations sont apportées à travers notamment l'identification d'un pôle d'échanges sur la technopole de Sophia Antipolis en relation avec la politique d'amélioration des transports collectifs, le développement des orientations en faveur du commerce dans les centres anciens, le renforcement des équipements liés au tourisme et des ajustements concernant la vocation ou la spatialisation de certains espaces (notamment zones à dominante d'activités dans le secteur de Saint-Bernard et sur le site de Saint-Jaume au Rouret, sports et loisirs dans le secteur de la Vanade, le long de la RD 2085 à Villeneuve-Loubet, zones d'enjeux agricoles à La Colle-sur-Loup, zones d'enjeux agricoles et espaces naturels protégés au Rouret et à Roquefort-les-Pins...).

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Vice-président,

Après avoir pris acte notamment du rapport et des conclusions de la Commission d'enquête publique, des différents avis communiqués sur le projet, et du projet de SCOT à approuver, y compris son évaluation environnementale,

Vu le Code général des Collectivités territoriales,

Vu le Code de l'urbanisme et notamment les articles L. et R. 122-1 et suivants et L. 300-2,

Vu la délibération en date du 24 juin 2002 du Conseil communautaire sollicitant du Préfet la délimitation d'un périmètre pour l'élaboration du SCOT,

Vu l'arrêté préfectoral en date du 25 mars 2003, par lequel Monsieur le Préfet des Alpes maritimes a délimité le périmètre du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis ;

Vu la délibération en date du 24 novembre 2003 précisant les objectifs poursuivis et définissant les modalités de concertation à mettre en œuvre ;

Vu la délibération en date du 19 décembre 2005 portant 1^{re} modification des modalités de concertation à mettre en œuvre ;

Vu la délibération en date du 29 mai 2006 portant 2^{ème} modification des modalités de concertation à mettre en œuvre ;

Vu la délibération en date du 29 mai 2006 prenant acte du débat tenu au sein du conseil de la communauté sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable ;

Vu la délibération en date du 10 juillet 2006 portant 3^{ème} modification des modalités de concertation à mettre en œuvre
Vu la délibération en date du 29 janvier 2007 approuvant le bilan de la concertation et arrêtant le projet de SCOT
Vu l'arrêté du Président de la Communauté d'agglomération en date du 30 juillet 2007 soumettant le projet de SCOT à enquête publique ;
Vu les avis communiqués par les personnes consultées et associées sur le projet de SCOT arrêté ;
Vu le rapport, les conclusions et l'avis de la Commission d'enquête en date du 16 novembre 2007 ;

Le Conseil de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis :

Considérant que le projet de SCOT tel qu'il est présenté est prêt à être approuvé conformément aux articles susvisés du Code de l'urbanisme ;

Considérant que les adaptations apportées au document arrêté résultant principalement des avis des personnes publiques associées et du résultat de l'enquête publique ne remettent pas en question l'équilibre général du document.

Après avoir entendu l'exposé du Président, il est proposé au Conseil Communautaire :

- d'approuver le Schéma de COhérence Territoriale suivant les pièces du dossier annexées à la délibération ;
- de dire que l'entier dossier du Schéma de COhérence Territoriale, y compris son évaluation environnementale, est tenu à la disposition du public au siège de la communauté d'agglomération, que la présente délibération sera affichée pendant un mois au siège de la communauté d'agglomération et dans les mairies des communes membres, et que mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer tout document relatif à cette affaire.

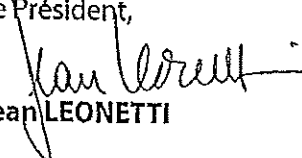
LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, Adopte la délibération à : 52 voix pour, 0 abstention, 1 voix contre (Madame DUMAS)

DECIDE :

- d'approuver le Schéma de COhérence Territoriale suivant les pièces du dossier annexées à la délibération ;
- de dire que l'entier dossier du Schéma de COhérence Territoriale, y compris son évaluation environnementale, est tenu à la disposition du public au siège de la communauté d'agglomération, que la présente délibération sera affichée pendant un mois au siège de la communauté d'agglomération et dans les mairies des communes membres, et que mention de cet affichage sera insérée dans un journal diffusé dans le département ;
- d'autoriser Monsieur le Président à signer tout document relatif à cette affaire.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 05 mai 2008
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

Arrondissement de Grasse

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

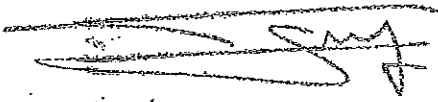
Séance du 13 octobre 2008

NOMBRE DE DELEGUES				
Effectif légal	Présents	Représentés	Procura- tions	Absents
54	46	2	0	6

N° de la séance : 17

Objet de la délibération: Direction des
Déplacements / Transports - TCSP
Antibes/Sophia Antipolis - Cadrage de la
démarche de projet

Original
 Expédition certifiée conforme à
l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



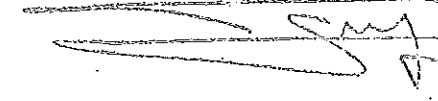
Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : 2008.109

Date de la convocation :
Le 07/10/2008

Certifié exécutoire compte tenu
de l'affichage
en date du 22 OCT. 2008
de la réception s/Préfecture
en date du 23 OCT. 2008

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

L'an deux mil huit et le 13 octobre à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations - 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de octobre, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, José BERTAINA, Gérald LOMBARDO, Jean Pierre MAURIN, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY, Suzanne TROTOBAS, Noël IACONO, Francis PERUGINI, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Pierre GUGLIELMI, Martine MARENCO, André-Luc SEITHER, Patrick DULBECCO, Guy GIRAUD, Michel GASTALDI, Armand OBADIA, Jean-Pierre HENRY, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Michel RASTOUL, Cléa PUGNAIRE, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Myriam KAIL, Marie-Antoinette LONVIS, Anne-Marie DUMONT, Simone TORRES-FORET DODELIN, Serge AMAR, Philippe MUSSI, Martine BONNEAU, Isabelle RAESER, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Cécile DUMAS, Sophie DESCHARENTRES

REPRESENTES :

Thérèse DARTOIS par Renaud LETITRE, Christophe ETORE par Daniel BERTHIER

ABSENTS :

Alain GUMIEL, Gilles DUJARDIN, Martine SAVALLI, Eric PAUGET, Khéra BADAOUI BLAIS, Carine CURTET

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Madame Sophie DESCHARENTRES, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

Monsieur BERKESSE,

Les préoccupations environnementales liées au réchauffement climatique et à l'épuisement des énergies fossiles ont été mises en exergue dans le cadre du Grenelle de l'environnement. L'organisation des transports, et en particulier le développement de l'usage des modes collectifs, constitue une priorité pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Ces transports collectifs se doivent d'être performants pour offrir une véritable alternative à la voiture particulière.

La constitution d'une offre structurelle de transports publics sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est basée sur la réalisation de trois éléments majeurs :

- une offre de transports ferroviaires améliorée avec le projet de troisième voie littorale,
- le pôle d'échanges d'Antibes pour faciliter les changements de mode,
- le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) Antibes/Sophia Antipolis pour irriguer de manière performante l'agglomération sophilopolitaine.

Le fonctionnement en synergie de ces trois éléments va permettre de constituer une offre de transports publics de qualité qui sera une alternative efficace à l'usage de la voiture particulière à l'échelle de l'agglomération et également à l'échelle du département. La constitution de parcs relais le long de l'itinéraire du TCSP et d'un pôle d'échanges à Sophia Antipolis participera également au renforcement de l'attractivité globale du système.

Le Plan de Déplacements Urbains, approuvé le 5 mai 2008, formalise sous forme de fiches actions chacun des éléments du futur système de déplacements de l'agglomération :

- fiche action numéro 5 : réaliser un Transport Collectif en Site Propre.

Un transport collectif en site propre se caractérise par une fréquence de passage élevée (de l'ordre de 5 à 10 minutes), une vitesse commerciale importante, des horaires et temps de parcours garantis. Un tel niveau de service ne peut s'obtenir qu'avec la mise en site propre intégral des voies de circulations utilisées par les véhicules. Ces derniers sont alors dégagés de toute congestion automobile quelle que soit l'heure du jour.

Cette infrastructure de transport public œuvre en faveur de la réalisation de trois objectifs :

- assurer une bonne desserte en transports publics de l'agglomération ;
- assurer la continuité de la voie ferrée pour les actifs et étudiants à destination du parc de Sophia Antipolis ;
- permettre la restructuration urbaine du territoire autour de cette colonne vertébrale du réseau de transports publics.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est compétente en matière de Déplacements, et interviendra sur de la voirie communale et départementale. La maîtrise d'ouvrage du TCSP devra faire l'objet d'un conventionnement avec les gestionnaires de la voirie.

Une étude d'opportunité et de faisabilité a été finalisée en 2006 afin de savoir si un transport collectif en site propre était pertinent pour desservir la seconde ville du département des Alpes Maritimes et la première technopole d'Europe. L'opportunité a été démontrée :

- Le départ du TCSP doit être la gare SNCF d'Antibes car ce point de centralité permet de concentrer les voyageurs pour leur offrir une offre de transport collectif de qualité (amplitude, fréquence...);
- Une technologie type Bus à haut-niveau de service se justifie par rapport à la densité de population et d'actifs de l'agglomération ;

- Une technologie type tramway sur pneus pourrait se justifier pour coller à l'image de modernité de la technopole de Sophia Antipolis et permettre une insertion urbaine plus aisée ;
- Le temps de parcours joue un rôle essentiel dans la performance du système face à la voiture particulière.

La faisabilité a montré les éléments suivants :

- l'insertion d'un système TCSP est difficile mais possible ;
- des acquisitions foncières seront nécessaires ;
- les aménagements réalisés devront donner une priorité absolue aux transports collectifs.

Sur Antibes, l'itinéraire passe par la gare SNCF d'Antibes, emprunte le BD Vautrin, l'avenue Jules Grec, le chemin de St Claude, l'avenue de la Sarrazine, puis la route de Grasse jusqu'au giratoire des Trois Moulins en passant par la zone commerciale d'Antibes péage.

Une étude en cours vise à préfigurer le TCSP sur cette section par la mise en place d'un maximum de couloirs de bus là où cela est techniquement possible à court terme. Une amélioration de la qualité du service public rendu par les lignes de bus Envibus empruntant ce tracé permettra une montée en charge progressive jusqu'à la mise en service effective et complète du TCSP.

Sur Sophia Antipolis, l'étude d'itinéraires pertinents est en cours selon deux stratégies. La première vise à desservir et mettre en cohérence avec les transports les ZAC non encore ouvertes à l'urbanisation ou à réorganiser : les Trois moulins, le Fugueiret, les Clausonnes, les Cistes. La seconde vise à desservir les zones déjà urbanisées, à développer ou à réorganiser du parc de Sophia Antipolis : les trois Moulins, St Philippe, Eganaude, Garbejaire, Haut Sartoux.

Une fois les continuités d'itinéraires retenues, des travaux d'aménagements favorables aux transports collectifs et en particulier la réalisation de sites propres, pourront être mis en œuvre en cohérence avec le pôle d'échanges d'Antibes, les parcs relais et le pôle d'échanges de Sophia Antipolis. Les étapes suivantes seront :

- Etude de maîtrise d'œuvre et validation des différentes phases d'études ;
- Enquêtes publiques ;
- Acquisitions foncières ;
- Etudes d'insertion urbaine ;
- Détermination du matériel roulant à utiliser ;
- Choix du lieu d'implantation du ou des centres de maintenance et de remisage ;
- Détermination des conditions d'exploitation du système ;
- Réalisation des procédures administratives obligatoires ;
- Lancement des marchés de travaux ;
- Lancement des marchés d'acquisition du matériel roulant et du mobilier urbain ;
- Lancement et suivi des travaux ;
- Mise en place d'une commission d'indemnisation.

Les travaux seront réalisés en différentes phases, à commencer par la section comprise entre le giratoire de la croix rouge et le giratoire des Trois Moulins. En effet l'amélioration des conditions de circulation des bus dans cette section, qui comprend la traversée de l'autoroute, permettra un gain de temps, de régularité et de confort significatif pour les usagers.

Ce travail d'amélioration des temps de parcours et de la régularité des services de bus par le développement de priorités bus et d'aménagements de voirie spécifique va aussi être lancé sur le secteur de Sophia Antipolis en complémentarité avec les études en cours du Conseil général, gestionnaire principal des voiries du parc et sur les points de congestion du réseau Envibus présents sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

In fine, l'offre de service proposée par le réseau Envibus sera renforcée de manière qualitative et quantitative. La disponibilité d'une telle offre coïncidera avec le cadencement du TER au quart d'heure. Le pôle d'échange devra être réalisé pour assurer une bonne interface entre ces deux offres de transport public.

- fiche action numéro 10 : Réaliser le pôle d'échanges d'Antibes.

A la fois interface entre les offres ferroviaires, urbaines et interurbaines de transport, le pôle d'échange d'Antibes sera l'une des portes d'entrée de l'agglomération. Cet équipement répondant aux normes d'accessibilité est une nécessité technique pour la bonne exploitation du réseau Envibus. Les 450 places de stationnement de la future salle de spectacle seront utilisées en journée en tant que parc relais.

L'étude de faisabilité de 2006 a conduit à l'élaboration du programme de cet équipement. Un accord avec le Conseil général des Alpes Maritimes doit être conclu pour permettre d'engager les études de maîtrise d'œuvre permettant d'engager les travaux.

Le coût estimé de cet équipement est de 15 M€.

- fiche action numéro 7 : Offrir un cadencement ferroviaire au quart d'heure.

Le projet de troisième voie littorale vise à permettre la circulation d'un TER tous les quarts d'heure entre Cannes et Nice. Sous maîtrise d'ouvrage RFF, la première phase de ce projet sera réalisée entre Antibes et Cagnes sur mer en 2011 et entre Cagnes sur mer et Nice en 2015.

Sous maîtrise d'ouvrage SNCF, la reconstruction des gares de Biot et Villeneuve Loubet se fera de manière synchrone avec le projet de troisième voie littorale.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis interviendra en tant que fond de concours pour la reconstruction des gares ferroviaires de Biot et Villeneuve Loubet. Elle interviendra également en tant que maître d'ouvrage pour le périmètre d'intermodalité de la gare ferroviaire de Villeneuve Loubet pour la création d'un parc de stationnement.

La participation de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis aux projets de reconstruction des gares SNCF de Biot et Villeneuve Loubet est estimée à 20% du coût global du projet.

La réalisation des travaux d'aménagement de l'espace d'intermodalité de Villeneuve Loubet impliquera des acquisitions foncières et des travaux d'aménagement d'un parc relais.

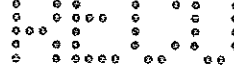
- fiche action numéro 11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine.

La réalisation de cet équipement a pour but de créer un lieu de convergence des différentes offres de transport collectif (Envibus, TAM, Sillages) ainsi qu'un parking relais pour les usagers venant du TCSP Antibes/Sophia Antipolis et de la ligne ferroviaire Cannes/Grasse.

Les études devront être faites en étroite collaboration avec Sillages et le Conseil Général des Alpes Maritimes.

- fiche action numéro 13 : Créer ou identifier des offres de parcs relais.

Afin de permettre un rabattement des modes de transports individuels vers les modes de transports collectifs, la réalisation de parcs relais judicieusement positionnés le long des axes forts de transports publics est nécessaire. Une acquisition partielle a déjà été réalisée au niveau du Giratoire de la Croix rouge à Antibes, des emplacements réservés ont été demandés dans les différents documents d'urbanisme des communes.



Outre l'amélioration des conditions de mobilité sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et entre le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins, la mise en place de ce système de déplacements collectif participera de manière forte à la réduction des nuisances environnementales liées à la circulation automobile. Ces aménagements constituent donc une des clefs de l'attractivité de notre territoire et un levier important pour l'atteinte des objectifs fixés dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Il est donc proposé au Conseil Communautaire, dans le cadre du développement des transports collectifs de l'agglomération sophilopolitaine :


- de valider la démarche énoncée,
- de demander l'inscription du tracé du TCSP au PLU d'Antibes, de Biot et de Valbonne,
- de valider le lancement des études et travaux de préfiguration du TCSP sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,
- d'autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à solliciter les subventions nécessaires à la réalisation de ce projet global et structurant de déplacements auprès des partenaires financeurs que sont l'Union Européenne, l'Etat, le Conseil Régional PACA, le Conseil Général des Alpes Maritimes, les communes concernées, l'ADEME et tout autre organisme habilité,
- d'autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à signer les conventions avec les gestionnaires de la voirie en tant que de besoin.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE, DECIDE :

- de valider la démarche énoncée,
- de demander l'inscription du tracé du TCSP au PLU d'Antibes, de Biot et de Valbonne,
- de valider le lancement des études et travaux de préfiguration du TCSP sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,
- d'autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à solliciter les subventions nécessaires à la réalisation de ce projet global et structurant de déplacements auprès des partenaires financeurs que sont l'Union Européenne, l'Etat, le Conseil Régional PACA, le Conseil Général des Alpes Maritimes, les communes concernées, l'ADEME et tout autre organisme habilité,
- d'autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à signer les conventions avec les gestionnaires de la voirie en tant que de besoin.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 13 octobre 2008
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

A. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

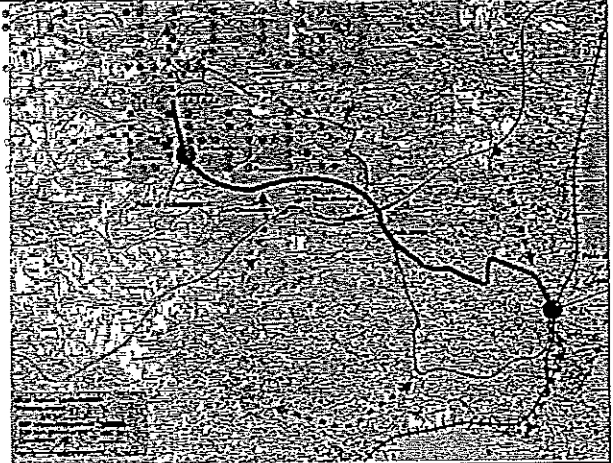
1. PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 EN AMELIORANT LA QUALITE DU SERVICE RENDU AUX USAGERS

Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)

Lien(s) :

- Fiche n°3 : Améliorer les temps de parcours
- Fiche n°4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis
- Fiche n°7 : Réaliser la troisième voie ferrée le long du littoral
- Fiche n°10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes
- Fiche n°11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophiopollitaine
- Fiche n°13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains



Enjeux

Renforcer l'attractivité, l'accessibilité et l'image de la Technopole par une desserte efficace du parc au départ de la gare ferroviaire d'Antibes pour rejoindre le parc de Sophia Antipolis
 Permettre une bonne desserte de l'agglomération pour les habitants
 Etre un outil au service de l'aménagement et de la structuration durable du territoire
 Solidariser le Moyen Pays avec le Littoral
 Assurer une très bonne interface TER – LGV dans les gares de Cannes et de Nice St Augustin pour la desserte d'Antibes-Sophia Antipolis
 Mettre en place le TCSP Antibes-Sophia à l'échéance de la phase 1 de la troisième voie. Créer un lien avec Sophia par le TCSP pour assurer une continuité de desserte depuis la gare ferroviaire vers la technopôle

Actions

Mise en liaison, la gare ferroviaire d'Antibes à la Technopôle par un transport collectif en site propre et poursuite de la desserte vers le haut pays et la ligne ferroviaire Cannes – Grasse au bénéfice d'un réseau, en TCSP

Suites à donner

Etudes et débuts de travaux pour la réalisation de sites propres sur les secteurs sans contraintes particulières (CT) et sur les points plus délicats (Passage de l'autoroute...), MT et LT
 Etudes d'opportunité et de faisabilité et travaux pour les développements futurs du TCSP (Sophia Antipolis, vers la ligne Cannes Grasse, vers le Nord de l'Agglomération...) : MT/LT

Maîtrise d'ouvrage principale (MOP)

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au titre de sa compétence transport

Partenaires

Etat - Conseil Régional PACA - Conseil Général des Alpes-Maritimes et Communes au titre de leurs compétences voirie et/ou transport - SYMISA - ADEME

Echéances

CT / MT / LT

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

20 000K € à l'échelle du PDU pour le lancement des phases d'études et de début de réalisation du TCSP
 Le coût total est estimé à 100 000K € pour un système de bus en site propre mais reste à affiner en fonction des études à venir

Indicateur(s) de suivi

Evolution de la clientèle des transports collectifs, Evolution des temps de parcours TC sur le site propre
 Evolution des temps de parcours par origine/destination pour les trajets utilisant le TCSP en rabattement
 Mesures comparatives de la qualité de l'air et du bruit sur l'axe du TCSP

A. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

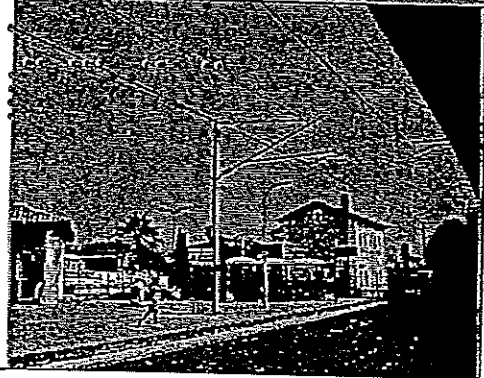
1. PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 EN AMELIORANT LA QUALITE DU SERVICE RENDU AUX USAGERS

Offrir un cadencement ferroviaire au quart d'heure

Lien(s) :

- Fiche n°4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis
- Fiche n°5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)
- Fiche n°10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes
- Fiche n°12 : Créer des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires



Enjeux

Accroître le nombre de TER avec une fréquence cadencée au quart d'heure à toutes les gares du parcours sur l'axe Antibes- Nice Thiers
 Rendre compatible l'augmentation des TER et les circulations des TGV
 Assurer un service horaire régulier des TER
 Assurer une très bonne interface TER – LGV dans les gares de Cannes et de Nice St Augustin pour la desserte d'Antibes
 Créer un lien avec Sophia par le TCSP pour assurer une continuité de desserte depuis la gare ferroviaire vers la technopôle

Actions

Réalisation d'une troisième voie ferroviaire entre Antibes et Nice
 Elargissement des emprises, pose de la 3^e voie, postes de contrôle
 Développement de l'intermodalité aux gares

Suites à donner

Développer les pôles d'échanges aux gares et les P+R correspondants
 Conventionner avec les partenaires

Maîtrise d'ouvrage

RFF au titre de sa compétence infrastructures ferroviaires
 SNCF périmètre « gare »
 Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis périmètre « Intermodalité »

Partenaires

Etat – SNCF – Conseil régional PACA - Conseil Général des Alpes-Maritimes – Communautés d'agglomération - Communes

Echéances

Phase 1 : Antibes - Cagnes sur Mer : 2011
 Phase 2 : Cagnes sur Mer - Nice Thiers : 2013-2015

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

Coût phase 1 :
 - périmètre infrastructures ferroviaires : 122 000K€
 - périmètre gares et intermodalité : 5 400K€ dont CASA : 2 120K€

Indicateur(s) de suivi

Niveau d'avancement des différentes phases de travaux
 Régularité des TER
 Fréquentation des axes TER
 Mesures comparatives de la qualité de l'air et du bruit sur le cadencement au quart d'heure des TER

A. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

2- RENFORCER L'INTERMODALITÉ

2.1 EN CRÉANT DES POLES D'ÉCHANGES

Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes

Lien(s) :

- Fiche n°5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)
- Fiche n°7 : Offrir un cadencement ferroviaire au quart d'heure
- Fiche n°13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains
- Fiche n°14 : Expérimenter une vélostation à la gare ferroviaire d'Antibes



Enjeux

Améliorer l'accessibilité vers les offres de transports collectifs ferroviaires et routiers (ENVIBUS et TAM) Renforcer l'attractivité et l'efficacité des transports collectifs par la mise en correspondance des réseaux
Assurer une très bonne interface TER – LGV dans les gares de Cannes et de Nice St Augustin pour la desserte d'Antibes

Permettre une complémentarité des modes dans la chaîne des déplacements et inciter au rabattement vers les réseaux collectifs. Assurer une information multimodale

Actions

Réalisation d'une plate forme bus avec quais, aménagement de carrefours, des accès piétons et vélos intégrés dans un traitement paysager mettant en valeur l'entrée de ville. Mise en sécurité de toutes les circulations. Création d'un local d'information et de vente de titres de transports
Phasage ultérieur sur la création de stationnement de dissuasion et pour l'urbanisation du secteur
Développer l'accessibilité directe aux quais

Suites à donner

Etablissement d'une convention multipartenariale
Constitution de réserves foncières
Lancement des études complémentaires

Maîtrise d'Ouvrage

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au titre de sa compétence transport
Conseil Général des Alpes-Maritimes au titre de sa compétence voirie
Commune d'Antibes au titre de sa compétence voirie et aménagement, pouvoir de police du maire

Partenaires

Conseil Régional au titre de sa compétence transport régional
Conseil Général des Alpes-Maritimes au titre de sa compétence voirie et transport
Commune d'Antibes au titre de sa compétence voirie et aménagement, pouvoir de police du maire

Partenaires Consultatifs (PC)

SNCF/RFF au titre de leurs compétences ferroviaires, Associations d'usagers...

Echéances

2006/2007 lancement phase 2 de la convention cadre du 25 mars 1999
2008/2009 travaux

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

12 000K€ (hors foncier)

Indicateur(s) de suivi

Nombre de titres vendus
Fréquentation du pôle
Nombre de véhicules en passage par le pôle, Nombre de services en correspondance trains-bus

A. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

2- RENFORCER L'INTERMODALITÉ

2.1 EN CRÉANT DES PÔLES D'ÉCHANGES

Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophopolitaine

Lien(s) :

- Fiche n°4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis
- Fiche n°5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)
- Fiche n°13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains



Enjeux

Faciliter les reports modaux en un point d'échanges attractifs
Permettre une complémentarité des modes de déplacements et offrir une intermodalité crédible
Constituer un lieu de convergence des réseaux de transports collectifs ENVIBUS, TAM...

Actions

Réalisation d'une plate forme de bus avec quais qui constituera un lieu important de correspondances entre les offres de transports collectifs
Aménagement des abords de la plate forme et notamment les carrefours, les accès piétons et vélos
Mise en sécurité de toutes les circulations
Création d'un local d'information et de vente de titres de transports

Suites à donner

Etude de faisabilité

Maîtrise d'Ouvrage

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au titre de sa compétence transport
Conseil Général des Alpes-Maritimes au titre de sa compétence voirie et de transport interurbain

Partenaires

Conseil Régional PACA au titre de sa compétence transport
Commune de Valbonne au titre de sa compétence voirie et aménagement
SAEM Sophia Antipolis au titre de sa compétence aménagement

Partenaires Consultatifs (PC)

Associations d'usagers...

Echéances

LT

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

10 000K€

1 500K€ (foncier)

Indicateur(s) de suivi

Nombre de titres vendus

Fréquentation du pôle

Nombre de véhicules en passage par le pôle

A. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

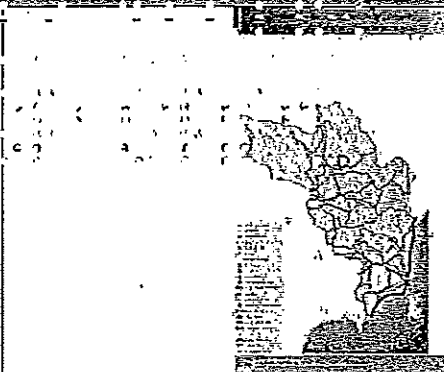
2. RENFORCER L'INTERMODALITE

2.2. EN CREANT DES PARCS RELAIS

Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains

Lien(s) :

- Fiche n°4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis
- Fiche n°5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)
- Fiche n°10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes
- Fiche n°11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine
- Fiche n°12 : Créer des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires
- Fiche n°19 : Ouvrir davantage l'AB au territoire traversé
- Fiche n°33 : Créer un site de covoiturage avec le SITP et SILLAGES



Enjeux

Rabattre les modes individuels vers les modes collectifs de transport
Assurer des mises en correspondance entre les modes de déplacements
Favoriser l'accès aux TER et le regroupement des covoitureurs
Combiner les offres parcs relais (P+R) avec des parkings de covoiturage
Inciter les usagers de la voiture longue durée et les touristes à laisser leurs véhicules en périphérie des centres urbains et centres-villages

Actions

Réalisation de P+R à quelques points d'arrêts des axes structurants du réseau ENVIBUS, près des différentes gares ferroviaires (TER hors Villeneuve Loubet)
Constitution de réserves foncières pour 250 places environ autour des stations du futur TCSP
Réaliser des offres nouvelles de stationnement VP et deux-roues en dehors des centres urbains : 700 places

Suites à donner

Constituer des réserves foncières
Communiquer sur les services offerts dans les P+R et les poches de stationnement covoiturage (sites privilégiés : Villeneuve-Loubet / Opio / Tourrettes-sur-Loup / Châteauneuf-Pré du Lac / Valbonne)
Etudier les opportunités de nouvelles offres en parcs relais

Maîtrise d'ouvrage principale (MOP)

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au titre de sa compétence transport pour les P+R
Communes pour les parkings en périphérie des centres urbains. La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis met à disposition une navette afin de relier le parking situé en périphérie et la centralité

Partenaires financiers (PF)

Conseil Général des Alpes-Maritimes - Communes

Echéances

CT / MT / LT - Réserves foncières pour les P+R du TCSP : CT/MT

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

- ▣ Parc-Relais et Covoiturage (60 places) : 300K€ (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en partie)
- ▣ Parc-Relais (90 places) : 450K€ (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en partie)
- Pôle d'Echanges ferroviaires (600 places) : 3 000K€ (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en partie)
- ▣ Pôle d'Echanges TCSP (250 places) : 1 250K€ (Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en partie)

Stationnement VP et deux roues à proximité des centres urbains (700 places) : participation Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis pour les études à hauteur de 50% du coût de l'étude avec un plafond annuel global de 10K€

Indicateur(s) de suivi

Enquête d'occupation des P+R - Nombre de places à réaliser selon le type de parking - Nombre de places de stationnement réservées au covoiturage - Enquête d'occupation et de rotation des nouveaux parkings

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 15 décembre 2008.

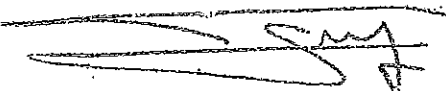
L'an deux mil huit et le 15 décembre à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations - 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de décembre, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

NOMBRE DE DELEGUES				
Effectif légal	Présents	Représentés	Procurations	Absents
54	37	4	3	10

N° de la séance : 18

Objet de la délibération: Direction des Déplacements / Transports - Projet de transport de la CASA - Lancement du Transport en Commun en Site Propre

Original
Expédition certifiée conforme à l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : 2008.136

Date de la convocation :
Le 09/12/2008

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage
en date du 31 DEC. 2008

de la réception s/Préfecture
en date du 22 DEC. 2008

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Michel ROSSI, José BERTAINA, Gérald LOMBARDO, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY, Noël IACONO, Francis PERUGINI, Pierre GUGLIELMI, André-Luc SEITHER, Guy GIRAUD, Michel GASTALDI, Armand OBADIA, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Michel RASTOUL, Cléa PUGNAIRE, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Marie-Antoinette LONVIS, Serge AMAR, Philippe MUSSI, Martine BONNEAU, Martine SAVALLI, Carine CURTET, Isabelle RAESER, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Sophie DESCHAIRES

REPRESENTES :

Gilles DUJARDIN par Edwige VERCNOCKE, Patrick DULBECCO par Henri CHIALVA, Anne-Marie DUMONT par Yves DAHAN, Christophe ETORE par Daniel BERTHIER

PROCURATIONS :

Jean-Pierre HENRY à Alain GUMIEL, Simone TORRES-FORET DODELIN à Serge AMAR, Eric PAUGET à Jean LEONETTI

ABSENTS :

Christian BERKESSE, Jean Pierre MAURIN, Eric MELE, Suzanne TROTOBAS, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Martine MARENCO, Thérèse DARTOIS, Myriam KAIL, Cécile DUMAS, Khéra BADAOU BLAIS

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Monsieur Philippe BELLONE, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Monsieur LEONETTI,

Le territoire des Alpes Maritimes est fortement urbanisé sur sa frange littorale. Cette urbanisation s'étend depuis les dernières décennies en direction de l'intérieur des terres. Réalisée au fil de l'eau, elle a entraîné un fort étalement urbain qui rend la structuration de l'espace et des services publics difficile.

Le Parc de Sophia Antipolis constitue un pôle d'attractivité économique majeur de rayonnement international. Situé au cœur de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, au nord de la ville d'Antibes, rassemble plus de 48 000 personnes (30 000 emplois, 5 000 étudiants, 4 000 chercheurs, et 9 000 habitants). Cette technopole européenne génère d'importants flux de circulation à l'échelle départementale mais aussi régionale.

Sophia Antipolis n'est accessible que par la route, le parti pris historique d'organisation de cet espace étant très favorable à la voiture individuelle (espaces de stationnement de grande capacité, urbanité diffuse, distances peu compatibles avec la marche à pieds, pas d'aménagements cyclables...). En continu développement, cette technopole accueille chaque année plus de 1 000 emplois supplémentaires, et 370 000 m² de surfaces constructibles sont en prévision.

Or, les infrastructures routières et autoroutières des bassins de vie sont fortement saturées en heure de pointe. Les préoccupations environnementales et de santé publique n'autorisent plus un développement exponentiel de la voiture individuelle. Les contraintes spatiales liées à la géographie locale – entre mer et montagne – rendent difficile et coûteuse la réalisation de nouvelles infrastructures de transport individuel.

Il est donc nécessaire, en cohérence avec les principes du Grenelle de l'environnement, de donner à ce territoire les moyens d'assurer son développement, de préserver ses emplois, d'intervenir de manière durable sur les volumes de CO₂ émis par les véhicules thermiques et de rationaliser l'organisation des déplacements et de l'espace.

La réalisation d'un axe de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) entre Antibes et Sophia Antipolis, comprenant le pôle d'échanges d'Antibes, a donc pour vocation de devenir la colonne vertébrale du réseau de transports publics de l'agglomération sophilopolitaine.

Cet axe indispensable permettra aux actifs et visiteurs du parc de Sophia Antipolis de disposer d'une alternative rationnelle aux déplacements motorisés individuels. L'interconnexion de cette infrastructure et du pôle d'échanges d'Antibes avec la voie ferrée permet un rayonnement d'une ampleur internationale (connexion avion/train et train/TCSP sophilopolitain). Il constitue la continuité de la voie ferrée sur Sophia Antipolis tout en desservant la seconde ville du département : Antibes. En outre, l'axe du TCSP structurera l'organisation et le développement urbain du territoire. Cet équipement est prévu dans la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes.

Le Conseil Communautaire a approuvé, en date du 13 octobre 2008, le schéma de l'offre structurelle des transports publics articulé sur les 3 grands éléments énoncés, conformément au PDU approuvé le 5 mai 2008.

Le projet de l'agglomération sophilopolitaine :

Un transport collectif en site propre se caractérise par un bus à haut niveau de service : une fréquence de passage élevée (de l'ordre de 5 à 10 minutes), une vitesse commerciale importante, des horaires et temps de parcours garantis. Un tel niveau de service ne peut s'obtenir qu'avec la mise en site propre intégrale des voies de circulations utilisées par les véhicules. Ces derniers sont alors dégagés de toute congestion automobile quels que soient l'endroit et l'heure du jour.

Le projet de Transport Collectif en Site Propre par Bus à Haut Niveau de Service Antibes/Sophia Antipolis doit se comprendre comme un projet global, systémique, intégré et structurant :

- **global** car il doit répondre à plusieurs objectifs : permettre une bonne desserte de l'agglomération et assurer le prolongement de la voie ferrée à destination de Sophia Antipolis. Ces objectifs ne pourront être atteints qu'avec la prise en compte des autres projets visant au développement des mobilités alternatives à la voiture particulière (Troisième voie littorale et gares ferroviaires du territoire, parcs relais, développement des infrastructures cyclables...) et la mise en place d'un fonctionnement systémique avec eux.
- **système**, car il constitue l'un des maillons d'un système de transports publics à plusieurs échelles constitué principalement par la voie ferrée littorale, les pôles d'échanges d'Antibes et Sophia Antipolis, le BHNS Antibes/Sophia Antipolis.
La troisième voie littorale, dont l'achèvement de la première phase est prévu pour 2011 permettra le cadencement des TER au quart d'heure dans toutes les grandes gares ferroviaires. Au départ et à destination de la gare ferroviaire d'Antibes, ce seront plus de 200 000 habitants et de 100 000 emplois qui seront accessibles facilement en moins de 30 minutes dans un rayon de 1km autour des gares du littoral (15 gares).
Le pôle d'échanges d'Antibes aura quant à lui un rôle de rotule pour articuler l'offre ferroviaire avec l'offre des réseaux de transports publics dont fera partie le BHNS. Il permettra également aux usagers venus en modes doux et voiture de se rabattre vers les transports publics.
Le pôle d'échanges de Sophia Antipolis constituera le nœud d'échanges avec le nord de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et l'ouest du département des Alpes Maritimes.
Le BHNS Antibes/Sophia Antipolis permettra de relier la technopole au réseau ferroviaire tout en desservant le territoire de l'agglomération. Ce dispositif aura donc un rayon d'action régional et une connexion avec l'aéroport. A terme, le schéma global permettra une connexion efficace avec le pôle de St Augustin devant accueillir la Ligne à Grande Vitesse.
- **Intégré**, car il constituera l'élément structurant du réseau de transports urbains. Ce réseau sera remodelé pour une meilleure qualité de service public : réorganisation des dessertes, amélioration de la performance des lignes par la réalisation d'aménagements permettant de supprimer les points noirs de circulation des bus, développement des lignes de rabattement et de transport à la demande (TAD). Il intégrera le système de billettique et ses stations seront conformes à la charte d'aménagement des points d'arrêts adoptée par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en 2006 pour faciliter l'accès de tous les voyageurs à cet équipement et répondre aux normes d'accessibilité déterminées par la loi sur l'accessibilité de 2005. Son fonctionnement sera également intégré avec les parcs relais.
- **Structurant** car il doit devenir la colonne vertébrale du réseau de transports publics de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et l'infrastructure de référence pour la structuration urbaine du territoire.

L'itinéraire déjà validé pour le tronçon antibois du BHNS passe par la gare SNCF d'Antibes, emprunte le 3D Vautrin, l'avenue Jules Grec, le chemin de St Claude, l'avenue de la Sarrazine, puis la route de Grasse jusqu'au giratoire des Trois Moulins en passant par la zone commerciale d'Antibes péage puis se termine à l'emplacement de la future salle omnisports de la ZAC des Trois Moulins. Cette section compte 5 kilomètres de linéaire.

Les deux itinéraires proposés pour la desserte du Parc de Sophia Antipolis répondent à deux logiques complémentaires :

- desservir et mettre en cohérence les transports publics et les ZAC non encore ouvertes à l'urbanisation ou à réorganiser. L'itinéraire part de la future salle omnisports de la ZAC des Trois Moulins, puis passe par le Fugueiret, les Clausonnes, les Cistes. Cette section compte un linéaire de 6 kilomètres ;
- desservir les zones déjà urbanisées, à développer et à réorganiser, du parc de Sophia Antipolis. L'itinéraire part de la future salle omnisports de la ZAC des Trois Moulins, puis passe par St-Philippe, Eganaude, Garbejaire, Haut Sartoux. Cette section compte un linéaire de 6 kilomètres.

A terme, le linéaire prévu pour cette infrastructure sera de 17 Km. Il comprendra 25 stations et deux pôles d'échanges (Antibes et Sophia Antipolis) pour un coût estimé à 165 M€ HT et hors foncier (valeur 2008). La technologie retenue, le bus à haut niveau de service, permettra d'atteindre une vitesse commerciale comprise entre 21 et 25 km/h selon les sections. Les temps de parcours prévus entre Antibes et Sophia Antipolis seront inférieurs à 30 min quels que soient les itinéraires sophilopolitains empruntés. La fréquence prévue sera de 6 min en heure de pointe et de 12 min en heure creuse.

Cette technologie récente et éprouvée présente plusieurs avantages. Outre des coûts d'investissements contenus, l'infrastructure rend possible une triple évolution à terme et une grande flexibilité : par la mise en place de véhicules plus capacitaires, par l'utilisation de nouveaux véhicules propres en cours de développement, par la mise en place de nouvelles technologies de mobilité tels qu'ils sont développés actuellement dans le cadre des pôles de compétitivité.

Afin de participer activement aux projets de recherche et développement relatifs aux technologies de la mobilité et dans la continuité de ses engagements passés – partenaire des projets de recherche européen Cybermove/Cybercars ; MobiVIP et également partenaire du projet Vu Log sur Antibes – la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis fait partie du projet européen de recherche et développement Citymobil. Le territoire sophilopolitain fera prochainement l'objet d'une étude d'implantation et d'exploitation des technologies en cours de développement dans le cadre d'une « City Study » organisationnelle et technologique, en partenariat avec le pôle de compétitivité « Véhicule du futur ».

Genèse du projet et cadre institutionnel :

La nécessité de construire une offre de transports publics performante, capable d'offrir une véritable alternative à la voiture individuelle, s'est traduite à travers plusieurs documents cadre :

- **2001**, inscription de la réalisation d'une étude de faisabilité d'un transport collectif en site propre pour irriguer l'axe nord/sud du territoire sophilopolitain dans le Plan de Déplacements urbains (PDU) du syndicat de transports Sillages.
- **2003**, inscription d'une liaison entre Antibes et le Parc de Sophia Antipolis dans le schéma de développement de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes.
- **2004**, lancement de l'étude de faisabilité d'un transport collectif en site propre Antibes/Sophia Antipolis dans le cadre de l'élaboration du PDU communautaire. La faisabilité est avérée et le projet est inscrit dans le projet d'agglomération.
- **2005**, définition du programme du pôle d'échanges.
- **2006**, lancement des études de définition, d'avant projet et de phasage du BHNS.
- **2007**, études foncières, topographiques et benchmark technologique.
- **2008**, approbation du PDU et du SCOT de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Le projet de BHNS est inscrit dans ces deux documents. Etudes détaillées du BHNS.

Une feuille de route et des moyens pour l'action :

La réalisation de cette infrastructure se fera par phases :

- **2009** : poursuite des études de projet BHNS et pôle d'échanges d'Antibes sur Antibes et Sophia Antipolis, validation du projet définitif sur Antibes. Acquisitions foncières ;
- **2010** : lancement des marchés de travaux et début des travaux (pôle d'échanges d'Antibes). Poursuite des études détaillées sur Sophia Antipolis. Acquisitions foncières ;
- **2011** : poursuite des travaux sur Antibes (pôle d'échanges et BHNS : section Antibes péage), validation du projet définitif sur Sophia Antipolis. Acquisitions foncières ;
- **2012** : mise en service des premières sections réalisées sur Antibes, poursuite des travaux. Lancement des marchés de travaux sur Sophia Antipolis et commencement des travaux du premier itinéraire ;
- **2013** : travaux
- **2014** : mise en service complète du tronçon antibois. Poursuite des travaux sur Sophia Antipolis ;
- **2015** : fin des travaux du premier itinéraire sophilopolitain ;
- **2016** : fin des travaux du second itinéraire sophilopolitain.

Le financement de ce projet nécessitera l'augmentation du taux de versement transport ainsi que des subventions à solliciter et négocier auprès des partenaires institutionnels et dans le cadre d'appels à projets (Etat, Fonds européens, Région, Conseil Général des Alpes Maritimes).

Institution	Part de financement sollicitée	Montant subventionnable
Etat (appel à projet)	25% sur les postes subventionnables	136 M€
Conseil Général 06 (CP3D)	10% du projet BHNS 20% sur pôle d'échanges	140 M€ 25 M€
Conseil Régional (CPER)	20% sur le projet	165 M€
Concessionnaires de réseaux	Régularisation sur travaux réalisés	34 M€

Considérant que le projet de TCSP s'inscrit dans le domaine de compétence communautaire relatif à l'organisation des transports collectifs ;

Considérant que ce projet vise à développer les transports collectifs et diminuer les nuisances générées par la voiture individuelle ;

Considérant que ce projet s'inscrit dans la réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement et notamment la réduction des gaz à effet de serre ;

Considérant que cette action pourra permettre de participer à la valorisation de l'image de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis ;

Vu les crédits qui figurent au budget de l'exercice en cours ;

Il est proposé au Conseil Communautaire :

- de valider le projet de TCSP par un bus à haut niveau de service tel que décrit précédemment ;
- de m'autoriser à solliciter des subventions auprès de la Région/ADEME, du Département, de l'Etat et de l'Europe ;
- de déléguer au Bureau Communautaire les procédures d'acquisition foncières à l'amiable ou par Déclaration d'Utilité Publique pour le Transport Collectif en Site Propre : Bus à Haut Niveau de Service, parc relais et pôles d'échanges.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE DECIDE :

Or,

- de valider le projet de TCSP par un bus à haut niveau de service tel que décrit précédemment ;
- de m'autoriser à solliciter des subventions auprès de la Région/ADEME, du Département, de l'Etat et de l'Europe ;
- de déléguer au Bureau Communautaire les procédures d'acquisition foncières à l'amiable ou par Déclaration d'Utilité Publique pour le Transport Collectif en Site Propre : Bus à Haut Niveau de Service, parc relais et pôles d'échanges.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 15 décembre 2008
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

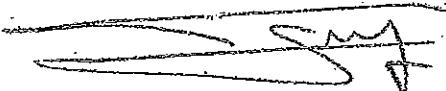
Séance du 15 décembre 2008

NOMBRE DE DELEGUES				
Effectif légal	Présents	Représentés	Procura- tions	Absents
54	37	4	3	10

N° de la séance : 19

Objet de la délibération: Direction des
Déplacements / Transports - Financement
du projet de transport de la CASA dont le
Transport en Commun en Site Propre

Original
Expédition certifiée conforme à
l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

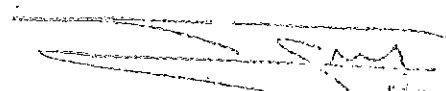
N° Enregistrement : 2008.137

Date de la convocation :
Le 09/12/2008

Certifié exécutoire compte tenu
de l'affichage
en date du 31 DEC. 2008

de la réception s/Préfecture
en date du 22 DEC. 2008

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

L'an deux mil huit et le 15 décembre à 17h00, le Conseil
Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia
Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions
des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des
Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi,
Maison des Associations - 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en
session ordinaire du mois de décembre, sous la présidence de
Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté
d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-
Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-
Pierre DERMIT, Michel ROSSI, José BERTAINA, Gérald LOMBARDO, René
BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Juliette GIOVANNINI,
Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY, Noël IACONO, Francis
PERUGINI, Pierre GUGLIELMI, André-Luc SEITHER, Guy GIRAUD, Michel
GASTALDI, Armand OBADIA, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG,
Michel RASTOUL, Cléa PUGNAIRE, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine
TOULEMONDE, Marie-Antoinette LONVIS, Serge AMAR, Philippe
MUSSI, Martine BONNEAU, Martine SAVALLI, Carine CURTET, Isabelle
RAESER, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Sophie DESCHAIRES

REPRESENTES :

Gilles DUJARDIN par Edwige VERCNOCKE, Patrick DULBECCO par
Henri CHIALVA, Anne-Marie DUMONT par Yves DAHAN, Christophe
ETORE par Daniel BERTHIER

PROCURATIONS :

Jean-Pierre HENRY à Alain GUMIEL, Simone TORRES-FORET DODELIN
à Serge AMAR, Eric PAUGET à Jean LEONETTI

ABSENTS :

Christian BERKESSE, Jean Pierre MAURIN, Eric MELE, Suzanne
TROTOBAS, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Martine MARENCO,
Thérèse DARTOIS, Myriam KAIL, Cécile DUMAS, Khéra BADAOU BLAIS

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des
membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire
pris au sein du Conseil.

Monsieur Philippe BELLONE, ayant obtenu la majorité des suffrages,
a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Monsieur LEONETTI,

Le réseau de transport de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis est en constante amélioration et augmentation de fréquentation depuis 2004. Les efforts de structuration de réseau, de tarification, d'information, de confort et de sécurité ont été accueillis très favorablement par les usagers du réseau Envibus et des transports publics plus largement (TER ou TAM en correspondance). Les enjeux d'aujourd'hui liés au maintien et au développement de l'emploi, du développement urbain, de la politique de la ville et de la qualité de vie, dans une logique de développement durable, exigent de se déplacer autrement. Le transport en commun constitue le moyen de transport privilégié pour modifier massivement les comportements et offrir une véritable alternative performante aux automobilistes. En effet, le transport en commun est moins coûteux que la voiture, il offre un trajet plus sécurisé et diminue le stress. Ces avantages nécessitent que le réseau soit performant en régularité, fréquence, confort et information.

Dans ce sens, conformément à la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes - Maritimes et au plan de déplacements urbains (PDU) approuvé le 5 mai 2008 par la CASA, il vous est proposé de développer le réseau Envibus en cohérence avec l'ensemble des systèmes de transports de nos territoires. Pour réaliser ce projet complet et intégré, des financements complémentaires doivent être mobilisés afin de donner aux salariés, élèves et habitants un service maximal, pertinent, efficace et coordonné. Un projet de transport en commun en site propre (TCSP) permet légalement d'augmenter la taxe « versement transport » jusqu'à 1,80 %. Dans un premier temps, ce n'est pas ce choix qui vous est proposé. En effet, plutôt que de s'engager dans un projet très coûteux, figé et surdimensionné du tramway sur rails ou sur pneus, la communauté d'agglomération a choisi un système plus souple, extrêmement évolutif et trois à quatre fois moins coûteux : le bus à haut niveau de service (BHNS). Le BHNS présente les avantages d'offrir une grande capacité de charge, un cadencement et des aménagements plus légers tout en créant des couloirs bus réutilisables par d'autres lignes du réseau Envibus mais aussi si nécessaires du Conseil général.

Ce transport en commun en site propre par BHNS intégré dans un système global de transport axé sur :

- l'adaptation du réseau Envibus à l'échéance de ces axes lourds de BHNS par des lignes de rabattement, des lignes en peigne depuis les gares, depuis le moyen pays, diamétrales par les pôles d'échanges, des navettes, du transport en la demande...
- le cadencement des TER tous les quarts d'heure dans les gares ferroviaires grâce au projet régional de troisième voie ferrée littorale,
- le développement de lieux d'échanges sur les 5 gares de la CASA, dont Antibes et Villeneuve-Loubet, et la réalisation d'un pôle d'échanges à Sophia,
- la création de parcs-relais aux nœuds stratégiques d'échanges voitures - transports en commun et de vélos stations,
- la suppression des points durs de circulation pour les lignes régulières du réseau grâce à des travaux ponctuels de voirie (priorité feux, couloirs d'approche...) sur l'ensemble du territoire,
- la mise en place de technologies performantes assurant une interopérabilité, la facilité d'accès au service, une meilleure connaissance de l'usage du réseau et de l'information en temps réel (billettique, SAE, SAIV),
- la participation aux projets européens innovants pour connaître et expérimenter les technologies de demain (Train de navettes détachables, bus photovoltaïques...),
- toujours dans un souci de service adapté aux personnes en difficulté de mobilité conformément à la loi de 2005 sur l'égalité des chances, le schéma d'accessibilité communautaire, approuvé le 13 octobre 2008, et la charte d'aménagement des points d'arrêt, votée par la CASA en 2006, vont permettre d'atteindre tous les objectifs d'amélioration de notre système de transport et mettre l'ensemble de Sophia à 25 minutes de la gare d'Antibes, en continuité de la voie ferrée.

Le financement de ces projets nécessite, dans un premier temps, une augmentation annuelle de 0,5 % du taux de la taxe versement transport (VT).

Il vous est donc proposé de voter le taux de VT à 1,5 afin de pouvoir mener les projets décrits ci-dessus, sachant que les recettes commerciales, subventions, emprunts, dotation de l'Etat et de placements alimenteront aussi le budget annexe transport et participeront au financement de ces projets, ainsi que de l'exploitation du réseau Envibus.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE DECIDE de voter le taux de VT à 1,5 afin de pouvoir mener les projets décrits ci-dessus, sachant que les recettes commerciales, subventions, emprunts, dotation de l'Etat et de placements alimenteront aussi le budget annexe transport et participeront au financement de ces projets, ainsi que de l'exploitation du réseau Envibus.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 15 décembre 2008
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

Arrondissement de Grasse

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU BUREAU
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 08 juin 2009

Effectif légal	Présents	Procurations + Absents
17	13	4

N° de la séance : 15

Objet de la délibération : Direction des
Déplacements / Transports - Réalisation
du TCSP Antibes / Sophia Antipolis -
Lancement d'un marché négocié
d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Original
▪ Expédition certifiée conforme à
l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : BC.2009.093

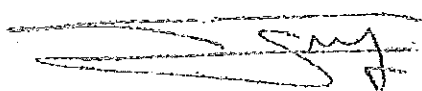
Date de la convocation :
Le 02/06/2009

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage
en date du 16 JUIN 2009

de la réception s/Préfecture
en date du 16 JUIN 2009

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

L'an deux mil neuf et le 08 juin à 09h00, le Bureau Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Les Genêts, 449 Route des Crêtes à Valbonne, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, José BERTAINA, René BURON, Richard RIBÉRO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY

ABSENTS :

Alain GUMIEL, Michel ROSSI, Gérald LOMBARDO, Jean-Pierre MAURIN

Monsieur BERKESSE,

Par délibération du 5 mai 2008, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a approuvé son Plan de Déplacements Urbains (PDU) incluant le projet de Transport Collectif en site Propre (TCSP), lui-même validé par délibération en conseil communautaire du 25 décembre 2008.

Ce projet comprend deux phases, une partie antiboise avec accès au parc de Sophia Antipolis et une seconde partie pour compléter la desserte sôhipolitaine.

Les réflexions en cours relatives à la seconde partie du projet, ainsi que la participation de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis aux projets de recherche et développement relatifs aux nouvelles solutions de mobilité (Citymobil, Cristal...) vont permettre de déterminer la pertinence des ces systèmes innovants de transports publics pour Sophia Antipolis.

Le niveau des études réalisées pour la première partie du projet de TCSP rend possible un passage en phase opérationnelle.

Afin d'assister la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dans sa charge de définition, de suivi et de la mise œuvre du projet pour sa première partie, il est proposé de lancer un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Le projet de transport en commun en site propre dit « TCSP » concerné par ce marché sera composé de la section antiboise du tracé ainsi que l'accès au parc de Sophia Antipolis, pour un coût global estimé à 90,7 M€ HT (conditions économiques 2008).

L'assistance à maîtrise d'ouvrage sera particulièrement nécessaire afin de mener à bien les procédures obligatoires liées à ce projet (concertation publique, DUP, dossiers de sécurité...), de lancer et assurer un suivi des études de maîtrise d'œuvre, de restructuration du réseau ainsi que le choix du matériel roulant.

Il est donc proposé de lancer un marché négocié d'une durée de 7 ans, estimé à hauteur de 4 % à 5 % du montant du projet de TCSP relatif à cette mission, hors foncier et acquisition de matériel roulant, soit environ 71 M€ HT.

Vu les crédits qui figurent au budget annexe de l'exercice en cours ;

Il est proposé au Bureau Communautaire :

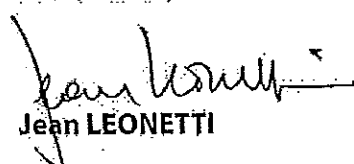
- de lancer une consultation par voie de marché négocié d'assistance à maîtrise d'ouvrage, d'une durée de 7 ans et d'un montant estimé de 4% à 5% du montant total du projet hors foncier et acquisition de matériel roulant ;
- de solliciter des subventions auprès de la Région/ADEME, du Département, de l'Etat et de tout autre organisme compétent ;
- d'approuver les dossiers de consultation des entreprises ;
- d'autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à signer les pièces constitutives du marché négocié avec les entreprises qui seront déclarées attributaires par la commission des marchés publics.

LE BUREAU COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRÉSIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITÉ, DÉCIDÉ :

- de lancer une consultation par voie de marché négocié d'assistance à maîtrise d'ouvrage, d'une durée de 7 ans et d'un montant estimé de 4% à 5% du montant total du projet hors foncier et acquisition de matériel roulant ;
- de solliciter des subventions auprès de la Région/ADEME, du Département, de l'Etat et de tout autre organisme compétent ;
- d'approuver les dossiers de consultation des entreprises ;
- d'autoriser Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à signer les pièces constitutives du marché négocié avec les entreprises qui seront déclarées attributaires par la commission des marchés publics.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 08 juin 2009
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LÉONETTI

Acte envoyé - Imprimer

Date de l'acte : 08/06/2009
Numéro : BC.2009.093
Nature : DE - Deliberations
Objet : Realisation du TCSP Antibes Sophia Antipolis - Lancement d un marche negocie d'assistance a maîtrise d ouvrage
Matière : 1.1 - Marchés publics

Interlocuteur

Nom : SALERNO Maryline

Suivi des transactions**Accusé d'envoi**

Identifiant : 11864323
Référence envoi : IDF2009-06-16T09-31-45.00
Envoyé le : 16/06/2009
à (TU) : 07h34:24

Accusé de réception préfecture

Date de réception : 2009-06-16
Identifiant : 006-240600585-20090608-50-DE

Acte reçu

Date : 2009-06-08
Numéro interne : 50
Code nature : 1
Code matière 1 : 1
Code matière 2 : 1
Objet : Realisation du TCSP Antibes Sophia Antipolis - Lancement d un marche negocie d'assistance a maîtrise d ouvrage
Classification utilisée : 2004-04-01
Document : 006-240600585-20090608-50-DE-1-1_1.pdf

Annexes

Nombre : 0

Arrondissement de Grasse

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU BUREAU
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 22 novembre 2010

Effectif légal	Présents	Procurations + Absents
17	14	3

N° de la séance : 11

Objet de la délibération : Direction des
Déplacements / Transports - TCSP - Appel
à projets TCSP Grenelle 1- Convention de
versement de subvention par l'ETAT

Original
▪ Expédition certifiée conforme à
l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : BC.2010.228

Date de la convocation :
Le 16/11/2010

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage
en date du 01 DEC. 2010

de la réception s/Préfecture
en date du 01 DEC. 2010

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Christian GUIDOBALDI

L'an deux mil dix et le 22 novembre à 10h00, le Bureau Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations, 288 chemin de St Claude à Antibes, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Gérald LOMBARDO, Jean Pierre MAURIN, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY

PROCURATIONS :

Michel ROSSI à Jean LEONETTI

ABSENTS :

Richard CAMOU, José BERTAINA

Monsieur BERKESSE,

Suite au dépôt par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis d'un dossier de Transport en Commun en Site Propre en réponse à l'appel à projet de l'ETAT de décembre 2008 dans le cadre du Grenelle de l'environnement n°1, l'Etat a décidé d'accorder une subvention de 7,3 millions d'euros au projet, par lettre du 12 mai 2009.

Rappelons que ce projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) Antibes / Sophia Antipolis se compose des éléments suivants :

- Le pôle d'échanges multimodal d'Antibes ;
- Un parking à vélo ;
- Le bus à haut niveau de service (BHNS) Antibes/Sophia Antipolis ;
- Trois parcs relais.

Ce projet a pour objectifs de :

- Mettre en place une solution de mobilité efficace pour les habitants, étudiants et actifs de l'agglomération ;
- Constituer un système de transports intégré qui met en synergie l'offre de TER et l'offre du BHNS et qui constitue le prolongement de la voie ferrée à destination de Sophia Antipolis ;
- Devenir une alternative performante à l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements, notamment à destination du parc de Sophia Antipolis ;
- Devenir la colonne vertébrale du réseau de transports urbains communautaires ;
- Orienter le développement urbain du territoire par le positionnement des nouveaux projets urbains le long de l'axe du BHNS.

La saturation des voies de circulation routières sur un territoire qui doit préserver ses espaces, les enjeux environnementaux et la nécessité de préserver la qualité de vie de l'agglomération rendent ce projet indispensable.

Afin d'obtenir le versement de cette subvention, il appartient à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis de signer une convention avec l'Etat, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), représenté par son Directeur général, Daniel Bursaux et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dénommée l'AFITF, établissement public national à caractère administratif, représentée par le Président de son conseil d'administration, M. Gérard Longuet.

La convention précise l'échéancier du projet et la répartition des coûts du projet en identifiant les postes subventionnables.

Il est donc proposé au Bureau Communautaire d'autoriser Monsieur le Président à signer cette convention financement entre l'Etat, l'AFITF, et la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

LE BUREAU COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE, AUTORISE Monsieur le Président à signer cette convention financement entre l'Etat, l'AFITF, et la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 22 novembre 2010
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

Acte envoyé - Imprimer

Date de l'acte : 22/11/2010
Numéro : BC.2010.228
Nature : DE - Délibérations
Objet : TCSP - Appel à projets TCSP Grenelle 1- Convention de versement de subvention par l'ETAT
Matière : 8.7 - Transports

Interlocuteur
Nom : SALERNO Maryline

Suivi des transactions**Accusé d'envoi**

Identifiant : 33221811
Référence envoi : IDF2010-12-01T11-32-07.00
Envoyé le : 01/12/2010
à (TU) : 10h32:08

Accusé de réception préfecture

Date de réception : 01/12/2010
Identifiant : 006-240600585-20101122-1056-DE

Acte reçu

Date : 22/11/2010
Numéro Interne : 1056
Code nature : 1
Code matière 1 : 8
Code matière 2 : 7
Objet : TCSP - Appel à projets TCSP Grenelle 1- Convention de versement de subvention par l'ETAT
Classification utilisée : 01/04/2004
Document : 006-240600585-20101122-1056-DE-1-1_1.pdf

Annexes

Nombre : 0

Arrondissement de Grasse

**COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205

06606 ANTIBES CEDEX

Effectif légal	Présents ou Représentés	Procurations + Absents
54	40	14

N° de la séance : 09

Objet de la délibération: Direction des Déplacements / Transports - Bus à Haut Niveau de Service de la CASA- Processus de concertation et d'enquête publique - Délégation au Bureau Communautaire

Original
 Expédition certifiée conforme à l'original
Pour le Président,
Le Directeur Général des Services

Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : CC.2011.009

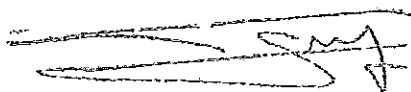
Date de la convocation :
Le 08/02/2011

Certifié exécutoire compte tenu

de l'affichage
en date du 21 FEV. 2011

de la réception s/Préfecture
en date du 17 FEV. 2011

Pour le Président,
Le Directeur Général des Services



Christian GUIDOBALDI

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 14 février 2011

L'an deux mil onze et le 14 février à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Maison des Associations - 288, Chemin de Saint Claude à Antibes en session ordinaire du mois de février, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, Gérald LOMBARDO, Jean Pierre MAURIN, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Suzanne TROTOBAS, Noël IACONO, Francis PERUGINI, Pierre GUGLIELMI, Martine MARENCO, André-Luc SEITHER, Patrick DULBECCO, Armand OBADIA, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Cléa PUGNAIRE, Thérèse DARTOIS, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Frédéric GARCIA, Marie-Antoinette LONVIS, Anne-Marie DUMONT, Philippe MUSSI, Isabelle RAESER, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Cécile DUMAS, Sophie DESCHAINTRÉS

REPRESENTES :

Marc DAUNIS par Valérie PEACOCK, René BURON par Joseph LE CHAPELAIN, Gilles DÜJARDIN par Edwige VERCNOCKÉ, Serge AMAR par Jacques BAYLE, Carine CURTET par Anne-Marie BOUSQUET

PROCURATIONS :

Marguerite BLAZY à Thierry OCCELLI, Simone TORRES-FORET DODELIN à Patrick DULBECCO, Martine BONNEAU à Ghislaine TOULEMONDE, Eric PAUGET à Jean LEONETTI

ABSENTS :

Richard CAMOU, José BERTAINA, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Guy GIRAUD, Michel GASTALDI, Jean-Pierre HENRY, Michel RASTOUL, Christophe ÉTORE, Martine SAVALLI, Khéra BADAOUÏ

Les Délégués communautaires présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un secrétaire pris au sein du Conseil.

Monsieur Laurent COLLIN, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

Monsieur BERKESSE,

Par délibération du 15 décembre 2008, le Conseil Communautaire a validé le projet de TCSP de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis intégrant :

- un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCF d'Antibes,
- un BHNS reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis et son centre de remisage,
- trois parkings relais.

Ce programme a été retenu par le premier appel à projets « transports urbains » de l'Etat en 2009 dans le cadre des actions du Grenelle de l'environnement, pour un montant de subvention de l'Etat de 7,3 M d'euros.

Une des conditions d'octroi de cette subvention est la mise en service du bus à haut niveau de service en 2016.

La réalisation de ce projet nécessite préalablement la tenue de procédures obligatoires ayant pour objectif l'information et la consultation du public, telles une concertation préalable et une enquête publique ainsi que des autorisations et transferts de domanialités pour exercer la maîtrise d'ouvrage. Les partenaires seront notamment le Conseil général des Alpes Maritimes, les Villes d'Antibes, de Valbonne, de Biot et de Vallauris, le Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur, l'Etat et Escota.

Ainsi, dans un souci d'optimiser l'enchaînement des procédures obligatoires nécessaires au bon déroulement du projet, et permettre une concertation en 2011, il est proposé que le bureau soit chargé, par délégation du Conseil communautaire, et pour la durée de son mandat :

- De prendre les décisions relatives aux montages de maîtrise d'ouvrage et aux implications foncières,
- De prendre la décision sur l'objectif et les modalités de la concertation,
- De prendre la décision tirant le bilan de la concertation,
- D'approuver le dossier d'enquête publique, si nécessaire.

Il est à préciser que l'arrêt du dossier définitif du projet suite à la concertation, ainsi que la déclaration de projet suite à l'enquête publique resteront de la compétence du Conseil Communautaire.

Il est donc demandé au Conseil Communautaire :

- de décider le lancement d'une procédure de concertation publique dont l'objet sera le programme et dont le début, la durée, les objectifs et les modalités de mise en œuvre seront définis ultérieurement (Articles L. 300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'Urbanisme et la Charte de la concertation du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement en date du 5 juillet 1996),
- de procéder à une enquête publique (article L.123-1 et suivants, articles R.123-1 et suivants du Code de l'environnement, articles R.11.14.1 et suivants du Code de l'expropriation) ayant pour objectif l'information du public, le recueil de ses appréciations, suggestions et propositions concernant le projet de transport en commun en site propre en tant que réalisation susceptible d'affecter l'environnement,

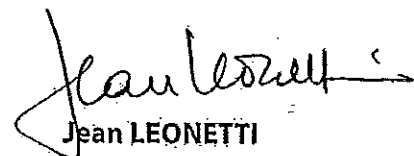
- de déléguer au bureau communautaire, pour le programme de transport en commun en site propre (bus à haut niveau de service, parcs -relais, centre de remisage) et pour la durée de son mandat :
 - les décisions relatives aux montages de maîtrise d'ouvrage et aux implications foncières,
 - la décision sur les objectifs et les modalités de la concertation,
 - la décision tirant le bilan de la concertation,
 - l'approbation du dossier d'enquête publique, si nécessaire.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE, A L'UNANIMITE, DECIDE :

- le lancement d'une procédure de concertation publique dont l'objet sera le programme et dont le début, la durée, les objectifs et les modalités de mise en œuvre seront définis ultérieurement (Articles L. 300-2 et R.300-1 à R.300-3 du code de l'Urbanisme et la Charte de la concertation du Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement en date du 5 juillet 1996),
- de procéder à une enquête publique (article L.123-1 et suivants, articles R.123-1 et suivants du Code de l'environnement, articles R.11.14.1 et suivants du Code de l'expropriation) ayant pour objectif l'information du public, le recueil de ses appréciations, suggestions et propositions concernant le projet de transport en commun en site propre en tant que réalisation susceptible d'affecter l'environnement,
- de déléguer au bureau communautaire, pour le programme de transport en commun en site propre (bus à haut niveau de service, parcs -relais, centre de remisage) et pour la durée de son mandat :
 - les décisions relatives aux montages de maîtrise d'ouvrage et aux implications foncières,
 - la décision sur les objectifs et les modalités de la concertation,
 - la décision tirant le bilan de la concertation,
 - l'approbation du dossier d'enquête publique, si nécessaire.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 14 février 2011
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

AR réceptionnée - Imprimer

Date de l'acte : 14/02/2011
Numéro : CC.2011.009
Nature : DE - Délibérations
Objet : Bus à Haut Niveau de Service de la CASA- Processus de concertation et d'enquête publique - Délégation au Bureau Communautaire
Matière : 5.2 - Fonctionnement des assemblées
Interlocuteur
Nom : SALERNO Maryline

Suivi des transactions**Accusé d'envoi**

Identifiant : 36922652
Référence envoi : IDF2011-02-17T16-17-22.00
Envoyé le : 17/02/2011
à (TU) : 15h17:30

Accusé de réception préfecture

Date de réception : 17/02/2011
Identifiant : 006-240600585-20110214-AOI_1241-DE

Acte reçu

Date : 14/02/2011
Numéro Interne : AOI_1241
Code nature : 1
Code matière 1 : 5
Code matière 2 : 2
Objet : Bus à Haut Niveau de Service de la CASA- Processus de concertation et d'enquête publique - Délégation au Bureau Communautaire
Classification utilisée : 01/04/2004
Document : 006-240600585-20110214-AOI_1241-DE-1-1_1.pdf

Annexes

Nombre : 0

Arrondissement de Grasse

COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Siège social:
Hôtel de Ville
BP 2205
06606 ANTIBES CEDEX

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU BUREAU
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
SOPHIA ANTIPOLIS**

Séance du 21 mars 2011


Effectif légal	Présents	Procurations + Absents
17	14	3

N° de la séance : 04

Objet de la délibération : Direction des
Déplacements / Transports - Transport en
commun en site propre - Concertation
préalable - Objectifs et modalités

<input checked="" type="checkbox"/> Original <input type="checkbox"/> Expédition certifiée conforme à l'original Pour le Président, Le Directeur Général des Services Christian GUIDOBALDI

N° Enregistrement : BC.2011.032

Date de la convocation : Le 15/03/2011
Certifié exécutoire compte tenu
de l'affichage en date du 29 MARS 2011
de la réception s/Préfecture en date du 29 MARS 2011
Pour le Président, Le Directeur Général des Services  Christian GUIDOBALDI

L'an deux mil onze et le 21 mars à 11h00, le Bureau Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, Les Genêts, 449 Route des Crêtes à Valbonne, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

PRESENTS :

Jean LEONETTI, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, José BERTAINA, Jean Pierre MAURIN, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY

ABSENTS :

Alain GUMIEL, Gérald LOMBARDO, Juliette GIOVANNINI

Monsieur BERKESSE,

Par adoption le 5 mai 2008 de son Plan de Déplacements Urbains, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) s'est engagée à réaliser un transport en commun en site propre (TCSP) reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis.

En décembre 2008, le Conseil Communautaire de la CASA a validé le projet de TCSP de l'agglomération intégrant :

- un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCF d'Antibes ;
- un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis, son centre de remisage ;
- des parkings relais.

En 2009, la CASA a présenté un dossier à l'appel à projets « Transports Urbains » lancé par l'Etat dans le cadre des actions du Grenelle de l'Environnement. Ce dossier a été retenu avec un accord de financement. L'objectif, pour honorer les engagements pris dans le cadre de l'appel à projet, est une mise en service du bus à haut niveau de service en 2016.

Préalablement à la réalisation du projet de bus à haut niveau de service, des parcs relais et de la restructuration du réseau Envibus, il y a lieu d'organiser auprès du public une concertation publique préalable (articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 5 juillet 1996). La CASA, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique.

Les objectifs de la concertation consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

Les objectifs de la concertation et ses modalités, à savoir :

- la durée de la concertation préalable sera au minimum de 30 jours, entre le 10 avril et le 30 juin 2011 ;
- un avis administratif sera affiché dans les mairies concernées et sera publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques ;
- une exposition sera organisée durant une période d'un mois minimum dans les locaux des mairies concernées. Elle présentera les principaux enjeux et caractéristiques du projet ;
- un dossier, qui permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, sera mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur le site internet pdu-casa.fr ;
- au moins une réunion publique sera organisée dans chaque commune, en présence du maître d'ouvrage la CASA ;
- un dépliant sera mis à disposition du public exposant les enjeux, objectifs et principes du projet.

Le 17 janvier 2011, la CASA a saisi les quatre communes concernées géographiquement par le projet de transport en commun en site propre sur les objectifs et modalités de concertation : Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris. Par délibération de leur conseil municipal, chacune de ces communes a émis un avis favorable aux propositions de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Au terme de cette concertation, la CASA communiquera aux communes concernées, le bilan de la concertation.

Vu la délibération du conseil communautaire en date du 14 février 2011 déléguant au bureau communautaire la décision sur les objectifs et les modalités de concertation ;

Il est proposé au Bureau Communautaire :

- d'approuver les objectifs et modalités de la concertation préalable tels que définis ci-dessus ;
- de lancer officiellement la concertation préalable en vue de la réalisation du BHNS, concertation qui associera les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ;
- d'autoriser le vice président aux déplacements et transports à mettre tout en œuvre pour remplir les objectifs et concerter selon les modalités définies.

**LE BUREAU COMMUNAUTAIRE, OUI L'EXPOSE DU VICE-PRESIDENT ET APRES EN AVOIR DELIBERE,
A L'UNANIMITE, DECIDE :**

- d'approuver les objectifs et modalités de la concertation préalable tels que définis ci-dessus ;
- de lancer officiellement la concertation préalable en vue de la réalisation du BHNS, concertation qui associera les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ;
- d'autoriser le vice président aux déplacements et transports à mettre tout en œuvre pour remplir les objectifs et concerter selon les modalités définies.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 21 mars 2011
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,


Jean LEONETTI

AR réceptionnée - Imprimer

Date de l'acte : 21/03/2011
Numéro : BC.2011.032
Nature : DE - Deliberations
Objet : Transport en commun en site propre - Concertation préalable - Objectifs et modalités
Matière : 8.7 - Transports
Interlocuteur
Nom : SALERNO Maryline

Suivi des transactions**Accusé d'envoi**

Identifiant : 38653054
Référence envoi : IDF2011-03-29T18-21-09.00
Envoyé le : 29/03/2011
à (TU) : 16h21:32

Accusé de réception préfecture

Date de réception : 29/03/2011
Identifiant : 006-240600585-20110321-AOI_1290-DE

Acte reçu

Date : 21/03/2011
Numéro Interne : AOI_1290
Code nature : 1
Code matière 1 : 8
Code matière 2 : 7
Objet : Transport en commun en site propre - Concertation préalable - Objectifs et modalités
Classification utilisée : 01/04/2004
Document : 006-240600585-20110321-AOI_1290-DE-1-1_1.pdf

Annexes

Nombre : 0

MAIRIE de VALLAURIS

NOMBRE DE MEMBRES :

Composant le Conseil Municipal : 35
 En Exercice : 35
 Avant pris part à la délibération : 35



Département des Alpes-Maritimes
 Arrondissement de GRASSE

OBJET :

**COMMUNAUTÉ
 D'AGGLOMÉRATION
 DE
 SOPHIA ANTIPOLIS
 TRANSPORT
 EN
 SITES PROPRES
 ENQUÊTE
 PUBLIQUE**

- Original
 Expédition certifiée conforme



Le Maire

N° enregistrement :

DE-1101-0010

Certifié exécutoire compte tenu de l'affichage en Mairie :

Le 27 JAN. 2011

Et de la transmission en Sous-préfecture

Le 1 - FEV. 2011

Le Maire



EXTRAIT

Du Registre des Délibérations du Conseil Municipal

L'An Deux Mil Onze et le Mercredi Vingt Six Janvier à Dix Neuf Heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni, en Séance Publique, dans le lieu habituel de ses Séances, au nombre prescrit par la Loi, sous la Présidence de Monsieur Alain GUMIEL Maire

ÉTAIENT PRÉSENTS :

M. Alain GUMIEL - Maire -
 M. Guy GIRAUD - Mme Marie-Claude MOITRY - M. Armand OBADIA - Mme Danièle LAYET - M. Jean-Pierre HENRY - M. Pierre GUGLIELMI - Mme Lydia ISOARDI - M. Jacky THERRY - Mme Séverine PASSERON
 Mme Francette FALZONE - M. Philippe CHILINI - Mme Noëlle MOUSKA présente à partir de la délibération n°2 - M. Jean-Yves OGER - Mme Joëlle GIMENEZ - M. Armand BISROR - M. Éric CHALVIN - Mme Alexandra FONTIMP - M. Pietro BRUZZI - Mme Dany BETTI - M. Serge OREGGIA - Mme Guilaine FEMENIAS - M. Houcine AYACHI - Mme Joëlle BERLENGHI - M. Richard DOLMEN
 -Mme Michelle SALUCKI - M. Michel BERTRAND - Mme Sylvie BALESTRA - M. Jacques MICHELET - Mme Françoise DE BANDT - M. Jean Lou PECE présent à partir de la délibération n°10.

EXCUSÉS ET REPRÉSENTÉS :

- Mme Gisèle CHINCA - Pouvoir donné à M. Alain GUMIEL Maire.
 - Mme Noëlle MOUSKA excusée - présente à partir de la délibération n°2
 - Mme Thérèse ROUAZE - Pouvoir donné à Mme Michelle SALUCKI
 - M. Jean Lou PECE - Pouvoir donné à Mme Françoise DE BANDT - Présent à partir de la délibération n° 10.

SECRÉTAIRE DE SÉANCE :

Mme Alexandra FONTIMP

Monsieur GIRAUD expose

Par adoption le 5 mai 2008 de son Plan de Déplacements Urbains, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) s'est engagée à réaliser un transport en commun en site propre (TCSP) reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopôle de Sophia Antipolis. L'itinéraire emprunterait, en partie, le territoire de Vallauris au nord de l'autoroute.

En décembre 2008, le Conseil Communautaire de la CASA a validé le projet de TCSP de l'agglomération intégrant :

- un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCF d'Antibes ;
- un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis, son centre de remisage ;
- des parkings relais.

En 2009, la CASA a présenté un dossier à l'appel à projets « Transports Urbains » lancé par l'État dans le cadre des actions du Grenelle de l'Environnement. Ce dossier a été retenu avec un accord de financement. L'objectif, pour honorer les engagements pris dans le cadre de l'appel à projet, est une mise en service du bus à haut niveau de service en 2016.

Préalablement à la réalisation du projet de bus à haut de service, des parcs relais et de la restructuration du réseau Envibus, il y a lieu d'organiser auprès du public une concertation publique préalable (articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 5 juillet 1996). La CASA, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique.

Les objectifs de la concertation consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

Il appartient toutefois au Conseil municipal de VALLAURIS d'émettre un avis sur les objectifs de la concertation et ses modalités, à savoir :

- la durée de la concertation préalable sera au minimum de 30 jours, entre le 10 avril et le 30 juin 2011 ;
- un avis administratif sera affiché dans les mairies concernées dont la mairie de VALLAURIS et sera publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques ;
- une exposition sera organisée durant une période d'un mois minimum dans les locaux des mairies concernées dont VALLAURIS. Elle présentera les principaux enjeux et caractéristiques du projet.
- un dossier, qui permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques sera mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture des

Services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur le site internet pdu-casa.fr ;
- au moins une réunion publique sera organisée dans chaque commune dont VALLAURIS, en présence du maître d'ouvrage la CASA ; - un dépliant sera mis à disposition du public exposant les enjeux, objectifs et principes du projet.

Au terme de cette concertation, la CASA communiquera aux communes concernées, dont VALLAURIS, le bilan de la concertation.

IL EST DEMANDÉ AU CONSEIL MUNICIPAL :

- **D'ÉMETTRE** un avis favorable sur les objectifs et modalités de la concertation proposées par la communauté d'agglomération Sophia Antipolis.

LE CONSEIL MUNICIPAL APRES EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

➤ **ÉMET** un avis favorable sur les objectifs et modalités de la concertation proposées par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

VOTÉ POUR :

MM. Alain GUMIEL - Guy GIRAUD - Mme Marie-Claude MOITRY - M. Armand OBADIA - Mme Danièle LAYET - M. Jean-Pierre HENRY - Mme Gisèle CHINCA - M. Pierre GUGLIELMI - Mme Lydia ISOARDI - M. Jacky THERRY - Mmes Séverine PASSERON - Francette FALZONE - M. Philippe CHILINI - Mme Noëlle MOUSKA - M. Jean-Yves OGER - Mme Joëlle GIMENEZ - M. Armand BISROR - Mme Isabelle RAESER - M. Éric CHALVIN - Mme Alexandra FONTIMP - M. Pietro BRUZZI - Mme Dany BETTI - M. Serge OREGGIA - Mme Guilaine FEMENIAS - M. Houcine AYACHI - Mme Joëlle BERLINGHI - M. Richard DOLMEN -
Michelle SALUCKI - Thérèse ROUAZE - M. Michel BERTRAND - Mme Sylvie BALESTRA - M. Jacques MICHELET - M. Michel VIANO -


SE SONT ABSTENUS :

Mme Françoise DE BANDT et M. Jean Lou PECE.

Fait et Délibéré à VALLAURIS, les jour, mois et an susdits.
Et ont signé au Registre les Membres présents.
Pour Extrait certifié conforme.

3

LE MAIRE.



Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte : Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis - transport en sites propres -
enquête publique

Date de transmission de l'acte : 01/02/2011

Date de réception de l'accusé de réception : 01/02/2011

Numéro de l'acte : de-1101-0010 (voir l'acte associé)

Identifiant unique de l'acte : 006-210601555-20110126-de-1101-0010-DE

Date de décision : 26/01/2011

Acte transmis par : Christianne TRASTOUR

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 8. Domaines de competences par themes
8.7. Transports

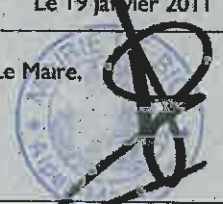


VILLE DE BIOT

Département des Alpes-Maritimes
Arrondissement de Grasse
Canton d'Antibes-Nord
Communauté d'Agglomération
Sophia Antipolis

R é p u b l i q u e F r a n ç a i s e
VILLE DE BIOT
EXTRAIT DU REGISTRE
des délibérations du Conseil Municipal

SEANCE DU 27 JANVIER 2011	TRANSPORT
N° d'enregistrement 2011/11/3-01	TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, PARCS-RELAIS, CENTRE DE REMISAGE, RESTRUCTURATION DU RESEAU ENVIBUS) - CONCERTATION PREALABLE - OBJECTIFS ET MODALITES - AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

NOMBRE DE MEMBRES					CONVOCATION
En exercice	Présents	Représentés	Votants	Absents	
29	24	4	28	1	Le 19 janvier 2011
Certifié exécutoire compte tenu de :					Le Maire. 
L'AFFRICHAGE EN MAIRIE		LA TRANSMISSION EN SOUS-PREFECTURE	LA RECEPTION EN SOUS-PREFECTURE		
Le 03 FEV. 2011		Le 03 FEV. 2011	Le 03 FEV. 2011		

L'An deux mille onze, le vingt sept janvier, le Conseil Municipal de la Commune de Biot, régulièrement convoqué, s'est réuni en séance ordinaire, au nombre prescrit par la loi dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de :

Monsieur Jean-Pierre DERMIT, Maire.

Secrétaire de Séance : Madame Christine PELISSIER

ETAIENT PRESENTS M. Jean-Pierre DERMIT, **Maire**, Mme SANTAGATA, M. FORTUNÉ, Mme DESCHARENTRES, M. PREVOST, Mme PETRELLI, M. OPERTO, Mme PRADELLI, M. ANASTILE, **Adjoints**, M. ROIG, M. SAVY, M. BEHIER, Mme RAMOZZI, Mme VENIAT, Mme AUFEUVRE, M. PETIT, Mme COGNEAU, Mme CAMATTE, M. TORRELLI, Mme BIGAZZI, M. BORGHI, Mme PELISSIER, M. BOUCAND, Mme SENS-MEYE, Mme DEBRAS, Mme LECOMTE, M. CAMATTE, M. FERAUD, Mme MAZUET, **Conseillers Municipaux**.

PROCURATIONS
Mme PRADELLI donne procuration à Monsieur le Maire.
M. ANASTILE donne procuration à M. FORTUNE.
M. ROIG donne procuration à M. PETIT.
Mme COGNEAU donne procuration à Mme DESCHARENTRES

Madame Sophie DESCHARENTRES, 3^{ème} Adjointe déléguée aux Transports, à la Modernisation des services publics, aux Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication, rapporteur, EXPOSE :

Par adoption de son Plan de Déplacements Urbains, le 5 mai 2008, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) s'est engagée à réaliser un transport en commun en site propre (TCSP) reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis.

En décembre 2008, le Conseil Communautaire de la CASA a validé le projet de TCSP de l'agglomération intégrant :

- un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCF d'Antibes ;
- un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis, son centre de remisage ;
- des parkings relais.

En 2009, la CASA a présenté un dossier à l'appel à projets « Transports Urbains » lancé par l'Etat dans le cadre des actions du Grenelle de l'Environnement. Ce dossier a été retenu avec un accord de financement. L'objectif, pour honorer les engagements pris dans le cadre de l'appel à projet, est une mise en service du bus à haut niveau de service en 2016.

Préalablement à la réalisation du projet de bus à haut de service, des parcs relais et de la restructuration du réseau Envibus, il y a lieu d'organiser auprès du public une concertation publique préalable (articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 5 juillet 1996). La CASA, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique.

Les objectifs de la concertation consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

Il appartient toutefois au Conseil Municipal de Biot d'émettre un avis sur les objectifs de la concertation et ses modalités, à savoir :

- la durée de la concertation préalable sera au minimum de 30 jours, entre le 10 avril et le 30 juin 2011 ;
- un avis administratif sera affiché dans les mairies concernées dont la mairie de Biot et sera publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques ;
- une exposition sera organisée durant une période d'un mois minimum dans les locaux des mairies concernées dont Biot. Elle présentera les principaux enjeux et caractéristiques du projet ;
- un dossier, qui permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, sera mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur le site internet pdu-casa.fr ;
- au moins une réunion publique sera organisée dans chaque commune dont Biot, en présence du maître d'ouvrage, la CASA ;
- un dépliant sera mis à disposition du public exposant les enjeux, objectifs et principes du projet.

Au terme de cette concertation, la CASA communiquera aux communes concernées, dont Biot, le bilan de la concertation.

Considérant l'exposé du rapporteur,

Le CONSEIL MUNICIPAL,
OUI le RAPPORTEUR en son EXPOSÉ,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
A L'UNANIMITÉ,

- ÉMET UN AVIS FAVORABLE sur les objectifs et modalités de la concertation proposés par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

FAIT et DÉLIBÉRÉ les jour, mois, et an ci-dessus,
Suivent les signatures,

Pour extrait certifié conforme,

Fait à Biot le 31 janvier 2011

Le Maire,



Jean-Pierre DERMIT
Vice-président de la CASA



VILLE DE VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS

EXTRAIT DU PROCES VERBAL DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

DU JEUDI 03 FEVRIER 2011

DEPARTEMENT DES
ALPES MARITIMES

ARRONDISSEMENT DE GRASSE

CANTON DE BAR SUR LOUP

N° 7547

NOMBRE

de conseillers en exercice

33

de présents

27

de votants

33

OBJET

Transport en commun en site propre
CASA – Concertation préalable –
Objectifs et modalités

L'an deux mil onze, le trois février, le Conseil Municipal de la Commune de Valbonne étant rassemblé en séance ordinaire, au lieu habituel de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de :

Monsieur DAUNIS Marc, Sénateur-Maire .

Étaient présents : DAUNIS Marc, TOULEMONDE Ghislaine, BTORE Christophe, BONNEAU Martine, MUSSI Philippe, PEACOCK Valérie, LANCHARRO Marie-José, LASSOUED Bouchra, VIGNOLO Betty, BARADEL André-Daniel, DREYSSE Jean-Pierre, SERGEANT Guy, PLOYET Hélène, SAVORNIN Richard, JEANSON Virginie, RAVIER Suzanne, BOSSARD Frédéric, SANTOS Xavier, DELTOUR Loïc, DERONT-BOURDIN Gautier, KIEFEL Muriel, VIVARELLI Philippe, MOURADIAN Anaïde, CHABOT Roland, BAROERO Alain, PUIG Arlette, DAL MORO Christian

Procurations : MARZINIAK Yannick à BONNEAU Martine, KHALDI Philippe à MUSSI Philippe, DNINI Nohra Jacqueline à TOULEMONDE Ghislaine, VALENTI Anaïs à LANCHARRO Marie-José, GELARD Jessica à PEACOCK Valérie, DETHEVE Julien à PUIG Arlette.

Monsieur DERONT-BOURDIN Gautier a été désigné pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

Par adoption le 5 mai 2008 de son Plan de Déplacements Urbains, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) s'est engagée à réaliser un transport en commun en site propre (TCSP) reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis. En décembre 2008, le Conseil Communautaire de la CASA a validé le projet de TCSP de l'agglomération intégrant :

- un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCF d'Antibes ;
- un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis, son centre de remisage ;
- des parkings relais.

En 2009, la CASA a présenté un dossier à l'appel à projets « Transports Urbains » lancé par l'Etat dans le cadre des actions du Grenelle de l'Environnement. Ce dossier a été retenu avec un accord de financement. L'objectif, pour honorer les engagements pris dans le cadre de l'appel à projet, est une mise en service du bus à haut niveau de service en 2016.

Préalablement à la réalisation du projet de bus à haut niveau de service, des parcs relais et de la restructuration du réseau Envibus, il y a lieu d'organiser auprès du public une concertation publique préalable (articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement du 5 juillet 1996). La CASA, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique.

Les objectifs de la concertation consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

Il appartient toutefois au Conseil Municipal de Valbonne d'émettre un avis sur les objectifs de la concertation et ses modalités, à savoir :

- la durée de la concertation préalable sera au minimum de 30 jours, entre le 10 avril et le 30 juin 2011 ;
- un avis administratif sera affiché dans les mairies concernées dont la mairie de Valbonne et sera publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques ;

VOTES

Pour	33
Contre	
Abstention	

.../...



VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS

- une exposition sera organisée durant une période d'un mois minimum dans les locaux des mairies concernées dont Valbonne. Elle présentera les principaux enjeux et caractéristiques du projet ;
- un dossier, qui permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques sera mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur le site Internet pdu-casa.fr ;
- au moins une réunion publique sera organisée dans chaque commune dont Valbonne, en présence du maître d'ouvrage la CASA ;
- un dépliant sera mis à disposition du public exposant les enjeux, objectifs et principes du projet.

Au terme de cette concertation, la CASA communiquera aux communes concernées, dont Valbonne, le bilan de la concertation.

Après avoir entendu l'exposé et en avoir délibéré, le Conseil :

- EMET un avis favorable sur les objectifs et modalités de la concertation proposées par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

FAIT ET DELIBERE LES JOUR, MOIS ET AN QUE DESSUS.

Le Sénateur-Maire certifie que le compte rendu de la séance du Conseil Municipal a été affiché à la porte de la Mairie le 09 février 2011 et que la convocation du Conseil a été faite le 27 janvier 2011. La présente délibération a été affichée le 14 février 2011 et sera notifiée.

Valbonne Sophia Antipolis, le 14 février 2011

Le Sénateur-Maire,





DÉPARTEMENT
des
ALPES-MARITIMES
ARRONDISSEMENT DE GRASSE

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Egalité Fraternité

VILLE D'ANTIBES

EXTRAIT

NOMBRE DES MEMBRES
DU CONSEIL MUNICIPAL

Légal	En exercice	Présents	Procurations	Absent(s)
49	49	36	13	0

du Registre des délibérations du Conseil municipal

SEANCE / vendredi 18 février 2011

**OBJET : 00-4 - TRANSPORT CASA
- TRANSPORT EN COMMUN EN SITE
PROPRE (BUS A HAUT NIVEAU DE
SERVICE, PARCS-RELAIS, CENTRE DE
REMISAGE, RESTRUCTURATION DU
RESEAU ENVIBUS) - CONCERTATION
PREALABLE - OBJECTIFS ET
MODALITES - AVIS DU CONSEIL
MUNICIPAL**

0 Original

0 Expédition certifiée conforme
Pour le Maire

N°Enregistrement :

395/11

Certifié exécutoire compte tenu de

l'affichage en Mairie,

Le 22/02/11

Et de la réception en Sous-Préfecture,

Le 02 MARS 2011

Le Directeur Général des
Services

Stephane LANTIERE

Le vendredi 18 février 2011 à 15h00,

Le Conseil municipal, suite à la convocation de Monsieur le Maire en date du 11/02/2011, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean LEONETTI, Maire, Député des Alpes-Maritimes.

Présents :

M. Jean LEONETTI, M. Jean-Pierre GONZALEZ, Mme Simone TORRES FORET DODELIN, M. André-Luc SEITHER, M. Francis PERUGINI, Mme Cléa PUGNAIRE, M. Patrick DULBECCO, Mme Angèle MURATORI, M. Audouin RAMBAUD, Mme Monique CANOVA, M. Jacques GENTE, Mme Suzanne TROTOBAS, Mme Jacqueline BOUFFIER, M. Serge AMAR, Mme Anne-Marie BOUSQUET, Mme Françoise THOMEL, M. Alain BIGNONNEAU, Mme Yvette MEUNIER, Mme Jacqueline DOR, M. Henri CHIALVA, M. Alain CHAUSSARD, M. Yves DAHAN, Mme Marina LONVIS, M. Jacques BAYLE, Mme Martine SAVALLI, Mme Nathalie DEPETRIS, Mme Agnès GAILLOT, Mme Khéra BADAOU, M. Matthieu GILLI, M. Bernard MONIER, Mlle Pierrette RAVEL, Mme Edwige VERCNOCKE, M. Gérard MOLINE, M. Denis LA SPESA, Mlle Cécile DUMAS, Mme Michèle MURATORE

Procurations

M. Eric PAUGET à Mme Martine SAVALLI
M. Georges ROUX à M. André-Luc SEITHER
Mme Anne-Marie DUMONT à M. Audouin RAMBAUD
M. André PADOVANI à Mme Jacqueline BOUFFIER
Mme Edith LHEUREUX à Mme Yvette MEUNIER
M. Michel GASTALDI à M. Serge AMAR
Mme Marguerite BLAZY à Mme Suzanne TROTOBAS
M. Jacques BARBERIS à M. Jean LEONETTI
Mme Carine CURTET à M. Patrick DULBECCO
M. Jonathan GENSBURGER à Mme Simone TORRES FORET DODELIN
M. Gilles DUJARDIN à M. Gérard MOLINE
M. Gérard PIEL à M. Denis LA SPESA
M. Pierre AUBRY à Mme Michèle MURATORE

Absents :

Les Conseillers présents formant la majorité des membres en exercice, il a été procédé à la nomination d'un Secrétaire pris dans le sein du Conseil.

M. Matthieu GILLI, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné(e) pour remplir ces fonctions qu'il (elle) a acceptées.

Le Rapporteur expose à l'Assemblée :

00-4 - TRANSPORT CASA - TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, PARCS-RELAIS, CENTRE DE REMISAGE, RESTRUCTURATION DU RESEAU ENVIBUS) - CONCERTATION PREALABLE - OBJECTIFS ET MODALITES - AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

Commission(s) : COMMISSION URBANISME - GRANDS TRAVAUX ET DEPLACEMENTS URBAINS

Lors de l'adoption, le 5 mai 2008, de son Plan de Déplacements Urbains, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) s'est engagée à réaliser un transport en commun en site propre (TCSP) reliant la gare ferroviaire d'Antibes à la technopôle de Sophia Antipolis.

En décembre 2008, le Conseil communautaire de la CASA a validé le projet de TCSP de l'agglomération intégrant :

- un pôle d'échanges au niveau de la gare SNCF d'Antibes ;
- un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopôle de Sophia Antipolis, son centre de remisage ;
- des parcs de stationnement relais.

En 2009, la CASA a présenté un dossier à l'appel à projets « Transports Urbains » lancé par l'Etat dans le cadre des actions du Grenelle de l'Environnement. Ce dossier a été retenu avec un accord de financement. L'objectif, pour honorer les engagements pris dans le cadre de l'appel à projets, est une mise en service du BHNS.

Préalablement à la réalisation du projet BHNS, des parcs relais et de la restructuration du réseau Envibus, il y a lieu d'organiser auprès du public une concertation publique préalable (articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 5 juillet 1996). La CASA, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique.

Les objectifs de la concertation consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

Il appartient toutefois au Conseil municipal d'émettre un avis sur les objectifs de la concertation et ses modalités, à savoir :

- une durée de la concertation préalable d'au minimum de 30 jours, entre le 10 avril et le 30 juin 2011 ;
- un avis administratif affiché notamment en mairie d'Antibes et publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation, en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques ;
- une exposition organisée durant une période d'un mois minimum dans les locaux des mairies au nombre desquelles celle d'Antibes. Elle présentera les principaux enjeux et caractéristiques du projet ;
- un dossier, qui permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur le site internet www.pdu-casa.fr ;
- au moins une réunion publique organisée dans chaque commune dont Antibes, en présence du maître d'ouvrage, la CASA ;
- un dépliant mis à disposition du public exposant les enjeux, objectifs et principes du projet.

00-4 - TRANSPORT CASA - TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE, PARCS-RELAIS, CENTRE DE REMISAGE, RESTRUCTURATION DU RESEAU ENVIBUS) - CONCERTATION PREALABLE - OBJECTIFS ET MODALITES - AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

Commission(s): COMMISSION URBANISME - GRANDS TRAVAUX ET DEPLACEMENTS URBAINS

Au terme de cette concertation, la CASA communiquera aux communes concernées le bilan de la concertation.

OUI CET EXPOSE

APRES EN AVOIR DELIBERE

LE CONSEIL MUNICIPAL

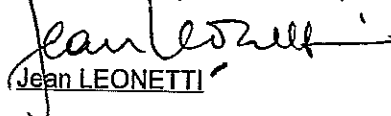
A l'unanimité

- **EMET** un avis favorable sur les objectifs et modalités de la concertation proposées par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Accusé réception Sous-préfecture :
Identifiant de l'acte :

Ainsi fait les jour, mois et an ci-dessus,
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Maire d'Antibes,
Député des Alpes-Maritimes,


Jean LEONETTI

"Toute décision individuelle peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NICE, dans un délai de deux mois à compter de sa notification. Dans ce délai, il peut être présenté un recours gracieux prorogeant le délai de recours contentieux. Sauf dans le cas où un régime de décision implicite d'acceptation est institué par la loi, le silence gardé pendant plus de deux mois par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet."

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte : DCM N.00-4, - TRANSPORT CASA - TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE - CONCERTATION PREALABLE - OBJECTIFS ET MODALITES - AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL -

Date de transmission de l'acte : 02/03/2011

Date de réception de l'accusé de réception : 02/03/2011

Numéro de l'acte : DCM395-11 (voir l'acte associé)

Identifiant unique de l'acte : 006-210600045-20110218-DCM395-11-DE

Date de décision : 18/02/2011

Acte transmis par : Nadya ZENNIR

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 8. Domaines de competences par themes
8.7. Transports

EXTRAITS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

- Directive Territoriale d'Aménagement – décembre 2003
- Schéma de Cohérence Territoriale – 5 mai 2008
- Plan de Déplacements Urbains – 5 mai 2008



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DES ALPES-MARITIMES

Directive Territoriale d'Aménagement



DTA DES ALPES-MARITIMES

Sommaire

INTRODUCTION	1
I - DIAGNOSTIC	9
II - LES OBJECTIFS GENERAUX	35
II-1 - Conforter le positionnement des Alpes-Maritimes	39
II-11 - Améliorer la qualité des relations	
II-12 - Conforter les pôles d'excellence	
II-2 - Préserver et valoriser l'environnement	47
II-3 - Maîtriser le développement	51
II-31 - Aménager l'espace et satisfaire aux besoins présents et futurs	
II-32 - Prévenir et remédier aux déséquilibres sociaux et spatiaux	
III - LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DES LOIS LITTORAL ET MONTAGNE	
III-1 - LA BANDE COTIERE	63
III-11 - Orientations générales et cartographie.....	65
III-12 - Le Littoral	69
III-13 - Le Moyen-Pays	87
III-131 - Les orientations	
III-132 - La Frange Sud de la zone Montagne	
III-14 - Les secteurs stratégiques	103
III-141 - La basse vallée du Var	
III-142 - Le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions	
III-2 - LE HAUT-PAYS	115
IV - L'APPLICATION DES PRINCIPES D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME ET LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT	133
Cartes hors texte :	
- Carte n° I - La Bande Côtière (échelle 1/100 000 ^e)	
- Carte n° II - Le Littoral (échelle 1/60 000 ^e)	
Annexe - Personnes publiques associées à l'élaboration de la DTA	145

III-124 - LES ORIENTATIONS ET LES MODALITES D'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL EN MATIERE D'AMENAGEMENT

III-124-1 - Les orientations en matière d'aménagement

Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" en matière d'aménagement s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux et des orientations d'aménagement définis pour l'ensemble de la Bande Côtière. Il s'agit en particulier :

- d'assurer une gestion économe des sols en limitant l'extension de l'urbanisation diffuse et en donnant la priorité à la confortation des espaces déjà urbanisés ;
- de favoriser l'organisation polycentrique de l'agglomération en renforçant les fonctions centrales des pôles existants notamment en matière d'équipements et de services ;
- de promouvoir la mixité des quartiers entre les activités et l'habitat tout en développant les transports collectifs afin de favoriser, en particulier, la réduction des déplacements domicile-travail.

Ces orientations doivent tenir compte des particularités géographiques des communes littorales et notamment :

- de l'urbanisation très développée et linéaire de la conurbation littorale qui tend à effacer les espaces non encore urbanisés ;
- de la nécessaire protection des espaces naturels et des espaces caractéristiques du patrimoine azuréen qui assurent la qualité des sites et des paysages et qui constituent des valeurs d'équilibre et de détente dans la vie quotidienne des citadins ;
- de la situation de l'urbanisation le long du rivage pour laquelle les relations terre-mer doivent être prises en compte dans le cadre de tout aménagement afin de fonder un véritable projet de paysage pour le littoral.

Les principes préconisés

Le principe-guide de l'aménagement urbain du littoral est d'assurer le développement durable des communes littorales en combinant les préoccupations socio-économiques et environnementales.

Tenant compte de la rareté et de la relative fragilité des espaces "naturels", les chapitres précédents ont souligné la nécessité de donner la priorité au maintien et à la préservation de ces espaces. La poursuite d'une consommation extensive de l'espace aurait, par ailleurs, pour conséquence de banaliser les paysages et de réduire l'attrait exercé par la Côte d'Azur avec pour effet la baisse de l'activité en grande partie fondée sur le tourisme.

La sauvegarde de la plupart des espaces non urbanisés constitue ainsi un atout majeur pour le développement durable des communes littorales afin de leur permettre de garder ou de retrouver leur pouvoir d'attraction et de séduction. Cette priorité, jointe aux contraintes dues au relief et aux risques naturels, conduit à définir trois principes majeurs pour l'aménagement du littoral :

- assurer une gestion économe de l'espace,
- requalifier les espaces situés en front de mer,
- étendre l'urbanisation de manière limitée dans les espaces proches du rivage.

• La gestion économe de l'espace

L'aménagement des communes littorales doit prendre en compte les besoins présents et futurs en matière d'activités économiques et d'intérêt général, d'habitat, de services et de transport.

C'est pourquoi, il est indispensable d'assurer une gestion économe des espaces partiellement urbanisés ou situés dans les franges urbaines. L'orientation est de "construire ou reconstruire la ville sur la ville" en favorisant, notamment, la structuration, la restructuration, voire la densification, des secteurs peu ou mal aménagés ; cette orientation ne faisant pas obstacle à l'extension de l'urbanisation en continuité de l'agglomération dans les conditions définies à l'article L146-4-I du code de l'urbanisme.

Ces restructurations doivent permettre dans le même temps d'améliorer la qualité paysagère du littoral en agissant sur les secteurs où l'urbanisation s'est développée de façon insuffisamment maîtrisée.

Ce souci de qualité accrue doit également trouver sa traduction dans le maintien des secteurs urbanisés sensibles : les vieilles villes et les vieux villages, certains ensembles résidentiels et certains fronts de mer "témoins" et caractéristiques de la Côte d'Azur. Ce maintien devra être assuré par la mise en oeuvre de mesures de sauvegarde de leurs valeurs architecturales, historiques ou culturelles.

• La requalification des espaces situés en front de mer

Entre des espaces urbains structurés s'étirent de longues bandes littorales qui, du fait de l'implantation des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que du manque de maîtrise de l'urbanisation, présentent des espaces de moindre qualité.

Dans ces espaces, notamment publics, il conviendra de favoriser, à l'échelle des unités de site, des projets de mise en valeur du front de mer ayant pour objectifs de :

- libérer des espaces au sol, en priorité le long du littoral ;
- créer des transparences visuelles et des parcours au travers de ces espaces pour favoriser les accès à la mer ;
- assurer un traitement, en terme de paysage et de prise en compte des nuisances, de la route de front de mer qui constitue aujourd'hui une coupure entre l'urbanisation et le rivage et qui est destinée à devenir à terme un boulevard urbain.

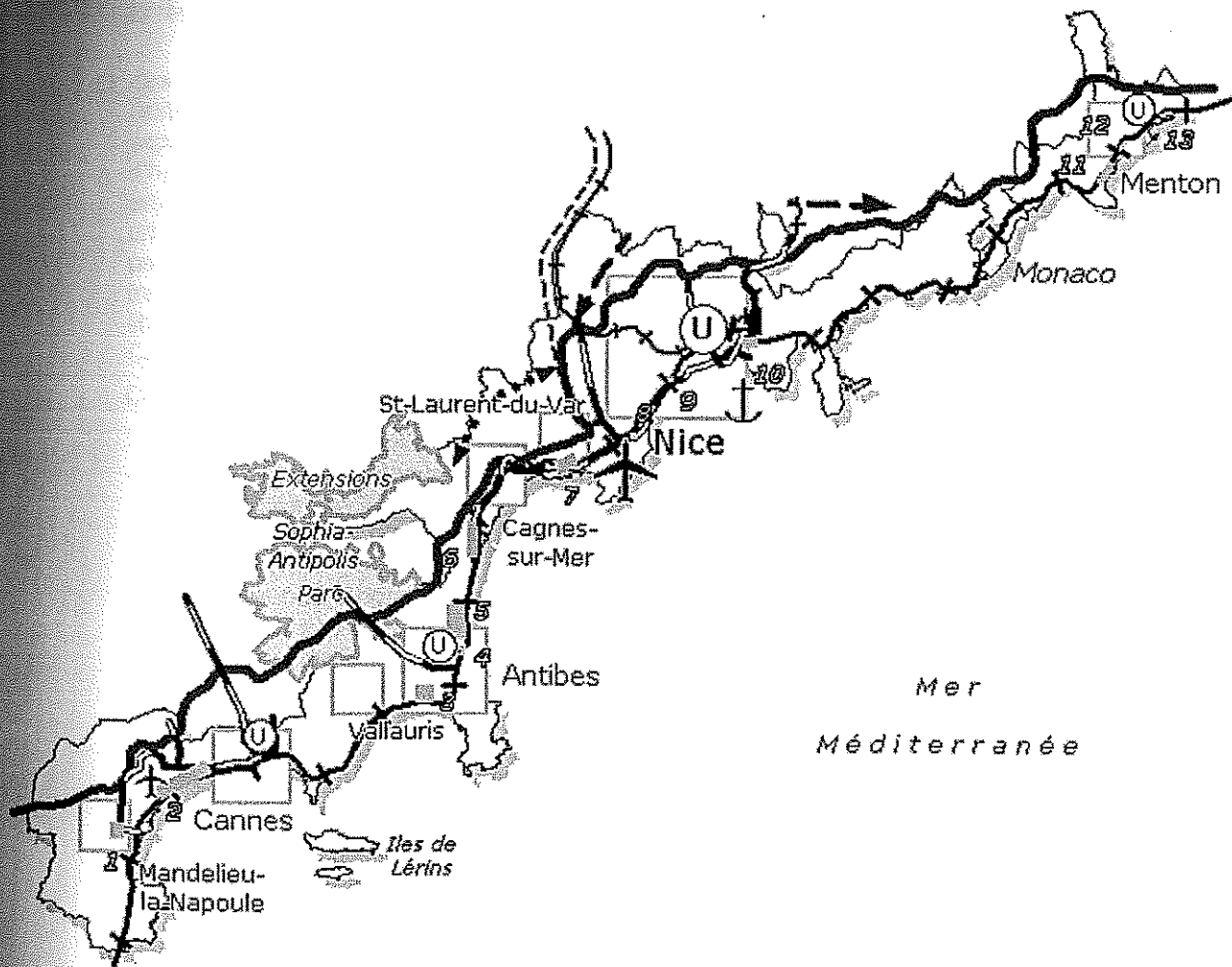
• L'extension limitée de l'urbanisation

Les dispositions de l'article L 146-4-II du code de l'urbanisme précisent que l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage doit être limitée. Les orientations et les modalités d'application de la "loi littoral" relative à ces dispositions tiennent compte des particularités géographiques locales et, en particulier, des espaces naturels et urbains dont il convient de préserver l'harmonie et l'équilibre.

L'urbanisation est quasi-continue le long de la côte et se développe sur une épaisseur importante, par rapport à la mer, bien au-delà des communes littorales. La différenciation entre les espaces urbanisés proches du rivage et ceux qui ne le sont pas doit donc être définie davantage à partir de relations visuelles de proximité, lorsque le relief permet de les caractériser, ou de "distance-temps" dans les espaces plats et urbanisés, plutôt que sur de simples critères de distance.

C'est à partir de ce principe que sera définie dans la partie III-124-2 ci-après (page 84), la limite des espaces proches du rivage.

14 - Littoral : centres, restructurations et infrastructures



⓪	Université	⚡	Réseau routier et projet
☐	Pôle Sophia et extensions	—	TCSP
▨	Espace - enjeu	+	Réseau ferré
□	Pôle urbain	✈	Aéroport
		⚓	Port de commerce

Dans les espaces proches du rivage, l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et de façon différenciée compte tenu notamment :

- **des "espaces urbanisés sensibles"** ⁽¹⁾, qui représentent environ 25 % des secteurs urbanisés proches du rivage où l'extension de l'urbanisation sera strictement limitée aux seules parcelles interstitielles du tissu urbain, ou "dents creuses" des îlots bâtis, ainsi qu'à la reconstruction et à la réhabilitation des bâtiments existants ;
- **des "espaces-enjeux"**, qui représentent environ 5 % des espaces proches du rivage, où l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier compte tenu de la capacité de ces espaces à accueillir une partie des besoins actuels et futurs de l'agglomération en matière d'habitat, d'activités et de services, et de l'intégration de cette extension dans son environnement, les sites et les paysages. Ces espaces sont caractérisés par leur urbanisation peu structurée et de faible qualité, par leur potentialité de développement et par leur situation privilégiée au regard des équipements, notamment des réseaux de transport en commun, existants ou à créer, et en particulier du futur TER sur la voie ferrée littorale et des transports en sites propres projetés dans les secteurs de Nice et de Cannes.

Ces espaces concernent :

- le secteur de "Minelle" (n° 1, sur la carte ci-contre) à Mandelieu-la-Napoule ;
- le secteur de "la Bocca" à l'Est de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu sur la commune de Cannes (n° 2) ;
- les secteurs du "Trianon" (n° 3), des "Pétroliers" (n° 4) et de "la Fontonne" (n° 5) à Antibes ;
- le secteur du "Logis de Bonneau" (n° 6) à Villeueuve-Loubet ;
- le secteur des "Vespins", du port et de la gare (n° 7) sur les communes de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var ;
- les secteurs de "Carras", (n° 8) de "Magnan" (n° 9) et de "Riquier" (n° 10) à Nice ;
- les secteurs de "Carnolès" (n° 11) sur les communes de Roquebrune-Cap-Martin et de Menton, de la gare (n° 12) et de "Garavan" (n° 13) à Menton.

Le secteur des "Pétroliers" à Antibes, doit permettre l'implantation d'une antenne universitaire nécessaire au développement de la formation dans le département. Les aménagements envisagés doivent être compatibles avec les caractéristiques des lieux et faire l'objet d'un traitement architectural et paysager de qualité ;

- **des "espaces neutres"**, où l'urbanisation ne présente pas d'enjeux aussi forts de protection ou de développement que ceux décrits précédemment. Dans ces espaces "neutres", la réalisation d'opérations de restructuration et de rénovation de quartiers, de réhabilitation de l'habitat ainsi que l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes, définies par les collectivités locales en fonction de leurs objectifs, doivent permettre d'assurer la diversité de l'habitat, conformément aux principes définis par la loi d'orientation pour la ville et de prendre en compte les objectifs en faveur du développement des transports en commun. L'extension de l'urbanisation sera limitée de manière, notamment, à éviter une augmentation importante des hauteurs des constructions, qui conduirait à modifier la silhouette générale de l'urbanisation littorale.

(1) définis page 84 ci-après.

III-124-2 - Les modalités d'application de la "loi littoral"

Ces modalités concernent l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage.

- **Rappel du texte de loi :**

L'article L.146-4-II du code de l'urbanisme mentionne "l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage".

- **Champ d'application :**

1 - Les espaces proches du rivage

La limite des espaces proches est représentée par un trait bleu sur la carte hors texte n° II : "le Littoral".

Sont considérés comme espaces proches du rivage :

- en dehors des parties densément bâties des grands centres urbains :
 - les espaces situés entre la mer et la première ligne de crête du grand paysage, notamment dans l'Estérel et la Riviera,
 - les espaces situés entre la mer et les grandes infrastructures de transit qui passent, en général, à plus d'un kilomètre du rivage et représentent un obstacle majeur dans les relations entre la terre et la mer, dans les plaines côtières notamment celles de la Siagne, de la Brague, du Loup et du Var.
- dans les parties densément bâties des grands centres urbains : les espaces situés une distance maximale d'un kilomètre de la mer, qu'il convient d'ajuster au tracé des grandes infrastructures de communication créant un effet de coupure dans la ville. La limite ainsi définie correspond sensiblement à la distance parcourue par un piéton en un quart d'heure pour atteindre le rivage de la mer dans son usage citoyen de proximité.

2 - Typologie des espaces proches du rivage

Dans les espaces proches du rivage et en dehors des espaces protégés au titre des orientations de la DTA et des modalités d'application de la "loi littoral", trois catégories d'espaces sont identifiées :

- les "**espaces urbanisés sensibles**" représentés par une trame de couleur rouge sur la carte hors texte n° II : "le Littoral". A ce titre, sont distingués :
 - le patrimoine urbain constitué par les vieilles villes, certains quartiers, villages anciens ou fronts de mer ainsi que les grandes trames urbaines issues des tracés du XIXème siècle avec leur accompagnement végétal et leurs espaces publics,
 - les parcs périurbains issus, pour la plupart, des grands lotissements où la trame parcellaire est régulière et organisée et où le végétal prédomine sur le minéral : c'est le domaine des grandes villas à l'architecture sophistiquée, aux jardins exubérants d'une grande richesse botanique,
 - certaines urbanisations diffuses à forte valeur paysagère telles que celles des caps, des grands versants dominant la mer, de certaines crêtes ou collines où ce type d'urbanisation a généré des paysages spécifiques, riches par leur couvert végétal et où le construit, de valeur architecturale très inégale, reste secondaire.

➤ les "espaces-enjeux" désignés par des étoiles de couleur rouge sur la carte précitée. Ils sont décrits page 83.

➤ les "espaces neutres" qui ne font pas l'objet d'un repérage sur la carte.

• **Les dispositions applicables :**

L'extension limitée de l'urbanisation s'apprécie à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et de façon différenciée pour les trois catégories d'espaces susvisés.

□ **Les espaces urbanisés sensibles**

L'image et l'équilibre actuels de ces espaces doivent être préservés. Les opérations d'urbanisme devront respecter les morphologies, l'organisation parcellaire le végétal et plus généralement les règles qui caractérisent ces espaces. Ceci implique :

- pour le patrimoine urbain, une bonne gestion de l'espace public, et le respect des formes urbaines (tracés, structure des îlots, morphologie du bâti, grandes perspectives, jardins, arbres d'alignement, etc. ...). La construction des îlots pourra être achevée selon les hauteurs, les densités et les volumes architecturaux des îlots voisins ; les opérations de démolition-reconstruction respectant ces critères pourront être autorisées ;
- pour les parcs périurbains, le respect du patrimoine architectural et végétal, le maintien de la trame foncière et de l'équilibre entre jardin et bâti. Une évolution douce de ces espaces est possible accompagnée de réaménagements de faible envergure ; la gestion du stationnement doit y être particulièrement soignée et économe d'espace ;
- pour les urbanisations diffuses, la prédominance du végétal sur le minéral afin de préserver l'image et la perception à l'échelle du paysage lointain. Les grands terrassements, les constructions de masse importante et d'une façon générale tous éléments susceptibles d'entraîner une mutation irréversible du paysage sont à exclure.

□ **Les espaces-enjeux**

Ces espaces peuvent être structurés ou restructurés compte tenu de leur capacité à accueillir une partie des besoins actuels et futurs de l'agglomération en matière d'habitat, d'activités, d'équipements et de services.

Compte tenu des enjeux que ces espaces représentent pour l'agglomération et en particulier pour sa partie littorale, leur structuration ou restructuration devra s'inscrire dans une réflexion d'ensemble quant à leur conception et dans un aménagement cohérent quant à leur réalisation.

L'extension de l'urbanisation visera à requalifier le paysage urbain. Elle sera intégrée dans son environnement, dans les sites et le paysage.

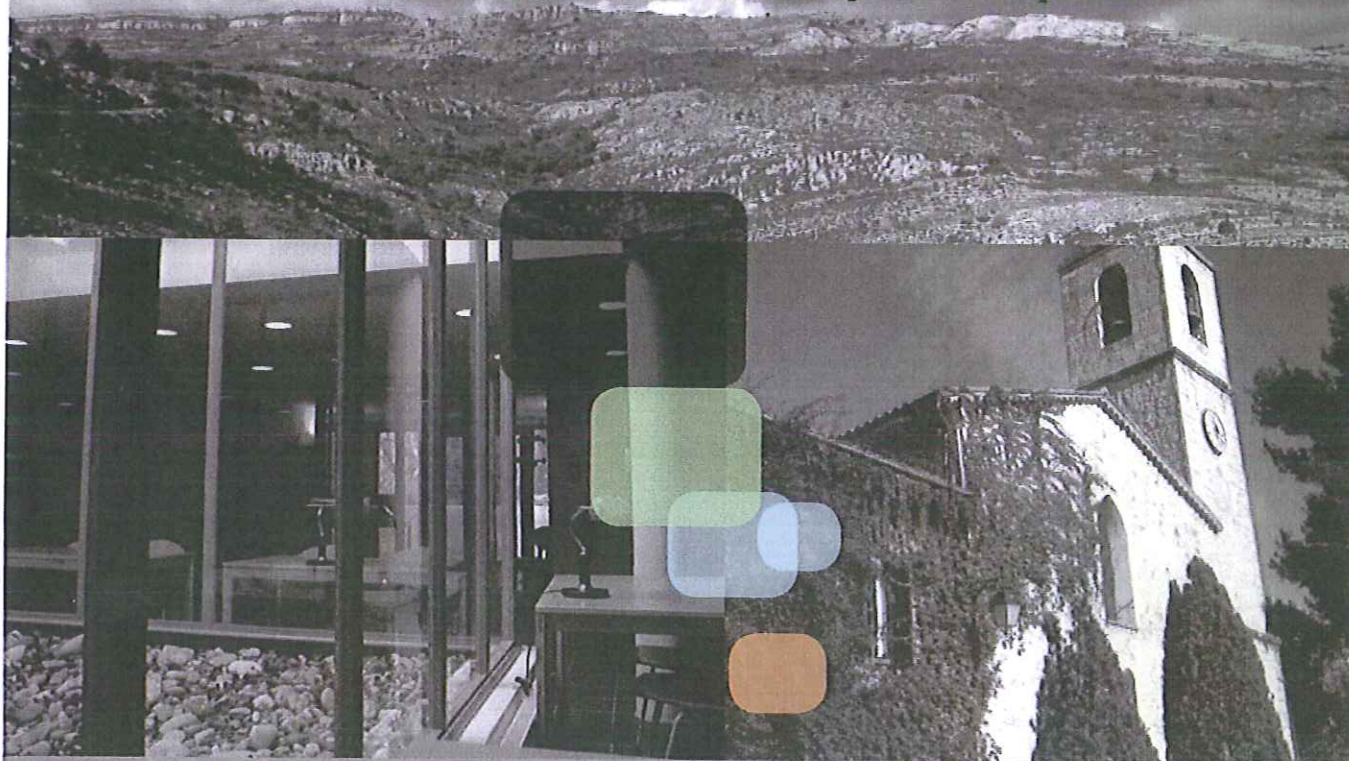
Les secteurs situés à proximité immédiate de la mer devront privilégier les relations avec le rivage.

□ **Les espaces neutres**

L'extension de l'urbanisation sera limitée en tenant compte des formes urbaines (densités, hauteurs, gabarits) des quartiers environnants.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis



Approuvé par délibération du conseil communautaire le 5 mai 2008



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS

L'OBJET ET LES EFFETS DU SCOT / 6

1 RAPPORT DE PRÉSENTATION / 9

I - LE DIAGNOSTIC / 11	
I-1 Le préambule / 13	
I-2 Le territoire / 15	
I-3 Les fonctions / 21	
Habiter la ville-pays / 23	
Travailler dans la ville-pays / 33	
Se déplacer dans la ville-pays / 43	
Accéder aux équipements de la ville-pays / 51	
I-4 Les prévisions de croissance et les enjeux / 57	
II - L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT / 67	
II-1 La présentation du territoire / 69	
II-2 Le paysage et le patrimoine / 79	
II-3 Les espaces non ou peu urbanisés / 99	
II-4 Les pressions sur l'environnement / 115	
II-5 Les ressources naturelles / 123	
II-6 Les risques et les nuisances / 131	
II-7 Les zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le SCOT / 137	
III - L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE / 141	
III-1 La méthodologie / 143	
III-2 Les incidences du SCOT sur l'environnement / 145	
III-3 Les indicateurs / 165	
III-4 Le résumé non technique / 169	
IV - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS DANS LE SCOT / 177	
V - CONCLUSION, LA MISE EN OEUVRE DU SCOT / 187	

2 PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD) / 189

I - AFFIRMER LA PLACE DE LA CASA DANS SON CONTEXTE, DE L'INTERNATIONAL AU LOCAL / 194	
I-1 Assurer le développement de la technopole de Sophia Antipolis / 194	
I-2 Contribuer au rayonnement de la Côte d'Azur et de la région PACA / 194	
I-3 Contribuer à la gestion cohérente de l'ensemble azuréen / 195	
II - POURSUIVRE ET RENOUVELER L'ATTRACTIVITÉ POUR ASSURER UN DÉVELOPPEMENT MAÎTRISÉ / 197	
II-1 Maintenir l'attractivité / 197	
II-2 Affirmer un « art de vivre » et garantir un développement solidaire / 197	
III - RENFORCER LES COMPLÉMENTARITÉS EXISTANTES, ORGANISER LA « VILLE-PAYS » / 201	
III-1 Valoriser l'environnement / 201	
III-2 Renforcer et diversifier les pôles de proximité / 203	
III-3 Faire émerger des « unités de voisinage » / 203	
III-4 Renforcer le maillage de l'agglomération / 205	

3 DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES (DOG)

/ 207

I - LES ORIENTATIONS POUR ORGANISER LA VILLE-PAYS	/ 212
I-1 Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés	/ 212
I-2 Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger	/ 216
I-3 Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers	/ 218
II - LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT	/ 220
II-1 L'habitat	/ 220
II-2 Les transports collectifs et l'urbanisation	/ 220
II-3 Les activités	/ 223
II-4 La prévention des risques	/ 224
II-5 La protection et la mise en valeur des paysages	/ 224
II-6 Les grands projets d'équipements	/ 228
III - L'APPLICATION DES LOIS LITTORAL ET MONTAGNE	/ 229
III-1 La mise en oeuvre des modalités d'application de la loi Littoral	/ 229
III-2 La mise en oeuvre des modalités d'application de la loi Montagne	/ 231
IV - LES UNITÉS DE VOISINAGE	/ 233
IV-1 L'unité de voisinage Sud : Antibes, Vallauris	/ 234
IV-2 L'unité de voisinage Centre : Valbonne, Biot	/ 236
IV-3 L'unité de voisinage Est : Villeneuve-Loubet, la Colle-sur-Loup, Saint-Paul, Tourrettes-sur-Loup	/ 238
IV-4 L'unité de voisinage Ouest : le Bar-sur-Loup, Châteauneuf, Opio, le Rouret, Roquefort-les-Pins	/ 240
IV-5 L'unité de voisinage Nord : Courmes, Caussols, Gourdon	/ 242
V - LES PLANS HORS TEXTE	
V-1 Plan indicatif d'assemblage des unités de voisinage (échelle : 1/50 000 ^e) ;	
V-2 Plan des unités de voisinage (échelle : 1/25 000 ^e) ;	
V-3 Plan de délimitation des espaces remarquables du littoral (échelle : 1/15 000 ^e)	

4 ANNEXES

/ 245

I - DONNÉES COMPLÉMENTAIRES AU DIAGNOSTIC	/ 247
I-1 Le territoire	/ 248
I-2 Habiter la ville-pays	/ 249
I-3 Travailler dans la ville-pays	/ 256
I-4 Se déplacer dans la ville-pays	/ 262
I-5 Accéder aux équipements de la ville-pays	/ 268
II - SUPERFICIES INDICATIVES DES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS ET DES ESPACES A DOMINANTE URBAINE DU SCOT	/ 275

1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

I - LE DIAGNOSTIC

II - L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

III - L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

III - 1 La méthodologie	/ 143
III - 2 Les incidences du SCOT sur l'environnement	/ 145
III - 3 Les indicateurs	/ 165
III - 4 Le résumé non technique	/ 169

IV - EXPLICATION DES CHOIX RETENUS DANS LE SCOT / 177

V - CONCLUSION, LA MISE EN OEUVRE DU SCOT / 187

2. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

d'atteindre une capacité globale de l'ordre de 300 emplacements.

II - 23 Une organisation multimodale des transports

Le diagnostic a montré que l'étalement urbain avait conduit à développer considérablement l'usage de la voiture, générant ainsi de multiples nuisances et des tensions croissantes sur le réseau routier.

Dans ces conditions, l'organisation des déplacements est devenue un enjeu fort de la qualité de vie des personnes qui habitent, ou travaillent, sur le territoire de la CASA.

Ainsi, la communauté d'agglomération a pour ambition de développer toutes les alternatives et les complémentarités à la circulation automobile.

Cet objectif conduit à favoriser, dans toutes les opérations nouvelles, un **partage équilibré de la voirie entre les différents usages** : piétons, deux roues, transports collectifs, voitures particulières. Cet équilibre nécessite :

- le développement d'un réseau de transports collectifs performants, en termes de fréquences, d'accessibilité, de temps de parcours ;
- l'aménagement de pistes cyclables et de chemins piétonniers, pour accéder, soit à ce réseau, soit, directement, aux centres, aux équipements et aux pôles d'emploi ...

Le développement des transports collectifs s'appuiera sur deux réalisations essentielles pour l'agglomération :

- la 3^e voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-mer, prolongée jusqu'à Nice, qui permettra la mise en place d'un véritable « réseau express », avec des cadences de l'ordre de 15 minutes.

Cette réalisation sera accompagnée de l'aménagement des gares, afin d'optimiser leur accessibilité, par tous les modes : bus, voitures, deux roues ;

- un transport en commun en site propre (TCSP) qui, partant de la gare d'Antibes aménagée en pôle d'échanges, desservira le parc d'activités de Sophia Antipolis et pourrait s'intégrer, à terme, dans le « réseau Côte d'Azur », en rejoignant la voie ferrée Cannes-Grasse.

Parallèlement à ces développements, la **politique de stationnement** aura pour principaux objectifs :

- dans les centres et les secteurs à enjeux d'habitat, de privilégier le stationnement des résidents et de maîtriser la circulation automobile par la réalisation de parkings « de dissuasion » périphériques,
- de réaliser des parcs-relais en cohérence avec le réseau de transport collectif.

En matière de **transports de marchandises**, les problèmes de « poids lourds » se posent en termes de desserte des zones d'activité et de livraisons dans les centres urbains.

Les principales zones d'activités sont situées à proximité de l'autoroute A8 – et desservies par les échangeurs d'Antibes et de Villeneuve-Loubet – ainsi qu'au nord-ouest du territoire, avec la carrière de Gourdon pour laquelle l'itinéraire de poids lourds actuellement privilégié passe par la RD 2085, entre le secteur de Pré du Lac et l'autoroute A8 à Villeneuve-Loubet.

L'organisation des livraisons, en particulier dans les principaux pôles urbains, prendra en compte un rééquilibrage du partage de la voirie qui permettra :

- une amélioration des conditions d'arrêt des véhicules de livraison ;
- une amélioration de l'environnement (promotion de véhicules « propres », réduction des distances de livraison) ;
- un renforcement de la dynamique des centres (réponses aux besoins

de stockage des commerces).

Un plan de déplacements urbains définira les programmes d'actions à engager pour atteindre l'ensemble des objectifs liés aux transports et déplacements.

II - 24 Une culture de l'innovation au service des futurs modes de vie

La communauté d'agglomération a pour objectif de favoriser une culture de l'innovation en exploitant les savoirs et savoir-faire de la technopole de Sophia Antipolis au service de futurs modes de vie.

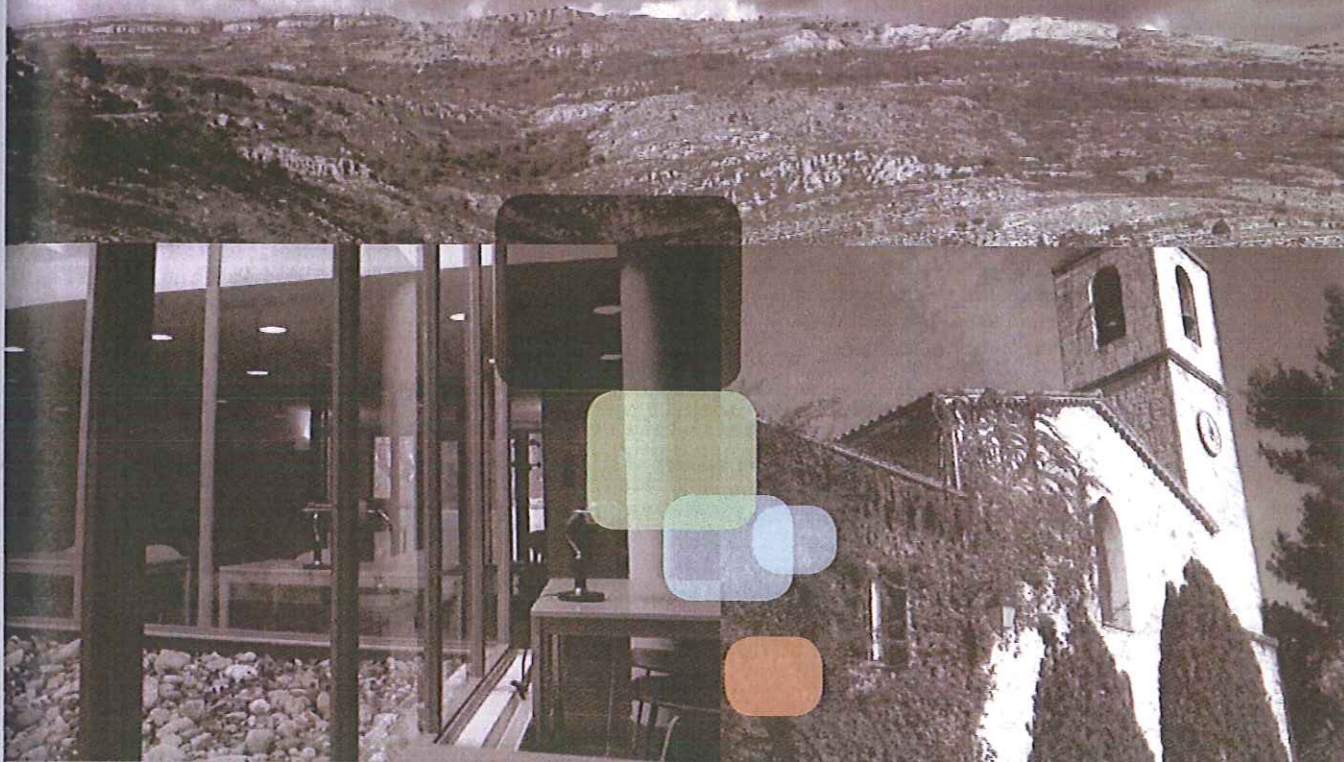
Pour concrétiser cet objectif, peuvent être citées, notamment :

- la promotion des nouvelles technologies de la communication dans les services, l'habitat ou les déplacements ;
- la maîtrise de l'énergie, en particulier par l'utilisation des énergies renouvelables ;
- les expérimentations dans le domaine du développement durable : programmes d'urbanisme, d'habitat ou d'activités intégrant le label « haute qualité environnementale » par, entre autres, la valorisation des sites et des paysages ;
- les innovations en matière de gestion urbaine, du télétravail, de la gestion de l'eau, de la prise en compte des risques naturels, du traitement des déchets...

Dans le même esprit, la communauté d'agglomération veillera à ce que le **développement de l'offre** en matière d'équipements culturels favorise les ambitions de création et d'innovation qui constituent l'une des identités de l'agglomération.

Plus largement la politique des services de la communauté d'agglomération, en collaboration avec l'ensemble des acteurs socio-économiques, doit permettre de répondre aux attentes des diverses catégories de la population : actifs, touristes, étudiants, retraités... en adaptant les horaires et conditions d'accueil aux multiples rythmes de vie.

DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES



Approuvé par délibération du conseil communautaire le 5 mai 2008



3 DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES (DOG)

I – LES ORIENTATIONS POUR ORGANISER LA VILLE-PAYS	/ 212
I-1 Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés	/ 212
I- 11 La protection et la valorisation des espaces naturels et des paysages	/ 212
I- 12 La limitation de l'étalement urbain	/ 213
I- 13 La structuration de l'espace urbain	/ 213
I- 14 Des formes urbaines adaptées	/ 215
I-2 Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger	/ 216
I- 21 Les « espaces naturels protégés »	/ 216
I- 22 Les continuités naturelles à préserver ou à créer	/ 217
I- 23 La protection des espaces naturels du littoral	/ 217
I- 24 La protection du réseau hydrographique	/ 217
I- 25 Les espaces agricoles à préserver	/ 217
I- 26 Les espaces et sites urbains à préserver	/ 217
I-3 Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers	/ 218
II - LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT / 220	
II-1 L'habitat	/ 220
II - 11 Un habitat diversifié	/ 220
II - 12 Une répartition de l'habitat équilibrée, conforme aux orientations d'aménagement de la ville-pays	/ 220
II-2 Les transports collectifs et l'urbanisation	/ 220
II - 21 Le développement des transports collectifs et de l'intermodalité	/ 220
II - 22 La cohérence entre le développement urbain et les transports collectifs	/ 222
II - 23 L'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs	/ 222
II - 24 La maîtrise des besoins de déplacement, de la circulation automobile et du stationnement	/ 222
II-3 Les activités	/ 223
II - 31 Le parc d'activités de Sophia Antipolis	/ 223
II - 32 Les activités commerciales	/ 223
II - 33 Les activités artisanales et industrielles	/ 223
II - 34 Les activités liées au tourisme et aux loisirs	/ 223
II-4 La prévention des risques	/ 224
II - 41 La prévention des risques d'inondations	/ 224
II - 42 La prévention des risques de feux de forêts	/ 224
II - 43 Les risques sismiques, les risques de mouvements de terrains et les risques technologiques	/ 224
II - 44 Les risques pour la santé	/ 224
II-5 La protection et la mise en valeur des paysages	/ 224
II - 51 La protection des paysages	/ 224
II - 52 La mise en valeur des entrées de ville, les voies nouvelles	/ 226

3 DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES (DOG)

II - 6 Les grand projets d'équipements	/ 228
II - 61 Les transports et déplacements	/ 228
II - 62 L'enseignement supérieur	/ 228
II - 63 La gestion de l'eau et l'alimentation en eau potable	/ 228
II - 64 L'élimination des déchets	/ 228
III - L'APPLICATION DES LOIS LITTORAL ET MONTAGNE	/ 229
III - 1 La mise en oeuvre des modalités d'application de la loi Littoral	/ 229
III - 11 Les espaces remarquables (article L. 146-6 du code de l'urbanisme)	/ 229
III - 12 Les coupures d'urbanisation (article L. 146-2 du code de l'urbanisme)	/ 230
III - 13 L'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage (article L. 146-4-II du code de l'urbanisme)	/ 230
III - 2 La mise en oeuvre des modalités d'application de la loi Montagne	/ 231
III - 21 La frange sud de la zone Montagne	/ 231
III - 22 Le Haut-Pays	/ 232
IV - LES UNITÉS DE VOISINAGE	/ 233
IV - 1 L'unité de voisinage Sud : Antibes, Vallauris	/ 234
IV - 2 L'unité de voisinage Centre : Valbonne, Biot	/ 236
IV - 3 L'unité de voisinage Est : Villeneuve-Loubet, la Colle-sur-Loup, Saint-Paul, Tourrettes-sur-Loup	/ 238
IV - 4 L'unité de voisinage Ouest : le Bar-sur-Loup, Châteauneuf, Opio, le Rouret, Roquefort-les-Pins	/ 240
IV - 5 L'unité de voisinage Nord : Courmes, Caussols, Gourdon	/ 242
V - LES PLANS HORS TEXTE	
V - 1 Plan indicatif d'assemblage des unités de voisinage (échelle : 1/50 000^e)	
V - 2 Plan des unités de voisinage (échelle : 1/25 000^e)	
V - 21 Plan de l'unité de voisinage Sud : Antibes, Vallauris	
V - 22 Plan de l'unité de voisinage Centre : Valbonne, Biot	
V - 23 Plan de l'unité de voisinage Est : Villeneuve-Loubet, la Colle-sur-Loup, Saint-Paul, Tourrettes-sur-Loup	
V - 24 Plan de l'unité de voisinage Ouest : le Bar-sur-Loup, Châteauneuf, Opio, le Rouret, Roquefort-les-Pins	
V - 25 Plan de l'unité de voisinage Nord : Courmes, Caussols, Gourdon	
V - 3 Plan de délimitation des espaces remarquables du littoral (échelle : 1/15 000^e)	
V - 31 Plan de délimitation des espaces remarquables du littoral d'Antibes	
V - 32 Plan de délimitation des espaces remarquables du littoral de Vallauris	
V - 33 Plan de délimitation des espaces remarquables du littoral de Villeneuve-Loubet	

3. DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

II - LES OBJECTIFS DES POLITIQUES PUBLIQUES D'AMÉNAGEMENT

II - 1 L'habitat

Le document d'orientations générales précise « les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ».

II - 11 Un habitat diversifié

La croissance de la population, qui passerait de 170 000 habitants en 2004 à 193 000 en 2020, conduit à prévoir, en tenant compte d'une légère diminution de la taille des ménages, une augmentation du parc de résidences principales de l'ordre de 12 500 logements, soit une moyenne d'environ 800 logements par an.

Afin de réduire les dysfonctionnements constatés dans le diagnostic, la construction de logements devra s'effectuer en poursuivant les objectifs généraux, retenus dans le programme local de l'habitat approuvé en 2005, et confirmés dans le PADD. Ainsi, il conviendra de diversifier l'offre en rendant le parc de logements plus adapté et accessible aux actifs, en maîtrisant le marché des résidences secondaires et en mobilisant tous les créneaux de production, notamment la réhabilitation de l'habitat ancien.

La forte compétition entre les divers usages d'un foncier limité, a conduit la communauté d'agglomération à fixer, dans le programme local de l'habitat, des objectifs volontaristes en matière de production annuelle moyenne de logements conventionnés : de l'ordre de 300 dans la production neuve et 200 dans la réaffectation de l'ancien. Ces objectifs quantitatifs, qui s'inscrivent dans la perspective d'un rééquilibrage social de la population, seront réévalués en fonction des évolutions socio-économiques : ils devraient être globalement maintenus, si les prévisions actuelles sont confirmées.

II - 12 Une répartition de l'habitat équilibrée, conforme aux orientations d'aménagement de la ville-pays

L'habitat sera réparti conformément aux orientations d'aménagement retenues pour l'ensemble du territoire communautaire, et précisées à l'échelle des unités de voisinage. Ces orientations assurent une répartition équilibrée de l'habitat, tenant compte des localisations des équipements, des services, des commerces et des activités.

Il se traduira par des formes urbaines diversifiées, adaptées à l'environnement : maisons de village, lotissements, groupes d'habitations individuelles ou semi collectives, petits immeubles...

Il s'implantera, prioritairement, en favorisant la mixité sociale, dans les quartiers les mieux desservis par les transports collectifs et, notamment, dans les secteurs à enjeux de développement tels que les secteurs ayant une « fonction centrale » ou une « dominante habitat », identifiés dans chacune des unités de voisinage.

La mise en œuvre de ces orientations doit permettre de répondre, qualitativement et quantitativement, aux besoins en matière d'habitat, et d'habitat social en particulier.

II - 2 Les transports collectifs et l'urbanisation

Le document d'orientations générales précise :

- « les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs » ;
- « les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ».

II - 21 Le développement des transports collectifs et de l'intermodalité

Le PADD a souligné l'objectif de développer toutes les alternatives et les complémentarités à la circulation automobile, en les intégrant dans un schéma départemental multimodal.

Le document d'orientations générales inscrit dans ce cadre :

- la **voie ferrée littorale** qui assurera un transport performant grâce à la réalisation de la 3^e voie entre Antibes et Nice. La gare d'Antibes doit être considérée comme un véritable « pôle multimodal » permettant les échanges entre tous les modes de déplacements, notamment, avec le futur transport en site propre. Les quatre autres gares seront également aménagées pour favoriser la mobilité.

- un **transport en commun en site propre (TCSP)** dont le « principe » figure sur les plans du SCOT. Ce TCSP desservira, à partir du pôle multimodal d'Antibes les quartiers du centre et du nord de la ville, jusqu'à l'autoroute A8, puis les futurs secteurs de développement du parc de Sophia Antipolis, situés à Valbonne le long de la RD 103, où sera réalisé un second pôle multimodal. A terme, ce TCSP rejoindra l'axe Cannes-Gasse et desservira les extensions nord du parc d'activités.

L'amélioration de la qualité de service des transports en commun sera également recherchée en privilégiant les voies réservées en zones urbaines denses, et la régulation des carrefours critiques donnant la priorité aux véhicules de transports publics.

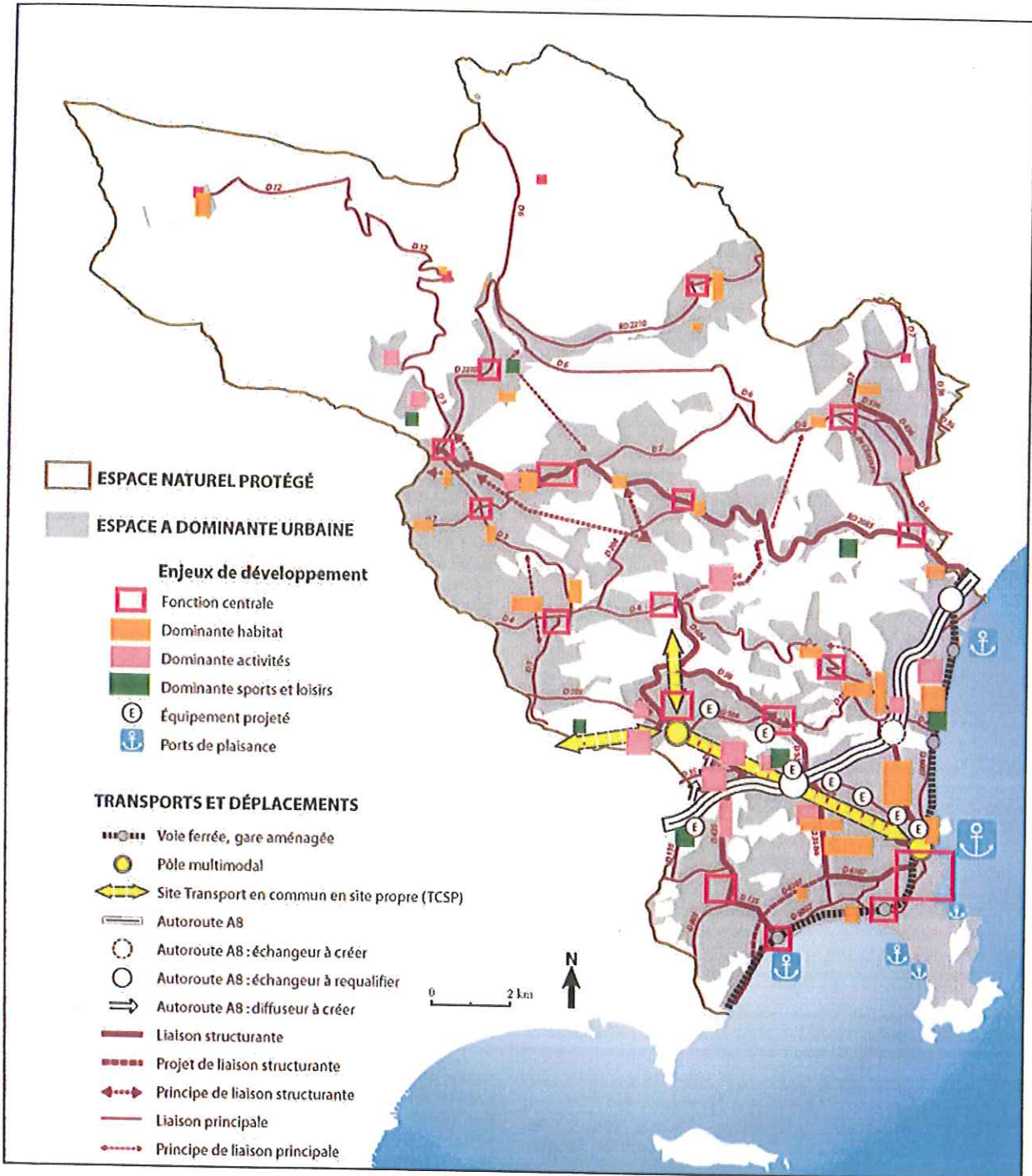
Cette amélioration concernera particulièrement les principales routes, en général départementales, qui constituent, avec l'autoroute A8, le réseau majeur des déplacements automobiles et des transports collectifs, par car et par bus, du département et de la communauté d'agglomération. Ce réseau est constitué, dans l'aire du SCOT, par :

- les « **liaisons structurantes** » qui assurent les transports et déplacements entre les agglomérations, à l'échelle du territoire des Alpes-Maritimes ;

- les « **liaisons principales** » qui assurent des relations à l'échelle des unités de voisinage, ainsi qu'avec les territoires qui jouxtent l'aire de la CASA.

3. DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

TRANSPORTS COLLECTIFS ET URBANISATION (ORIENTATIONS PRINCIPALES)



3. DOCUMENT D'ORIENTATIONS GÉNÉRALES

Les liaisons futures, structurantes ou principales, complètent le maillage de ce réseau, et sont identifiées, en tant que :

- « **projet de liaison** », lorsque le tracé est défini (RD 604 et 6107) ;
- « **principe de liaison** », lorsque la future voie répond à des objectifs précisés dans les plans des unités de voisinage, sans qu'un tracé ait été défini. Dans ce cas, la représentation cartographique (un trait pointillé avec deux flèches) symbolise un « principe » : ces voies feront, en temps utile, l'objet d'études et de décisions, dans le cadre des dispositions réglementaires en vigueur, afin d'en déterminer le tracé.

Les déplacements par les modes doux seront facilités.

Des itinéraires de circulations douces, au travers d'un maillage de voies et d'espaces publics adaptés, desserviront particulièrement les centres anciens, les équipements collectifs et les gares et arrêts des réseaux de transports publics, afin de développer l'usage de ces modes et éviter l'utilisation de la voiture pour de courts trajets de proximité.

Sur les distances plus importantes, une armature des principaux axes cyclables sera mise en place. Elle intégrera, notamment, dans un cadre départemental, la route du bord de mer, ainsi qu'un axe est-ouest, de Villeneuve-Loubet à Grasse.

Une offre de stationnement sécurisé pour les deux roues sera développée sur le domaine public, à proximité des générateurs spécifiques (centres, gares, équipements...).

II - 22 La cohérence entre le développement urbain et les transports collectifs

Les centres anciens et émergents (« fonctions centrales ») sont desservis par le réseau de transports collectifs.

Les secteurs à enjeux de développement ont été identifiés en fonction de leur accessibilité, actuelle ou future, par ce réseau et, de façon générale, il est préconisé de favoriser les restructurations et les densifications dans tous les espaces situés à proximité des axes de transport collectif.

Ainsi, les orientations de l'organisation du territoire de la ville-pays, définies dans le SCOT, sont fondées sur la cohérence entre l'aménagement urbain, le développement de l'habitat et des activités, et le maillage des transports collectifs.

Par ailleurs, la qualité de la desserte du parc d'activités de Sophia Antipolis est un facteur décisif pour pérenniser le développement de ce parc. Outre l'amélioration des accès par l'autoroute A8, il faut souligner l'objectif, à partir du pôle multimodal d'Antibes, de réaliser un TCSP en direction des futures zones d'activités du Fugueiret, des Clausonnes, des Cistes et du Pré de Bati, ainsi qu'une desserte « express » par bus, en empruntant la RD 35 bis.

II-23 L'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs

Dans le cadre de la cohérence entre le développement urbain et les transports collectifs deux priorités sont définies :

- favoriser, l'urbanisation des espaces facilement accessibles à partir de la voie ferrée, puis, dans une seconde phase, à partir du TCSP ;
- favoriser, de façon générale, le développement et la valorisation des espaces urbains actuellement desservis par le réseau de transport collectif.

Les secteurs à enjeux de développement concernés par ces priorités comporteront une offre diversifiée en logements, notamment conventionnés, en activités, en équipements ...

Parallèlement, les accès aux transports collectifs, gares, stations et arrêts de bus seront rationalisés et valorisés (espaces publics, aires de stationnement, pistes cyclables, cheminements piétons).

II-24 La maîtrise des besoins de déplacement, de la circulation automobile et du stationnement

La maîtrise des besoins de déplacement apparaît comme le corollaire des orientations liées à la mixité fonctionnelle et au réinvestissement urbain.

Ainsi, le renforcement des secteurs identifiés en tant que « fonctions centrales » a pour objectif principal de regrouper un nombre significatif d'équipements, de commerces et de services, afin de répondre aux besoins de la population, à l'échelle des « unités de voisinage ». Cet objectif doit limiter les déplacements « de nécessité ». De même, le maillage des espaces récréatifs, s'appuyant sur les espaces naturels protégés et les « axes bleus », réduira les distances des déplacements liés aux loisirs.

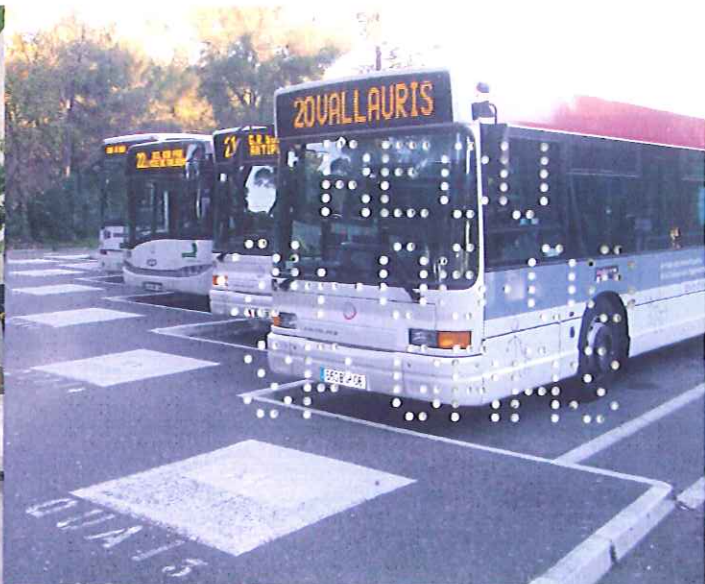
La priorité donnée aux transports collectifs (voie ferrée, TCSP, liaisons structurantes et principales), l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables et de sentiers piétonniers, répondent à l'objectif, exprimé dans le PADD, de développer toutes les alternatives et les complémentarités à la croissance de la circulation automobile.

La cohérence du réseau de transport et de circulation est essentielle pour réduire de manière significative la part de l'automobile dans les déplacements. Dans ce domaine, l'accent sera mis sur l'aménagement des « pôles multimodaux » : gare d'Antibes et futur pôle des Bouillides, dans le parc d'activités de Sophia Antipolis, ainsi que des gares et des principaux arrêts des transports collectifs.

Dans ce cadre, la réalisation de parcs-relais favorisera les échanges intermodaux et contribuera à faciliter l'usage des modes alternatifs à l'automobile.

D'une manière générale, la politique de stationnement sera adaptée aux orientations d'aménagement : ainsi, afin de renforcer l'attractivité des centres, le stationnement des résidents et le stationnement rotatif devraient être favorisés.

En matière de transport de marchandises, l'itinéraire poids lourds existant à partir des carrières de Gourdon, devra être amélioré, notamment pour la desserte du sud-ouest du département. Cet objectif nécessite une coordination avec le département et les collectivités territoriales concernées.



P D U

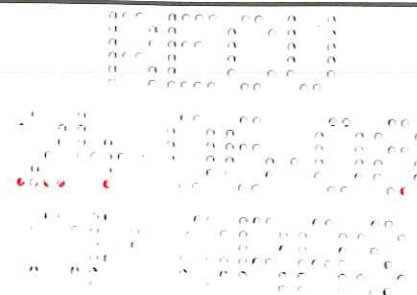
plan de déplacements urbains



UN NAUTE
DE LA GÉNÉRATION
2000-2015



**Pour une mobilité ouverte à tous
et respectueuse de notre qualité de vie**



Plan de **D**éplacements **U**rbains de la
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
Adoption en Conseil Communautaire du
05 mai 2008

Sommaire

Du Projet d'Agglomération ... au Plan de Déplacements Urbains 9

I- Préambule : une explication claire du déroulement de la démarche du PDU 11

A- Le cadre législatif des Plans de Déplacements Urbains	11
1- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)	13
2- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)	13
3- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU).....	13
4- La loi pour l'égalité des droits et des chances.....	14
5- Le décret relatif à l'évaluation environnementale.....	14

B- Le Périmètre des Transports Urbains (PTU)	15
--	----

C- La démarche d'élaboration du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.....	16
1- Rappel de la démarche.....	16
2- L'organisation des comités.....	16
3- Les étapes du document PDU	18
4- Une démarche partagée.....	19

D- Le PDU : la déclinaison « déplacements » des documents communautaires existants de planification	20
1- Le Projet d'Agglomération : les enjeux « déplacements »	21
2- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) : les enjeux « déplacements »	22

II- Diagnostic synthétique : Un territoire singulier avec de forts enjeux de mobilité..... 23

A. Les caractéristiques du Territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis ..	25
1- Un territoire hétérogène	25
2- Un territoire Multipolaire.....	25
3- Un territoire orienté Est-Ouest et coupé par de grandes infrastructures	26
4- Un territoire très attractif.....	26

B. Les caractéristiques des déplacements quotidiens	27
1- Une part hégémonique de la voiture	27
2- Des échanges avec l'extérieur équilibrés.....	28
3- Des transports collectifs en mutation et à développer.....	29
4- Un réseau de voirie à compléter et à adapter aux objectifs du PDU	31
5- Une offre de stationnement à optimiser	32
6- Des modes doux à promouvoir	33
7- Des flux de marchandises à organiser.....	35
8- Des changements de comportements possibles	36

III- ENJEUX et OBJECTIFS : Pour une mobilité ouverte à tous et respectueuse de la qualité de vie 37

Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains.....	39
--	----

A. Promouvoir les transports collectifs.....	41
1- Modernisation du réseau Envibus	41

2- Créer un lien en transport collectif structurant Nord-Sud.....	43
3- Développer l'intermodalité	44
B. Renforcer les liens entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins	49
1- Ouvrir le territoire vers l'extérieur	49
2- Accroître les potentialités des grandes infrastructures routières et des transports collectifs.....	50
C. Favoriser les circulations douces.....	52
1- Densifier le maillage modes doux pour relier les équipements de proximité et créer des itinéraires cyclables continus	52
2- Sécuriser les déplacements modes doux et reconquérir les espaces centraux	53
3- Résorber les effets de coupures.....	54
4- Vers une autonomie des déplacements pour tous, sans exclusions.....	54
D. Agir pour des voiries plus sûres	55
1- Résorber les points noirs de fluidité et de sécurité	55
2- Unifier le territoire en complétant le grand maillage.....	55
3- Protéger les villages en aménageant leurs traversées.....	56
4- Harmoniser le traitement des voies sur l'ensemble du territoire.....	56
E. Conforter le dynamisme des centres urbains et villages.....	57
1- Organiser une politique de stationnement au service des objectifs du PDU	57
2- Organiser les flux de marchandises pour renforcer le dynamisme commercial et améliorer le cadre de vie	58
F. Inciter à une écomobilité des salariés et des scolaires	60
1- Encourager les Plans de Déplacements Entreprise.....	60
2- Développer le covoiturage	61
3- Promouvoir l'écomobilité dans les écoles	61
G. Aider aux changements des comportements	62
1- Innover pour mieux servir.....	62
2- Communiquer et sensibiliser.....	62

IV- Programme d'Actions : une définition précise des actions par fiche pour une meilleure lisibilité..... 63

Rappel des objectifs et descriptif du contenu d'une fiche65

Renforcer l'attractivité du territoire en préservant la qualité de vie 71

A. Améliorer l'accessibilité du territoire en favorisant les modes alternatifs à la voiture 71

1- PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 - En améliorant la qualité du service rendu aux usagers

FICHE 1 : Mettre en place le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) & Système d'Aide à l'Information Voyageurs (SAIV)73

FICHE 2 : Installer la Billettique : titre de transport électronique et interopérable.....74

FICHE 3 : Améliorer les temps de parcours

FICHE 4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis76

FICHE 5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)	77
FICHE 6 : Intégrer les lignes scolaires dans le réseau urbain	81
FICHE 7 : Offrir un cadencement ferroviaire au quart d'heure	82

1.2 - En améliorant l'accessibilité

FICHE 8 : Améliorer l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus	83
FICHE 9 : Améliorer les points d'arrêts du réseau : privilégier l'arrêt en pleine voie	84

2- RENFORCER L'INTERMODALITE

2.1 - En créant des pôles d'échanges

FICHE 10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes	85
FICHE 11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine	87
FICHE 12 : Créer des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires	88

2.2 - En créant des parcs-relais

FICHE 13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains	93
--	----

2.3 - En créant des parcs à vélos

FICHE 14 : Expérimenter une vélostation à la gare ferroviaire d'Antibes	97
---	----

3- RENDRE LE RESEAU DE VOIRIE PLUS SUR

3.1 - En résorbant les points noirs routiers

FICHE 15 : Mettre en œuvre le programme de travaux sur le réseau départemental	98
--	----

3.2 - En adaptant les caractéristiques physiques des voies aux vitesses souhaitées

FICHE 16 : Définir un schéma fonctionnel de la voirie sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	101
---	-----

4- COMPLETER LE MAILLAGE CASA

FICHE 17 : Créer un itinéraire Est-Ouest dans le moyen-pays et unifier le haut-pays avec le littoral	102
FICHE 18 : Repenser les itinéraires poids lourds pour les flux de marchandises et contractualiser avec les professionnels	105
FICHE 19 : Ouvrir davantage l'A8 au territoire traversé	106

Organiser la ville-Pays en renforçant les pôles de proximité 107

B. Préserver et conforter les centralités 107

1- PRESERVER LA VIE DES CENTRES URBAINS ET VILLAGES

FICHE 20 : Protéger les centralités actuelles ou émergentes de la grande circulation	109
FICHE 21 : Prendre en compte les besoins spécifiques de stationnement	113

2- CONTRIBUER AU DYNAMISME COMMERCIAL

FICHE 22 : Définir les conditions d'accès des livraisons aux centres-villes et rapprocher les réglementations communales	114
FICHE 23 : Expérimenter un Espace Logistique de Proximité	115
FICHE 24 : Favoriser le stationnement de courte durée	116

3- MAITRISER L'USAGE DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

FICHE 25 : Recommander les normes de stationnement sur le domaine privé	117
---	-----

Organiser la ville-Pays en faisant émerger les unités de voisinage	119
C: Développer les déplacements de proximité	119
1- PACIFIER LES ESPACES PUBLICS AU PROFIT DES MODES DOUX	
FICHE 26 : Créer des espaces pacifiés à travers la valorisation de l'espace public et la lutte contre le stationnement illicite	121
2- DENSIFIER LE MAILLAGE DES MODES DOUX	
FICHE 27 : Réaliser des aménagements piétonniers	125
FICHE 28 : Réaliser des itinéraires cyclables pour relier les équipements de proximité et mailler le territoire.....	126
FICHE 29 : Renforcer le stationnement vélos sur le domaine public	129
3- DEVELOPPER ET SECURISER L'ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS	
FICHE 30 : Préserver les continuités modes doux dans les zones urbaines existantes et dans les projets d'urbanisation	130
Garantir un développement solidaire des territoires.....	131
D. Créer une solidarité entre le littoral et le haut, moyen pays	131
1- DEVELOPPER UNE TARIFICATION ATTRACTIVE	
FICHE 31 : Assurer une politique tarifaire attractive.....	133
2- ETENDRE LE SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE	
FICHE 32 : Développer le TAD sur les 16 communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	134
3- METTRE EN PLACE LE COVOITURAGE	
FICHE 33 : Créer un site de covoiturage avec le SITP et SILLAGES	135
E. Accompagner les changements de comportement	137
1- FAIRE CONNAITRE LES ACTIONS PUBLIQUES	
FICHE 34 : Informer sur les services publics existants auprès des usagers et créer une centrale d'information multimodale	139
2- DEVELOPPER LES PARTENARIATS	
FICHE 35 : Accompagner la recherche et les projets innovants sur les déplacements.....	140
FICHE 36 : Participer aux journées nationales et européennes de sensibilisation sur les déplacements et créer un événement sur la mobilité	141
FICHE 37 : Mettre en place un conseil en mobilité et suivre la réalisation de PDE : création du PASS ENTREPRISE	142
FICHE 38 : Créer un lieu d'échanges et d'examen des temps : la gestion des temps.....	143
3- LA CASA COMME VALEUR D'EXEMPLE	
FICHE 39 : Réaliser le PDE de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.....	144
F. Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU	145
FICHE 40 : Créer un observatoire PDU en lien avec l'observatoire des déplacements	147
FICHE 41 : Participer à la réalisation d'une nouvelle enquête ménages	148

V- Cartes de synthèse : une représentation de l'ensemble des mobilités 149

A. Carte des réseaux de transport en commun projetés et intentions d'implantation des parcs relais	150
B. Schéma des intentions cyclables.....	154
C. Carte du réseau de voirie projeté.....	158
D. Schéma multimodal des déplacements	162

VI- Financements : une perspective financière transparente 165

A. Le tableau estimatif prévisionnel des investissements par grands objectifs	167
B. Le tableau des interventions financières de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	168
C. Les modalités d'octroi des fonds de concours	170
D. Le chronogramme	172

VII- Tables d'information : une compréhension aisée des termes techniques, sigles employés et une identification rapide du positionnement des cartes..... 175

A. Les sigles	177
B. Le glossaire	179
C. Les cartes	180

VIII- ANNEXES

- ANNEXE 1 : Guide des aménagements de voirie
- ANNEXE 2 : Charte d'aménagement des points d'arrêt et d'accessibilité au bus
- ANNEXE 3 : Bilan de la consultation publique Phase 1 : septembre – octobre 2006
- ANNEXE 4 : Annexe accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

Les pôles organisés en lien avec les quatre gares TER contribueront à accroître le rayonnement des gares, en améliorant les points d'accès à celles-ci et par la création d'offre nouvelle de stationnement (parcs-relais).

De manière plus diffuse, des parcs-relais seront créés à quelques arrêts des lignes de bus structurantes.

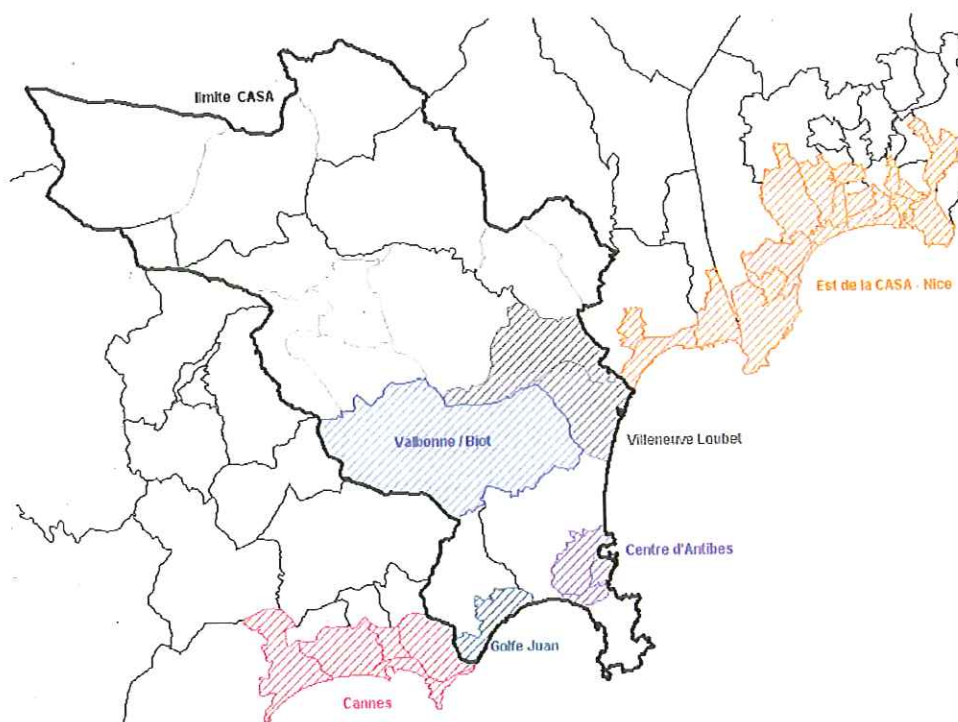
Pour exploiter au maximum les améliorations de desserte ferroviaire et routière en transport public de ces lieux de convergence, l'ouverture des gares par plusieurs points d'accès aux quais pour les piétons constitue un besoin impératif.

Objectifs du PDU en matière de transports collectifs

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, deux secteurs présentent des atouts importants pour la promotion des modes alternatifs à la voiture :

- Le littoral, qui abrite plus de 70% de la population de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- Antibes et Sophia Antipolis qui concentrent plus de 50.000 emplois sur 72 000 emplois Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Sur ces deux secteurs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les transports collectifs et les deux roues (essentiellement des motos), atteignent des parts de marché non négligeables et nettement supérieures à la moyenne sur l'ensemble de l'agglomération (4%). Les valeurs indiquées résultent d'une actualisation de l'enquête Ménages à partir des enquêtes Origine-Destination d'ENVIBUS sur les principales lignes de désirs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.



zonage de l'enquête ménages 1998

Les lignes de désirs en transports collectifs sont ainsi les suivantes, dans la situation actuelle :

Lignes de désirs	Transports Collectifs % actuels (marche à pied exclue)	Nombre de voyages TC / jour (estimation 2004)
1/ Valbonne/Biot - Centre Antibes	13%	1070
2/ Valbonne/Biot - Golfe Juan Cannes	10%	680
3/ Valbonne/Biot - V. Loubet Nice	6%	640
4/ Axe littoral interne CASA	8%	2400
5/ Axe littoral CASA / Cannes	13%	870
6/ Axe littoral CASA / Nice	6%	1770

L'objectif du PDU de doubler la clientèle des transports collectifs sur une dizaine d'années, constitue un défi ambitieux mais réaliste si l'effort entrepris s'inscrit, comme c'est le cas avec le PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, dans la durée. Il s'agit de passer de 4%, actuellement constatés sur l'ensemble de l'agglomération, à 7% à l'horizon du PDU. Cet objectif ne sera atteint que si les transports collectifs routiers opérant sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les TER constituent un système global de transport capable d'offrir une véritable alternative à la voiture.

L'évaluation des parts modales « Transports collectifs » est issue d'une approche par analogie réalisée à dire d'experts. En l'absence d'un modèle multimodal opérationnel, il s'agit de la méthode globale la plus pertinente pour évaluer l'impact potentiel du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sur les grandes liaisons.

L'offre en transports collectifs future, prise comme référence pour les estimations de part modale, se caractérise comme suit :

- Un réseau hiérarchisé et lisible,
- Une offre performante,
- Une information sur le réseau, étendue,
- Une interopérabilité de la tarification,
- La réalisation de parcs relais,
- Une offre TER au quart d'heure en heure de pointe,
- La réalisation de logements et d'emplois dans les périmètres de moins de 1 km des gares de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,
- Le développement de la gare multimodale d'Antibes et intermodalité avec le TCSP.

Les parts modales estimées, représentent des objectifs raisonnablement optimistes à 10-15 ans. Elles nécessitent un engagement fort, constant et cohérent sur la période couverte par le PDU. Les estimations mettent en évidence que les ruptures de charges constituent des freins importants pour un usage intensif des Transports Collectifs.

Il en résulte des perspectives plus modestes sur les liaisons de type Valbonne / Biot vers Nice ou Cannes.

- **Objectifs PDU de parts modales des transports collectifs :**

Liaisons pertinentes	Part actuelle estimée	Part future estimée
1/ Valbonne/Biot - Centre Antibes	13%	20-25%
2/ Valbonne/Biot - Golfe Juan Cannes	10%	12%
3/ Valbonne/Biot - V. Loubet Nice	6%	12%
4/ Axe littoral interne CASA	8%	14-18%
5/ Axe littoral CASA / Cannes	13%	17-22%
6/ Axe littoral CASA / Nice	6%	15-25%

La part modale est établie sur les seuls modes motorisés et mécanisés (marche à pied exclue)

Rappel des objectifs et descriptif du contenu d'une fiche

Le projet d'agglomération affirme dans ses axes d'orientation, la volonté d'un art de vivre, l'organisation de la ville-pays, la garantie d'un développement solidaire de notre territoire tout en continuant à assurer un développement technopolitain à l'échelle locale et internationale et en contribuant à une gestion cohérente de l'ensemble azuréen.

Cette volonté de mieux vivre notre agglomération se construit en partie à travers la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains pour une mobilité ouverte à tous et respectueuse de la qualité de vie.

L'ouverture de la mobilité à tous, quel que soit notre âge, notre condition physique, notre niveau social, est conçue comme un service public accessible à tous, à travers l'offre du réseau ENVIBUS, d'offres complémentaires de déplacements (transport à la demande, covoiturage, vélo...). Cette ouverture de la mobilité se traduit également par un renforcement du maillage du territoire, par la réalisation de nouveaux accès, par une redistribution de l'espace public en faveur des modes doux et des transports collectifs, la création de voies d'évitement protégeant les centralités.

Le développement des modes dits alternatifs à la voiture, comme les transports collectifs, les vélos, les piétons, contribuera à préserver cette qualité de vie.

Le développement de notre agglomération sur les plans démographiques, économiques n'est pas incompatible avec la préservation de la qualité de vie. Le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis veillera à ce que le développement des déplacements se fasse en priorité au profit des transports collectifs, des modes doux, de système de covoiturage ou de toute autre nouvelle technologie en matière de mobilité et respectueuse de notre environnement. L'innovation et les nouvelles technologies seront mises au bénéfice de ces transports afin de leur assurer confort, sécurité, performance et fiabilité.

La traduction des enjeux et des objectifs en matière de mobilité sur notre agglomération, s'inspire fortement des orientations définies dans le projet d'agglomération. Ils se présentent sous la forme d'un programme d'actions à travers l'identification de 5 grands objectifs transversaux déclinés en objectifs opérationnels. Ces derniers étant eux-mêmes composés de fiches actions. La répartition est la suivante :

- I - Améliorer l'accessibilité tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture
 - 1- Promouvoir les transports collectifs
 - 2- Renforcer l'intermodalité
 - 3- Rendre le réseau de voirie plus sûr
 - 4- Compléter le maillage de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- II - Préserver et conforter les centralités
 - 1- Préserver la vie des centres urbains et villages
 - 2- Contribuer au dynamisme commercial
 - 3- Maîtriser l'usage des places de stationnement sur voirie
- III - Développer les déplacements de proximité
 - 1- Pacifier les espaces publics au profit des modes doux
 - 2- Densifier le maillage des modes doux
 - 3- Développer et sécuriser l'accessibilité aux équipements

IV - Créer une solidarité entre le littoral et le haut, moyen pays

- 1- Développer une politique tarifaire attractive
- 2- Etendre le service de transport à la demande
- 3- Mettre en place le covoiturage

V - Accompagner les changements de comportement

- 1- Faire connaître les actions publiques
- 2- Développer les partenariats
- 3- La CASA comme valeur d'exemple

VI - Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU

Chacune des fiches actions est numérotée et une couleur lui est définie comme suit :

Fiche n°

la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est maître d'ouvrage sur cette fiche et intervient dans son financement

Fiche n°

la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis intervient financièrement et peut être maître d'ouvrage sur une partie de l'action

Fiche n°

la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis n'est pas maître d'ouvrage sur cette fiche, ni ne participe à son financement

Deux pictogrammes peuvent se trouver à côté de la numérotation de la fiche :



Le pictogramme indique que la fiche en question concerne directement l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite



Le pictogramme renvoie à une carte détaillée située au verso de la fiche

Pour chacune des fiches, il est rappelé le grand objectif ainsi que l'objectif opérationnel aux quels elles appartiennent. Les liens permettent d'identifier les rapports de la fiche avec les autres fiches. Chacune d'entre elles comprend une rubrique sur :

- les « **Enjeux** » : précisent la problématique des déplacements et leurs positionnements dans un contexte global de mobilité,
- les « **Actions** » : qui seront mises en œuvre,
- les « **Suite à donner** » : définissant les étapes préliminaires pour parvenir à la réalisation des actions,
- la « **Maîtrise d'Ouvrage** » : qui indique le porteur et le financeur des actions,
- les « **Partenaires Financiers (PF) et Consultatifs (PC)** » : pour les actions à réaliser,
- les « **Echéances** » : en précisant les trois périodes CT (Court Terme), soit à l'horizon 2008, MT (Moyen Terme) compris dans une période allant de 2009 à 2012 et LT (Long Terme), correspondant à une période allant jusqu'au terme du PDU (soit 10 ans maximum),
- les « **Estimations Financières Prévisionnelles** » (exprimées en euros HT) présentant les évaluations chiffrées en investissement uniquement des opérations à réaliser ou à défaut, des coûts indicatifs pour certaines d'entre elles. Pour certaines actions, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis accorde un fonds de concours dont les modalités (taux, enveloppe globale annuelle plafonnée, conditions d'octroi...) sont déterminées dans cette rubrique avec un renvoi au chapitre concerné dans le guide des aménagements voirie,
- les « **Indicateurs de suivi** » qui sont des ratios, des données permettant de suivre les effets des actions mises en œuvre.

Sur la base des objectifs forts du **Projet d'Agglomération** et du **projet d'aménagement et de développement durable du SCOT**, ont été déclinés les enjeux majeurs du **PDU**.

Renforcer l'attractivité du territoire en préservant la qualité de vie

A. Améliorer l'accessibilité du territoire en favorisant les modes alternatifs à la voiture

1 : PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 - En améliorant la qualité du service rendu aux usagers

FICHE 1 : Mettre en place le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) & Système d'Aide à l'Information Voyageurs (SAIV)

FICHE 2 : Installer la Billettique : titre de transport électronique et interopérable

FICHE 3 : Améliorer les temps de parcours

FICHE 4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis

FICHE 5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)

FICHE 6 : Intégrer les lignes scolaires dans le réseau urbain

FICHE 7 : Réaliser la troisième voie ferrée le long du littoral

1.2 - En améliorant l'accessibilité

FICHE 8 : Améliorer l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus

FICHE 9 : Améliorer les points d'arrêts du réseau : privilégier l'arrêt en pleine voie

2 : RENFORCER L'INTERMODALITE

2.1 - En créant des pôles d'échanges

FICHE 10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes

FICHE 11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine

FICHE 12 : Créer des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires

2.2 - En créant des parcs-relais

FICHE 13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains

2.3 - En créant des parcs à vélos

FICHE 14 : Expérimenter une vélostation à la gare ferroviaire d'Antibes

3 : RENDRE LE RESEAU DE VOIRIE PLUS SUR

3.1 - En résorbant les points noirs routiers

FICHE 15 : Mettre en œuvre le programme de travaux sur le réseau départemental

3.2 - En adaptant les caractéristiques physiques des voies aux vitesses souhaitées

FICHE 16 : Définir un schéma fonctionnel de la voirie sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

4 : COMPLETER LE MAILLAGE CASA

FICHE 17 : Créer un itinéraire Est-Ouest dans le moyen-pays et unifier le haut-pays avec le littoral

FICHE 18 : Repenser les itinéraires poids lourds pour les flux de marchandises et contractualiser avec les professionnels

FICHE 19 : Ouvrir davantage l'A8 au territoire traversé

Organiser la ville-Pays en renforçant les pôles de proximité

B. Préserver et conforter les centralités

1 : PRESERVER LA VIE DES CENTRES URBAINS ET VILLAGES

FICHE 20 : Protéger les centralités actuelles ou émergentes de la grande circulation

FICHE 21 : Prendre en compte les besoins spécifiques de stationnement

2 : CONTRIBUER AU DYNAMISME COMMERCIAL

FICHE 22 : Définir les conditions d'accès des livraisons aux centres-villes et rapprocher les réglementations communales

FICHE 23 : Expérimenter un Espace Logistique de Proximité

FICHE 24 : Favoriser le stationnement de courte durée

3 : MAITRISER L'USAGE DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

FICHE 25 : Recommander les normes de stationnement sur le domaine privé

Organiser la ville-Pays en faisant émerger les unités de voisinage

C. Développer les déplacements de proximité

1 : PACIFIER LES ESPACES PUBLICS AU PROFIT DES MODES DOUX

FICHE 26 : Créer des espaces pacifiés à travers la valorisation de l'espace public et la lutte contre le stationnement illicite

2 : DENSIFIER LE MAILLAGE DES MODES DOUX

FICHE 27 : Réaliser des aménagements piétonniers

FICHE 28 : Réaliser des itinéraires cyclables pour relier les équipements de proximité et mailler le territoire

FICHE 29 : Renforcer le stationnement deux roues sur le domaine public

3 : DEVELOPPER ET SECURISER L'ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS

FICHE 30 : Préserver les continuités modes doux dans les zones urbaines existantes et dans les projets d'urbanisation

Garantir un développement solidaire des territoires

D. Créer une solidarité entre le littoral et le haut, moyen pays

1 : DEVELOPPER UNE TARIFICATION ATTRACTIVE

FICHE 31 : Assurer une politique tarifaire attractive

2 : ETENDRE LE SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE

FICHE 32 : Développer le TAD sur les 16 communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

3 : METTRE EN PLACE LE COVOITURAGE

FICHE 33 : Créer un site de covoiturage avec le SITP et SILLAGES

E. Accompagner les changements de comportement

1 : FAIRE CONNAITRE LES ACTIONS PUBLIQUES

FICHE 34 : Informer sur les services publics existants auprès des usagers et créer une centrale d'information multimodale

2 : DEVELOPPER LES PARTENARIATS

FICHE 35 : Accompagner la recherche et les projets innovants sur les déplacements

FICHE 36 : Participer aux journées nationales et européennes de sensibilisation sur les déplacements et créer un événement sur la mobilité

FICHE 37 : Mettre en place un conseil en mobilité et suivre la réalisation de PDE : création du PASS ENTREPRISE

FICHE 38 : Créer un lieu d'échanges et d'examen des temps : la gestion des temps

3 : LA CASA COMME VALEUR D'EXEMPLE

FICHE 39 : Réaliser le PDE de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

F. Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU

FICHE 40 : Créer un observatoire PDU en lien avec l'observatoire des déplacements

FICHE 41 : Participer à la réalisation d'une nouvelle enquête ménages

Objectif SCOT : Renforcer l'attractivité du territoire en préservant la qualité de vie

A. Améliorer l'accessibilité du territoire en favorisant les modes alternatifs à la voiture

1. Promouvoir les transports collectifs
 - en améliorant la qualité du service rendu aux usagers (Fiches n°1 à 7)
 - en améliorant l'accessibilité (Fiches n°8 à 9)
2. Renforcer l'intermodalité
 - en créant des pôles d'échanges (Fiches n°10 à 12)
 - en créant des parcs-relais (Fiche n°13)
 - en créant des parcs à vélos (Fiche n°14)
3. Rendre le réseau de voirie plus sûr
 - en résorbant les points noirs du réseau de voirie (Fiche n°15)
 - en adaptant les caractéristiques physiques des voies aux vitesses souhaitées (Fiche n°16)
4. Compléter le maillage de la CASA (Fiches n°17 à 19)

A. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

1- PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 EN AMELIORANT LA QUALITE DU SERVICE RENDU AUX USAGERS

Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis

Lien(s) :

- Fiche n°3 : Améliorer les temps de parcours
- Fiche n°5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)
- Fiche n°11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine
- Fiche n°13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains



Enjeux

- Assurer une continuité depuis la ligne ferroviaire vers le pôle d'emplois majeur de l'agglomération et relier le nord d'Antibes à son centre ville
- Permettre des gains de temps de parcours sur des liaisons structurantes du réseau ENVIBUS
- Offrir une desserte très rapide vers le centre d'Antibes pour favoriser la fréquentation du réseau ENVIBUS

Actions

Mettre en place une desserte express entre la gare SNCF d'Antibes et le parc d'activités de Sophia Antipolis avec une fréquence au quart d'heure

Suites à donner

- Réaliser des études d'aménagement des carrefours et giratoires pour accorder la priorité de passage des véhicules, en tant que de besoin
- Lancer des études d'aménagement des points d'arrêts et parcs relais potentiels

Maîtrise d'Ouvrage Principale (MOP)

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au titre de sa compétence transport

Partenaires

- Conseil Général des Alpes Maritimes au titre de sa compétence voirie
- Communes au titre de leurs compétences voirie

Echéances

CT

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

1 800K€ H.T. : acquisition de véhicules

Indicateur(s) de suivi

- Nombre de véhicules affectés à ce service
- Nombre de rotation établie
- Nombre d'usagers
- Temps de parcours de la ligne

A. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE EN FAVORISANT LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

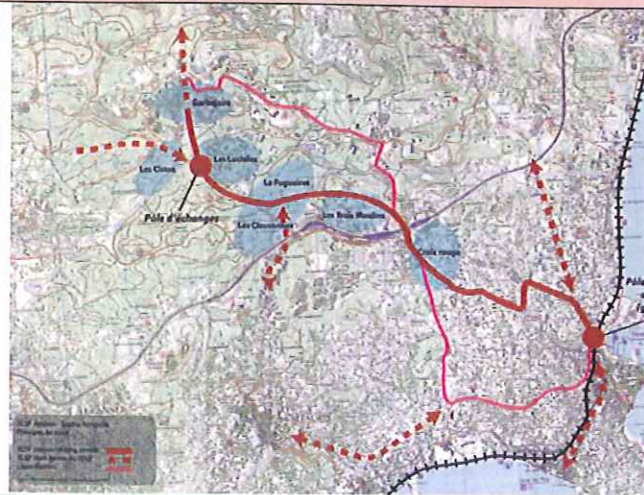
1- PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 EN AMELIORANT LA QUALITE DU SERVICE RENDU AUX USAGERS

Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)

Lien(s) :

- Fiche n°3 : Améliorer les temps de parcours
- Fiche n°4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis
- Fiche n°7 : Réaliser la troisième voie ferrée le long du littoral
- Fiche n°10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes
- Fiche n°11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine
- Fiche n°13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains



Enjeux

Renforcer l'attractivité, l'accessibilité et l'image de la Technopole par une desserte efficace du parc au départ de la gare ferroviaire d'Antibes pour rejoindre le parc de Sophia Antipolis
 Permettre une bonne desserte de l'agglomération pour les habitants
 Etre un outil au service de l'aménagement et de la structuration durable du territoire
 Solidariser le Moyen Pays avec le Littoral
 Assurer une très bonne interface TER – LGV dans les gares de Cannes et de Nice St Augustin pour la desserte d'Antibes-Sophia Antipolis
 Mettre en place le TCSP Antibes-Sophia à l'échéance de la phase 1 de la troisième voie. Créer un lien avec Sophia par le TCSP pour assurer une continuité de desserte depuis la gare ferroviaire vers la technopôle

Actions

Mise en liaison, la gare ferroviaire d'Antibes à la Technopôle par un transport collectif en site propre et poursuite de la desserte vers le haut pays et la ligne ferroviaire Cannes – Grasse au bénéfice d'un réseau, en TCSP

Suites à donner

Etudes et débuts de travaux pour la réalisation de sites propres sur les secteurs sans contraintes particulières (CT) et sur les points plus délicats (Passage de l'autoroute...), MT et LT
 Etudes d'opportunité et de faisabilité et travaux pour les développements futurs du TCSP (Sophia Antipolis, vers la ligne Cannes Grasse, vers le Nord de l'Agglomération...) : MT/LT

Maîtrise d'ouvrage principale (MOP)

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au titre de sa compétence transport

Partenaires

Etat - Conseil Régional PACA - Conseil Général des Alpes-Maritimes et Communes au titre de leurs compétences voirie et/ou transport - SYMISA - ADEME

Echéances

CT / MT / LT

Estimations financières prévisionnelles (en HT)

20 000K € à l'échelle du PDU pour le lancement des phases d'études et de début de réalisation du TCSP
 Le coût total est estimé à 100 000K € pour un système de bus en site propre mais reste à affiner en fonction des études à venir

Indicateur(s) de suivi

Evolution de la clientèle des transports collectifs, Evolution des temps de parcours TC sur le site propre
 Evolution des temps de parcours par origine/destination pour les trajets utilisant le TCSP en rabattement
 Mesures comparatives de la qualité de l'air et du bruit sur l'axe du TCSP

AVIS LEGAL
DE CONCERTATION
PUBLIQUE

Projet de réalisation d'un bus à
haut niveau de service entre
Antibes et la technopole de
Sophia Antipolis

2 mai au 10 juin 2011

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

PROJET DE REALISATION D'UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

ENTRE ANTIBES ET LA TECHNOPOLE DE SOPHIA ANTIPOLIS

La communauté d'agglomération Sophia Antipolis s'est engagée à réaliser un transport collectif en site propre (TCSP) entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis sous forme d'un bus à haut niveau de service (BHNS). Ce projet est issu de la directive territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes de 2003, du schéma de cohérence territoriale de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis et de son plan de déplacements urbains, tous deux approuvés en 2008.

Le projet prévoit la réalisation d'un transport collectif en site propre entre la gare ferroviaire d'Antibes et la technopole pour desservir la deuxième ville du département des Alpes Maritimes : Antibes et relier une des premières technopoles d'activités d'Europe à la desserte ferroviaire. Ce projet impliquera la restructuration du réseau de bus urbains et le choix d'implantation des parcs relais et du dépôt.

Conformément aux dispositions des articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 5 juillet 1996, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique avec les habitants, les associations et toutes les personnes concernées par le projet.

Afin que chacun puisse s'exprimer sur le projet, cette concertation se déroulera tout au long des études. Lors de cette première phase de concertation qui débutera le lundi 2 mai 2011 un dossier d'information sur le projet, une exposition ainsi qu'un registre destiné à recueillir les observations du public seront tenus à disposition du public. Ce dossier sera consultable jusqu'au vendredi 10 juin 2011 :

- En mairie d'Antibes, à la direction de l'urbanisme, située 21 rue Sade à Antibes, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 du lundi au vendredi ;
- En mairie annexe de Biot Espace Commercial St Philippe, 200 avenue de Roumanille de 9h00 à 17h00 du lundi au vendredi ;
- En mairie principale de Valbonne, 1 place de l'hôtel de ville, de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00 les lundi, mercredi et vendredi et de 8h30 à 17h les mardi et jeudi. ;
- En mairie de Vallauris, place Jacques Cavasse, de 8h00 à 17h00 du lundi au vendredi ;
- Au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Direction Déplacements Transports, Les Genêts, 449, route des Crêtes-Sophia Antipolis, de 9h à 12h00 et de 14h00 à 17h00 du lundi au vendredi.

De plus, une réunion publique se tiendra sur chaque commune, en présence d'élus et de techniciens :

- Le 12 mai à Valbonne à la salle Michel Rolant au RDC de la mairie, 1 place de l'hôtel de ville à 17h30 ;
- Le 19 mai à Vallauris salle du Cinémonde avenue de l'hôpital (face au collège) à 17h30 ;
- Le 25 mai à Biot à l'école OLIVARI au quartier St Philippe à 19h ;
- Le 26 mai à Antibes la Maison des Associations chemin de Saint Claude à 17h30.

Enfin, le site internet www.pdu-casa.fr est consultable et permet de prendre connaissance du projet, ainsi que de laisser des remarques grâce au formulaire en ligne.

Cet avis est publié dans deux journaux locaux, il sera également affiché en mairie d'Antibes, de Biot, de Valbonne et de Vallauris.



DIRECTION
DES AFFAIRES
GÉNÉRALES, DU
JURIDIQUE & DU
CONTENTIEUX

SERVICE
CONSEIL MUNICIPAL

UNITÉ PRE-CONTRÔLE
DE LÉGALITÉ

N/Réf. : SP/NZ
☎ 04.92.90.50.16
☎ 04.92.90.52.06

V/Réf. :

Affaire suivie par :
ZENNIR Nadya

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Le Député Maire de la Ville d’Antibes – Juan les Pins

Certifie que l’Avis de concertation publique relatif au Projet de réalisation d’un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Antibes et la Technopole de Sophia Antipolis

A fait l’objet d’un affichage en Mairie, sur le panneau réservé à cet effet, du 14 avril 2011 au 10 juin 2011 inclus sous le numéro 20.

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

Antibes, le 20 juin 2011

Pour le Député Maire,
Le Directeur Général des services



Stéphane Pintre
Stéphane PINTRE



DIRECTION
DES AFFAIRES
GÉNÉRALES, DU
JURIDIQUE & DU
CONTENTIEUX

SERVICE
CONSEIL MUNICIPAL

UNITÉ PRE-CONTRÔLE
DE LÉGALITÉ

N/Réf. : SP/NZ
☎ 04.92.90.50.16
☎ 04.92.90.52.06

V/Réf. :

Affaire suivie par :
ZENNIR Nadya

ATTESTATION D'AFFICHAGE

Le Député Maire de la Ville d'Antibes – Juan les Pins

Atteste que l'Avis de concertation publique relatif au Projet de réalisation d'un bus à haut niveau de service (BHNS) entre Antibes et la Technopole de Sophia Antipolis

Fait l'objet d'un affichage en Mairie, sur le panneau réservé à cet effet, à compter **du 14 avril 2011 sous le numéro 676.**

En foi de quoi, la présente attestation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Antibes, le 14/04/11

Pour le Député Maire,
Le Directeur Général des services




Stéphane PINTRE



VILLE DE BIOT
06410
DÉPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné Jean-Pierre DERMIT, Maire de la commune de Biot, certifie que :

L’avis de concertation publique concernant le projet de réalisation d’un Bus à Haut Niveau de Service entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis est affiché, depuis le 15 avril 2011, à l’ouverture des services, en mairie principale, 8-10 Route de Valbonne, au lieu habituel d’affichage.

Fait pour servir et valoir ce que de droit.

Biot, le 15 avril 2011



Jean-Pierre DERMIT
Maire,
Vice-président de la CASA



VILLE DE VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS

Le Sénateur-Maire

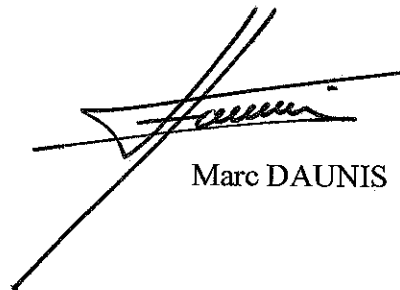
CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Je soussigné, Marc DAUNIS, Sénateur-Maire de VALBONNE certifie que l’avis de concertation publique concernant le projet de réalisation d’un bus à haut niveau de service (BHNS) a été affiché à compter de ce jour sur les panneaux d’affichage réglementaire à l’Hôtel de Ville et à la Mairie annexe du Centre de Vie.

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit

Fait à VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS, le 15 avril 2011

Le Sénateur-Maire



Marc DAUNIS





MAIRIE de VALLAURIS

Département des Alpes-Maritimes
Arrondissement de GRASSE

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Tél. 04.93.64.24.24
Fax. 04.93.64.55.37



Je soussigné, Alain GUMIEL, Maire de la Commune de VALLAURIS-GOLFE-JUAN, Conseiller Général des Alpes-Maritimes, certifie que l’Avis de Concertation Publique sur le projet de réalisation d’un Bus à Haut Niveau de Service entre Antibes et la Technopole de Sophia Antipolis, est affiché à l’Hôtel de Ville de VALLAURIS et à la Mairie Annexe de GOLFE-JUAN, à compter du 14 Avril 2011, pour une durée de 15 jours.

En foi de quoi, le présent certificat est délivré pour servir et valoir ce que de droit.

FAIT A VALLAURIS, le 14 AVRIL 2011.

**LE MAIRE,
Conseiller Général des A-M**



Alain GUMIEL

	Attrib.	Copie	Observations
Pdt			
V / Pdt			
DGS			
DGA RM			
DGA AT			
COM			
DED			
DRE			
DMC			
TEP			
ECO			
SIG			

DIVERS



COMMUNE DE BEAUSOLEIL

AVIS

Le maire communique,
Lors de sa séance du 29 mars 2011, le conseil municipal a tiré le bilan de la concertation et approuvé la deuxième révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme, ayant pour objet la réalisation d'un équipement sportif sis talus-est du Devens.
Ce dossier est tenu à la disposition du public au service urbanisme (bâtiment Jules Ferry, 1^{er} étage, derrière l'hôtel de ville) aux jours et heures d'ouverture de la mairie.



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA-ANTIPOLIS

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE PROJET DE RÉALISATION D'UN BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE ANTIBES ET LA TECHNOPOLE DE SOPHIA ANTIPOLIS

La communauté d'agglomération Sophia-Antipolis s'est engagée à réaliser un transport collectif en site propre (TCSP) entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis sous forme d'un bus à haut niveau de service (BHNS). Ce projet est issu de la directive territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes de 2003, du schéma de cohérence territoriale de communauté d'agglomération Sophia-Antipolis et de son plan de déplacements urbains, tous deux approuvés en 2008.

Le projet prévoit la réalisation d'un transport collectif en site propre entre la gare ferroviaire d'Antibes et la technopole pour desservir la deuxième ville du département des Alpes Maritimes : Antibes et relier une des premières technopoles d'activités d'Europe à la desserte ferroviaire. Ce projet impliquera la restructuration du réseau de bus urbains et le choix d'implantation des parcs relais et du dépôt.

Conformément aux dispositions des articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'urbanisme et la charte de la concertation du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement en date du 5 juillet 1996, la communauté d'agglomération Sophia-Antipolis, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en oeuvre cette concertation publique avec les habitants, les associations et toutes les personnes concernées par le projet.

Afin que chacun puisse s'exprimer sur le projet, cette concertation se déroulera tout au long des études. Lors de cette première phase de concertation qui débutera le lundi 2 mai 2011 un dossier d'information sur le projet, une exposition ainsi qu'un registre destiné à recueillir les observations du public seront tenus à la disposition du public. Ce dossier sera consultable jusqu'au vendredi 10 juin 2011 :

- en mairie d'Antibes, à la direction de l'urbanisme, située 21 rue Sade à Antibes, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures du lundi au vendredi
- en mairie annexe de Biot, espace commercial St Philippe, 200 avenue de Roumanille de 9 heures à 17 heures du lundi au vendredi
- en mairie principale de Valbonne, 1 place de l'hôtel de ville, de 8 h 30 à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 heures les lundi, mercredi et vendredi et de 8 h 30 à 17 heures les mardi et jeudi
- au siège de la communauté d'agglomération Sophia-Antipolis, direction déplacements transports, les Genêts, 449 route des Crêtes, Sophia Antipolis de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 17 heures du lundi au vendredi.

De plus, une réunion publique se tiendra sur chaque commune, en présence d'élus et de techniciens :

- le 12 mai à Valbonne à la salle Michel Rolant au RDC de la mairie, 1 place de l'hôtel de ville à 17 h 30
- le 19 mai à Vallauris, salle du Cinéma avenue de l'hôpital (face au collège) à 17 h 30
- le 25 mai à Biot, à l'école Olivari au quartier St Philippe à 19 heures
- le 26 mai à Antibes, Maison des Associations chemin de St Claude à 17 h 30.

Enfin, le site Internet www.pdu-casa.fr est consultable et permet de prendre connaissance du projet, ainsi que de laisser des remarques grâce au formulaire en ligne.

Cet avis est publié dans deux journaux locaux, il sera également affiché en mairies d'Antibes, de Biot, de Valbonne et de Vallauris.



COMMUNE DE BEAUSOLEIL

AVIS

MODIFICATION DU CHAMP D'APPLICATION DU DROIT DE PRÉEMPTION URBAIN RENFORCÉ

Par délibération en date du 29 mars 2011, le conseil municipal a modifié et mis à jour la délibération du 30 janvier 2008, en ce que le droit de préemption urbain renforcé est étendu au secteur UDa du PLU et tient compte des dispositions de l'article L. 211-4d du Code de l'urbanisme.

La délibération du 29 mars 2011 fait l'objet d'un affichage en mairie pendant un mois et est adressée au directeur départemental des services fiscaux, au conseil supérieur du notariat, à la Chambre départementale des notaires, aux barreaux constitués près les tribunaux de grande instance dans le ressort desquels est institué le droit de préemption urbain et au greffe des mêmes tribunaux.

COMMUNE DE TOURRETTES-SUR-LOUP

PROJET D'ÉTABLISSEMENT DE SERVITUDES DE PASSAGE ET D'AMÉNAGEMENT

AVIS RELATIF À L'OUVERTURE D'UN PORTER À CONNAISSANCE

Le préfet des Alpes-Maritimes, Chevalier de la légion d'honneur, Officier de l'ordre national du mérite,

Informe les propriétaires et ayants droits concernés qu'il sera procédé sur le territoire de la commune de Tourrettes-sur-Loup (06140), en exécution de l'arrêté préfectoral du 24 mars 2011, au porter à connaissance du projet d'établissement de servitudes de passage et d'aménagement permettant d'assurer la continuité et la pérennité des voies de défense des forêts contre l'incendie, dites DFCl, suivantes : la piste des Courmettes La Moulière, la piste du Cairre au Villars et la piste Le Villars Domaine des Courmettes.

Les pièces du dossier seront déposées à la mairie de Tourrettes-sur-Loup du lundi 25 avril 2011 au lundi 27 juin 2011 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux heures d'ouverture de la mairie, soit de 8 h 15 à 12 h 15 et de 13 h 30 à 16 heures du lundi au vendredi (hors jours fériés) sauf le mardi et le jeudi après-midi.

Les propriétaires et ayants droits pourront pendant toute ladite période faire connaître par écrit leurs observations au préfet, direction des relations avec les collectivités locales, bureau des affaires juridiques et de la légalité, centre administratif départemental, route de Grenoble 06286 Nice Cedex 3.

Pour le préfet, le secrétaire général,
Gérard GAVORY.



COMMUNE DE LE BROC

ENQUÊTE PUBLIQUE

SUR LE DÉPLACEMENT PARTIEL DE DEUX CHEMINS COMMUNAUX

Par arrêté du 7 avril 2011, le maire de la commune de LE BROC a ordonné l'ouverture de l'enquête publique sur le déplacement partiel de deux chemins communaux (chemin de « Broc à la Pinée » et chemin de la redoute dit « Les vallières »).

A cet effet M. KLEIN, inspecteur central des impôts à la retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par Monsieur le Maire.

L'enquête se déroulera pendant 17 jours du 5 mai 2011, à 9 heures au 21 mai 2011 à 12 heures inclus aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie soit du lundi au vendredi de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 16 h 30, ainsi que les samedis de 9 heures à 12 heures.

Chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur, à l'adresse suivante : mairie de LE BROC, 1, place Hôtel-de-Ville 06510 LE BROC.

Le commissaire-enquêteur recevra à la mairie les jours suivants :
Le jeudi 5 mai 2011, de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 16 h 30,
le jeudi 12 mai 2011, de 9 heures à 12 heures le samedi 21 mai 2011, de 9 heures à 12 heures.

Enquêtes Publiques

Avis d'Attribution

Département des Alpes-Maritimes
Mairie de Roquesteron - Grasse (06910)
Avis au public
Faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de carte communale
 Enquête publique sur le projet de carte communale
 Par arrêté n° A 2011_3_1, Monsieur Valette Joseph, Maire de ROQUESTERON-GRASSE a ordonné l'ouverture de

l'enquête publique sur le projet de carte communale.
 A cet effet, Monsieur Raul Duffaud, domicilié 88 route d'Asprement à COLOMARS (06670) a été désigné par le Tribunal Administratif comme commissaire enquêteur.
 L'enquête se déroulera à la mairie de ROQUESTERON-GRASSE du lundi 11 avril 2011 au jeudi 12 mai 2011, où chacun pourra prendre connaissance du dossier et soit consigner ses observations sur le registre d'enquête, soit les adresser par écrit à Monsieur le Commissaire enquêteur, Mairie de ROQUESTERON-GRASSE, rue Maurice Fortuné Raybaud 06910 ROQUESTERON-GRASSE.

Le commissaire enquêteur recevra en mairie :
 Le lundi 11 avril 2011 de 9 heures à 12 heures,
 Le mercredi 20 avril 2011 de 9 heures à 12 heures,
 Le jeudi 12 mai 2011 de 9 heures à 12 heures.
 Son rapport et ses conclusions transmis au Maire dans un délai d'un mois à expiration de l'enquête seront tenus à disposition au public à la mairie. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication.
 Le 9 mars 2011.
Le Maire J. VALLETTE

CONSEIL GÉNÉRAL ALPES-MARITIMES
Résultat de marché
Section I : Pouvoir adjudicateur
I.1) Nom, adresses et point(s) de contact :
 Conseil général des Alpes-Maritimes, M. le président du Conseil général des Alpes-Maritimes, Direction Générale Adjointe pour les Services Techniques - bureau de la Commande Publique des Services Techniques bâtiment Cheiron - bureau 842 - 8e étage CADAM 8 route de Grenoble - B.P. 3007, à l'attention de M. le président du Conseil général des Alpes-Maritimes, F-06201 Nice Cedex 3, Tél. (+33) 4.97.18.62.84. Fax (+33) 4.89.04.29.89.
 Adresse(s) internet : Adresse générale du pouvoir adjudicateur : http://e-marches06.fr
I.2) Type de pouvoir adjudicateur et activités principales :
 Collectivité territoriale.
 Le pouvoir adjudicateur agit pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs : non.
Section II : Objet du marché
II.1) Description
II.1.1) Intitulé attribué au marché :
 travaux de terrassement, assainissement et maçonnerie sur les RD de la SDA des Préalpes Ouest.
II.1.2) Type de marché et lieu d'exécution :
 de livraison ou de prestation : Travaux, Exécution.
 Lieu principal d'exécution des travaux, de livraison des fournitures ou de prestation des services : toutes les routes départementales dépendants de la SDA des Préalpes Ouest - canton de Saint-Auban et de Coursqoules.
 Code NUTS FR823.
II.1.3) L'avis implique :
 La conclusion d'un accord-cadre.
II.1.4) Description succincte du marché ou de l'acquisition :
 l'objet du marché concerne des travaux de terrassements, des travaux d'assainissement, des travaux de construction et de réparation de parapets et de murs, la pose d'encrochements, la création de

chassées sur l'ensemble des RD de la SDA des Préalpes Ouest.
II.1.5) Classification CPV (vocabulaire commun pour les marchés publics) :
 45233141.
II.1.6) Marché couvert par l'accord sur les marchés publics (AMP) :
 Oui.
II.2) Valeur totale finale du ou des marchés :
II.2.1) Valeur totale finale du ou des marchés :
 1.889.680 euros TVA comprise, Taux de TVA (%) 19,6.
II.2.2) Valeur totale finale du marché :
 Offre la moins chère 1.331.530,72 euros / la plus chère 1.926.099,40 euros.
II.2.3) Valeur totale finale du marché :
 TVA comprise, Taux de TVA (%) 19,6.
V.5) Le marché est susceptible d'être sous-traité :
Section VI : Renseignements complémentaires
VI.1) Le marché s'inscrit dans un projet / programme financé par des fonds communautaires :
 Non.
VI.2) Autres informations :
 marché à bon prix de commande avec un minimum annuel de 418.060,00 euros (H.T.) et un maximum annuel de 1.672.240,00 euros (H.T.) pour une durée de 1 an, reconductible 3 fois pour une durée maximale de 4 ans.
 Date d'envoi du présent avis au JOUE et au BOAMP : 12 avril 2011.
 Références de l'avis initial paru au BOAMP
 Parution n° : 246 A, annonce n° 152 du 21 décembre 2010.
VI.3) Procédures de recours
VI.3.1) Instance chargée des procédures de recours :
 Tribunal administratif de Nice, 33, bd Franck Pillaie B.P. 4179, F-06300 Nice, E-mail : greffe.ta-nice@juradm.fr
 Tél. (+33) 4.92.04.13.13. Fax (+33) 4.93.55.78.31.
VI.3.2) Introduction des recours :
 Précisions concernant les délais d'introduction des recours : recours pour excès de pouvoir : 2 mois à compter de la publication ou notification de la décision attaquée.
 - référé pré contractuel, possible jusqu'à la signature du marché
 - référé contractuel : en application de l'art R 551-7 du code de justice administrative - recours de plein contentieux : 2 mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité appropriées.
VI.3.3) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours :
VI.4) Date d'envoi du présent avis : 12 avril 2011

Valeur : 1.889.680 euros TVA comprise, Taux de TVA (%) 19,6.
 Valeur totale finale du marché : Offre la moins chère 1.331.530,72 euros / la plus chère 1.926.099,40 euros.
 TVA comprise, Taux de TVA (%) 19,6.
 V.5) Le marché est susceptible d'être sous-traité :
Section VI : Renseignements complémentaires
VI.1) Le marché s'inscrit dans un projet / programme financé par des fonds communautaires :
 Non.
VI.2) Autres informations :
 marché à bon prix de commande avec un minimum annuel de 418.060,00 euros (H.T.) et un maximum annuel de 1.672.240,00 euros (H.T.) pour une durée de 1 an, reconductible 3 fois pour une durée maximale de 4 ans.
 Date d'envoi du présent avis au JOUE et au BOAMP : 12 avril 2011.
 Références de l'avis initial paru au BOAMP
 Parution n° : 246 A, annonce n° 152 du 21 décembre 2010.
VI.3) Procédures de recours
VI.3.1) Instance chargée des procédures de recours :
 Tribunal administratif de Nice, 33, bd Franck Pillaie B.P. 4179, F-06300 Nice, E-mail : greffe.ta-nice@juradm.fr
 Tél. (+33) 4.92.04.13.13. Fax (+33) 4.93.55.78.31.
VI.3.2) Introduction des recours :
 Précisions concernant les délais d'introduction des recours : recours pour excès de pouvoir : 2 mois à compter de la publication ou notification de la décision attaquée.
 - référé pré contractuel, possible jusqu'à la signature du marché
 - référé contractuel : en application de l'art R 551-7 du code de justice administrative - recours de plein contentieux : 2 mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité appropriées.
VI.3.3) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus concernant l'introduction des recours :
VI.4) Date d'envoi du présent avis : 12 avril 2011

Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
Projet de réalisation d'un bus à haut niveau de service entre Antibes et la Technopole de Sophia Antipolis
Avis de concertation publique
 La communauté d'agglomération Sophia Antipolis s'est engagée à réaliser un transport collectif en site propre (TCSP) entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis sous forme d'un bus à haut niveau de service (BHNS). Ce projet est issu de la directive territoriale d'aménagement des Alpes Maritimes de 2003, du schéma de cohérence territoriale de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis et de son plan de déplacements urbains, tous deux approuvés en 2008. Le projet prévoit la réalisation d'un transport collectif en site propre entre la gare ferroviaire d'Antibes et la technopole pour desservir la deuxième ville du département des Alpes Maritimes : Antibes et relier une des premières technopoles d'activités d'Europe à la desserte ferroviaire.

Ce projet impliquera la restructuration du réseau de bus urbains et le choix d'implantation des parcs relais et du dépôt. Conformément aux dispositions des articles L. 300-2 et R. 300-1 à R. 300-3 du Code de l'Urbanisme et la Charte de la Concertation du ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement en date du 5 juillet 1995, la communauté d'agglomération Sophia Antipolis, compétente en matière de transports, est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique avec les habitants, les associations et toutes les personnes concernées par le projet. Afin que chacun puisse s'exprimer sur le projet, cette concertation se déroulera tout au long des études. Lors de cette première phase de concertation qui débutera le lundi 2 mai 2011 un dossier d'information sur le projet, une exposition ainsi qu'un registre destiné à recueillir les observations du public seront tenus à disposition du public. Ce dossier sera consultable jusqu'au vendredi 10 juin 2011 :
 - En mairie d'Antibes, à la direction de l'urbanisme, suite 21 rue Sade à Antibes, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00 du lundi au vendredi.
 - En mairie annexe de Biot Espace Commercial St Philippe, 200 avenue de Roumanille de 9h00 à 17h00 du lundi au vendredi
 - En mairie principale de Valbonne, 1 place de l'hôtel de ville, de 8h30 à 12h30

et de 13h30 à 17h00 les lundi, mercredi et vendredi, et de 8h30 à 17h les mardi et jeudi ;
 - En mairie de Vallauris, place de la Libération, de 8h00 à 17h00 du lundi au vendredi
 - Au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Direction Déplacements Transports, Les Genêts, 449, route des Crêtes-Sophia Antipolis, de 9h à 12h00 et de 14h00 à 17h00 du lundi au vendredi.
 De plus, une réunion publique se tiendra sur chaque commune, en présence d'élus et de techniciens :
 - Le 12 mai à Valbonne à la salle Michel Rolant au RDC de la mairie, 1 place de l'hôtel de ville à 17h30
 - Le 19 mai à Vallauris salle du Cinéma avenue de l'hôtel (face au collège) à 17h30
 - Le 25 mai à Biot à l'école OLIVARI au quartier St Philippe à 19h
 - Le 26 mai à Antibes la Maison des Associations chemin de Saint Claude à 17h30.
 Enfin, le site internet www.pdu-casa.fr est consultable et permet de prendre connaissance du projet, ainsi que de laisser ses remarques grâce au formulaire en ligne.
 Cet avis est publié dans deux journaux locaux, il sera également affiché en mairie d'Antibes, de Biot, de Valbonne et de Vallauris

et de 13h30 à 17h00 les lundi, mercredi et vendredi, et de 8h30 à 17h les mardi et jeudi ;
 - En mairie de Vallauris, place de la Libération, de 8h00 à 17h00 du lundi au vendredi
 - Au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Direction Déplacements Transports, Les Genêts, 449, route des Crêtes-Sophia Antipolis, de 9h à 12h00 et de 14h00 à 17h00 du lundi au vendredi.
 De plus, une réunion publique se tiendra sur chaque commune, en présence d'élus et de techniciens :
 - Le 12 mai à Valbonne à la salle Michel Rolant au RDC de la mairie, 1 place de l'hôtel de ville à 17h30
 - Le 19 mai à Vallauris salle du Cinéma avenue de l'hôtel (face au collège) à 17h30
 - Le 25 mai à Biot à l'école OLIVARI au quartier St Philippe à 19h
 - Le 26 mai à Antibes la Maison des Associations chemin de Saint Claude à 17h30.
 Enfin, le site internet www.pdu-casa.fr est consultable et permet de prendre connaissance du projet, ainsi que de laisser ses remarques grâce au formulaire en ligne.
 Cet avis est publié dans deux journaux locaux, il sera également affiché en mairie d'Antibes, de Biot, de Valbonne et de Vallauris

bois lors de la manifestation Villeneuve fête la Renaissance
Procédure utilisée : Procédure adaptée
Procédure de mise en concurrence : La Tribune
Critère de sélection des offres :
 Critère n°1 : prix des prestations : 60 %
 Critère n°2 : valeur technique : 40 %.
Date de notification du marché : 13/04/2011
Société attributaire : SOCIETE GSD ECHAFAUDAGE
 Montant : 9.005,88 € TTC.

bois lors de la manifestation Villeneuve fête la Renaissance
Procédure utilisée : Procédure adaptée
Procédure de mise en concurrence : La Tribune
Critère de sélection des offres :
 Critère n°1 : prix des prestations : 60 %
 Critère n°2 : valeur technique : 40 %.
Date de notification du marché : 13/04/2011
Société attributaire : SOCIETE GSD ECHAFAUDAGE
 Montant : 9.005,88 € TTC.

Commune de CHATEAUNEUF
Enquête publique relative à la révision du plan d'occupation des sols (POS) en plan local d'urbanisme (PLU)
Avis au public
 Par arrêté n° 089/2011 du 22 mars 2011, Monsieur le Maire de CHATEAUNEUF a procédé à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de révision du Plan d'Occupation des Sols (POS) en Plan Local d'Urbanisme (PLU).
 A cet effet, Monsieur Hervé LAUMONDAIS, domicilié Le Floral, "Les Eglan-

tes", 128 avenue de la Lanterne à NICE 06200, a été désigné par le président du tribunal administratif de NICE, comme commissaire enquêteur.
 L'enquête se déroulera à la Mairie de CHATEAUNEUF, du 11 avril 2011 au 13 mai 2011 inclus aux jours et heures d'ouvertures habituelles soit : de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 du lundi au jeudi et de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h00 le vendredi.
 Monsieur le commissaire enquêteur recevra le public en Mairie de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 le lundi 11 avril, le mardi 3 mai et le mercredi 11 mai 2011, et de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h00 le vendredi 13 mai 2011.

Pendant la durée de l'enquête publique, les observations sur le projet de révision du POS en PLU, peuvent être formulées :
 - directement auprès du commissaire enquêteur durant les jours de permanence,
 - sur le registre mis à disposition du public, en Mairie aux jours et heures d'ouvertures,
 - par courrier envoyé ou déposé en Mairie.
 Les observations écrites devront être déposées ou réceptionnées à la Mairie à partir du 11 avril et au plus tard le 13 mai à 16h00, date de clôture de l'enquête publique.

Villeneuve Loubet
Avis d'attribution de marché
Commune de Villeneuve Loubet
Objet du marché : location d'un échafaudage destiné à supporter un décor en

Villeneuve Loubet
Avis d'attribution de marché
Commune de Villeneuve Loubet
Objet du marché : location d'un échafaudage destiné à supporter un décor en

Pour recevoir par E-MAIL
 l'intégralité des Annonces légales
 parues dans le département
ABONNEZ-VOUS
 RENSEIGNEMENTS :
04.92.17.55.12

MARCHES ET ENQUETES PUBLICS

Récapitulatif des annonces parues dans les Alpes Maritimes Entre le 8 et le 14 avril 2011

Appels d'offres

- **AREA PACA** Tél. 04 91 14 36 00 Fax : 04 91 14 36 25 Restructuration du hall de réception, des réserves et de la ligne du self service du lycée BRISTOL à Cannes (06), date limite 28/04/2011 à 17h00 **NM 08/04/2011**
- **CAISSE DES ECOLES DE PEYMEINADE** Tél : 04 93 66 62 38 Fax : 04 93 66 32 68 Livres pour les écoles maternelles et primaires de Peymeinade, date limite 21/04/2011 à 16h00 **PA 07/04/2011**
- **Ccas d'Antibes** Tél : 04 92 91 38 28 Fax : 04 92 91 38 20 Vente de véhicules utilitaires, léger, frigorifiques à Antibes Juan Les Pins date limite 06/05/2011 à 16h30 **NM 11/04/2011**
- **CCAS DE MENTON** Tél : 04 92 41 76 11 Fax : 04 92 41 76 29 Location longue durée et maintenance de 3 véhicules utilitaires frigorifiques légers destinés au portage des repas aux personnes âgées du CCAS de la ville date limite 04/05/2011 à 16h00 **NM 13/04/2011**
- **C.C.A.S Ville de Nice** Tél : 04 93 13 52 39 Fax : 04 93 13 52 79 Curage, pompage, dégorgeage, passage de caméra date limite 03/05/2011 à 12h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **C.C.A.S Ville de Nice** Tél : 04 93 13 52 39 Fax : 04 93 13 52 79 Externalisation de la numérisation dans le cadre du projet de Gestion Electronique des Documents date limite 05/05/2011 à 12h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **CHU de Nice** Tél : 04 92 03 65 39 Hôpital de l'Archevêque - Cuisine centrale : remplacement de compresseurs avec évaporateurs date limite 28/04/2011 à 16h00 **NM 11/04/2011**
- **CHU de Nice** Tél : 04 92 03 65 39 Fax : 04 92 03 65 56 Maintenance, entretien des adoucisseurs d'eau du CHU de Nice, du système de régulation du PH et Chlore de la piscine et système de production de dioxyde de Chlore de l'Archipel 1 date limite 18/04/2011 à 16h00 **NM 11/04/2011**
- **CHU de Nice** Tél : 04 92 03 65 39 Hôpital de l'Archevêque - Cuisine centrale : remplacement de compresseurs avec évaporateurs date limite 28/04/2011 à 16h00 **NM 11/04/2011**
- **COMMUNAUTE URBAINE NICE COTE D'AZUR** Tél : 04 89 98 10 00 Fax : 04 89 98 10 33 Tramway de Nice - Plan local de déplacements riverains du Var date limite 19/05/2011 à 17h00 **PA 07/04/2011**
- **Conseil Général des A-M** Tél : 04 97 18 62 84 Fax : 04 89 04 29 89 Remise à niveau des équipements de chaufferie du gymnase du Collège J.B. Rusca à St-Dalmas-de-Tende date limite 03/05/2011 à 15h30 **NM 11/04/2011**
- **COTE D'AZUR HABITAT** Tél : 04 93 18 76 53 Fax : 04 93 18 76 13 Entretien du parc automobile de Côte d'Azur Habitat - Fourniture et pose de pneumatiques date limite 26/04/2011 à 16h00 **TRIBUCA 08/04/2011**

- **GCS CHU-CAL** Tél : 04 92 03 17 03 Fax : 04 92 03 10 10 Réalisation d'un réseau pneumatique léger relatif l'Institut Universitaire de la Face et du Cou au Pavillon J du CHU de Nice date limite 29/04/2011 à 12h00 **NM 12/04/2011**
- **HLM LE NOUVEAU LOGIS AZUR** Résidentialisation de 78 logements "Le Cèdre" à Cannes La Bocca, 68 Chemin des Gourguettes date limite 09/05/2011 avant 12h00 **NM 11/04/2011**
- **Bellefleur sur Mer** Tél : 04 93 76 47 00 Fax : 04 93 01 31 55 Impression et livraison d'affiches de divers documents date limite 28/04/2011 à 16h30 **PA 07/04/2011**
- **Cagnes sur Mer** Tél : 04 93 22 19 31 Fax : 04 93 22 19 84 Désamortage, Déconstruction ; Démolition ; Reconstruction de la cité marchande à Cagnes sur Mer - lot n°9 : revêtements des sols en résine, date limite 02/05/2011 à 16h30 **NM 08/04/2011**
- **Cagnes sur Mer** Tél : 04 89 83 20 09 Fax : 04 89 83 20 09 Travaux de génie civil pour le crénon du nouveau centre de loisirs jeunesse, date limite 02/05/2011 à 16h30 **NM 08/04/2011**
- **Cagnes sur Mer** Tél : 04 93 22 19 31 Fax : 04 93 22 19 84 Renovation de la cité marchande - Lot n°9 : revêtements sols en résine date limite 02/05/2011 à 16h30 **PA 07/04/2011**
- **Carros** Tél : 04 92 08 44 69 Fax : 04 93 29 15 82 Assistance à maîtrise d'ouvrage Audit Assurances actuelles et élaboration du Cahier des Charges Assurances Collectives (Coc), date limite 09/05/11 à 16h00 **NM 08/04/2011**
- **Carros** Tél : 04 92 08 44 69 Fax : 04 93 29 15 82 Travaux de transformation du terrain synthétique du stade municipal de football date limite 11/05/2011 à 11h00 **NM 14/04/2011**
- **MAIRIE DE CASTELLAR** Réaménagement de la Mairie de Castellar date limite 03/05/2011 à 17h00 **NM 13/04/2011**
- **Contes** Tél : 04 93 79 00 01 - FAX : 04 93 79 06 67 Travaux d'aménagement de la Place de la République dans le village de Contes, date limite 29/04/2011 à 17h00 **MO 08/04/2011**
- **Contes** Tél : 04 93 79 00 01 Fax : 04 93 79 06 67 Travaux d'aménagement de la place de la République dans le village de Contes date limite 29/04/2011 à 17h00 **NM 13/04/2011**
- **Guilleaumes** Tél : 04 93 05 10 13 Fourniture et pose d'un concept multipistes de proximité Promenade Panyay date limite 29/04/2011 à 16h00 **NM 13/04/2011**
- **La Gaude** Tél : 04 93 59 41 41 Transports scolaires et extrascolaire pour les écoles maternelles et primaires date limite 22/04/11 à 17h00 **PN/PC 07/04/2011**
- **Mairie de Nice** Tél : 04 97 13 44 70 Fax : 04 97 13 29 19 conseils stratégiques et conceptions de campagnes de communication institutionnelle date limite 17/05/2011 à 16h00 **PA 07/04/2011**
- **Mairie de Nice** Tél : 04 97 13 44 70 Fax : 04 97 13 29 19 Construction d'une tribune et de vestiaires dans le quartier des Moulins date limite 17/05/2011 à 16h00 **PA 07/04/2011**
- **Peymeinade** Tél : 04 93 66 62 38 Fax : 04 93 66 32 68 Fourniture de mobilier scolaire date limite 21/04/2011 à 16h00 **PA 07/04/2011**

- **Saint-Jean-Cap-Ferrat** Tél : 04 93 76 51 00 Fax : 04 93 76 51 01 Réhabilitation et extension de la ferme de May, av. M.L. Sabatier à St Jean Cap Ferrat date limite 24/05/2011 à 16h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **Mairie de Tournefort** Tél : 04 93 02 90 56 Fax : 04 93 02 96 01 Aménagement et sécurisation accès plateforme Quartier La Parasou Village date limite **PA 07/04/2011**
- **Valbonne** Tél. 04 93 12 31 57 Réaménagement des locaux de l'office du tourisme situés à l'Hôtel de Ville 06560 VALBONNE, date limite 22/04/2011 à 12h00 **NM 08/04/2011**
- **Valbonne** Tél : 04 93 12 31 57 Aménagement d'un magasin en centre technique municipal date limite 26/04/2011 à 12h00 **NM 14/04/2011**
- **Mairie de VILLENEUVE LOUBET** Tél : 04 92 02 60 00 Fax : 04 92 02 60 23 Location matériel son lumière décoration pour organisation des festivités communales date limite 20/04/2011 avant 16h00 **PA 07/04/2011**
- **Mairie de VILLENEUVE LOUBET** Tél 04 92 02 60 00 Fax : 04 92 02 60 23 Mise à disposition de personnel de sécurité pour manifestations communales date limite 20/04/2011 avant 16h00 **PA 07/04/2011**
- **Mairie de VILLENEUVE LOUBET** Tél : 04 92 02 60 00 Fax : 04 92 02 60 23 Réalisation d'un diagnostic technique et énergétique des bâtiments scolaires de la commune date limite 20/04/2011 avant 16h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **OPH CANNES** Tél : 04 93 48 12 22 Fax : 04 93 47 39 05 Remplacement des chaudières individuelles de la résidence Les Vergers de Castellar date limite 11/05/2011 à 12h00 **NM 13/04/2011**
- **PARC NATIONAL DU MERCANTOUR** Tél : 04 93 16 56 90 Fax : 04 93 88 79 05 Maîtrise d'œuvre pour la rénovation des refuges du parc national du Mercantour La Cantonnière (06) - La Cayolle (04) date limite 12/05/2011 à 12h00 **AV 08/04/2011**
- **SDEG 18 RUE CHATEAUNEUF 06000 NICE** 04 93 44 24 40 Tél : 04 93 44 24 40 Electrification urbaine - mise en souterrain BT, av. Marcel Ilin Maurel à Vençe date limite 24/05/2011 à 17h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **SDEG 18 RUE CHATEAUNEUF 06000 NICE** 04 93 44 24 40 Tél : 04 93 44 24 40 Travaux électrification, 504 route d'Antibes à Biot - 1ère tranche date limite 24/05/2011 à 17h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **SDEG 18 RUE CHATEAUNEUF 06000 NICE** 04 93 44 24 40 Tél : 04 93 44 24 40 Travaux électrification rurale à VALDÉBLORE, Chemin de la Bolline à Eglise (Place Bergoni) date limite 31/05/2011 à 17h00 **TRIBUCA 08/04/2011**
- **Sisail** Tél : 04 93 90 54 54 Fax : 04 93 90 54 64 Sur la commune de Théoule sur Mer, péageur date limite 22/04/2011 à 12h30 **AV 08/04/2011**
- **SIVOM de Villefranche-sur-Mer** Tél : 04 93 01 86 60 Fax : 04 93 01 75 50 Dispositifs automatiques de contrôle de stationnement date limite 02/05/11 à 16h00 **PN/PC 07/04/2011**

Annexe 2

Les articles de presse

La Casa désire un tramway nommé BHNS

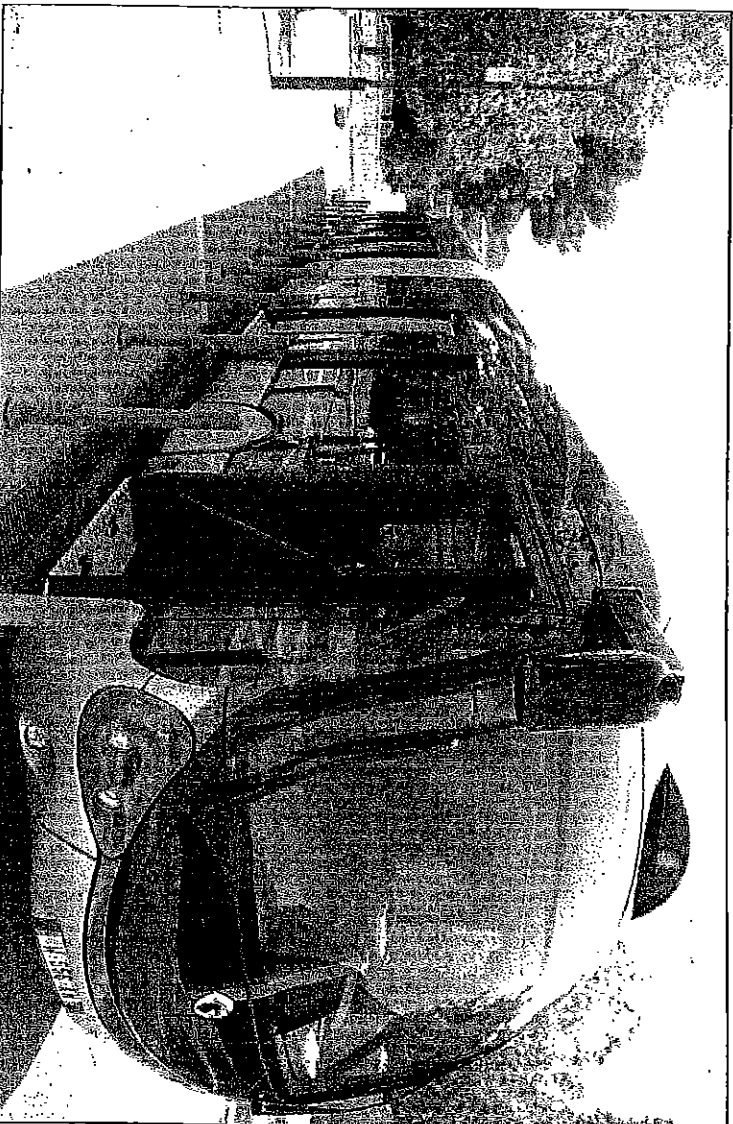
TRANSPORTS L'agglomération veut s'équiper d'un bus à haut niveau de service pour la liaison Antibes/Sophia.

Un drôle de bus était garé devant la maison des associations d'Antibes hier après-midi. Objectif de la présentation de ce véhicule du futur, venu tout droit de Nîmes : promouvoir un mode de transport encore peu connu : le BHNS (bus à haut niveau de service.) Le Crealis Neo, c'est son nom, doit circuler à Nîmes d'ici 2012.

De son côté, la Casa étudie la mise en place d'une ligne similaire entre la gare ferroviaire d'Antibes et le parc de Sophia-Antipolis pour 2016. La création d'une telle ligne permettrait de parcourir les 10 km qui séparent ces deux lieux en 20 min maximum. « À l'heure actuelle, il faut 30 à 35 min pour effectuer ce trajet avec l'enfibus express votre 50 min avec la ligne 9 », compare Laurence Ristori-Marin, directrice déplacements transports à la communauté d'agglomération.

L'engin de 18 mètres, capable d'accueillir 130 personnes, sera en site propre (TCS).

Ainsi, le bus évitera les embouteillages. Les feux de sa voie passeront automatiquement au vert à son arrivée. Les usagers n'auront plus besoin de vérifier les horaires puisque le temps d'attente entre



Le BHNS, ici celui de Nîmes vu de l'extérieur et présenté hier à la maison des associations, pourrait faire son apparition à Antibes en 2016. (Photo Grégoire Albertini)

deux passages à un arrêt sera de 5 ou 10 minutes. Pour garantir la sécurité des passagers, des caméras vidéos seront mises en place.

Les voyageurs seront tenus informés grâce à des écrans intérieurs. La Casa effectue actuellement un travail avec la population pour réfléchir à l'emplacement des futurs arrêts.

TIFFANY HENNE
thenne@nicematin.fr

Sac ou à l'eau ?

Le 13, jazz à Juan met le feu

En cette année du cinquantième anniversaire du

Festival de la pinède Gould, la programmation des feux d'artifice a été modifiée.

Celui du 14 juillet, traditionnellement tiré depuis la baie de Juan-les-Pins, le sera finalement depuis Antibes. Le long des plages du Ponteil et de la Salis à partir de 22 h 30.

C'est donc la veille, mardi 13, que Jazz à Juan - qui démarre pourrant mercredi 14 - aura son feu.

Ce spectacle pyrotechnique, tiré depuis la baie de Juan, saluera la fin de l'enregistrement des Victoires du jazz et célébrera du même coup l'année France-Russie. Le rapport entre les deux ?

C'est simplement qu'un millier de russe qui a ses habitudes au Cap a voulu offrir à Antibes, et Juan-les-Pins un feu d'artifice grandiose.

Mercredi 13 octobre 2010

Transport

Donnez votre avis sur le futur Pôle d'échanges



Le projet baptisé gare multimodale et dont on parle depuis longtemps, devrait bel et bien être en service en 2014. / Document Casa

En matière d'efficacité dans les transports la journée d'hier n'était pas un modèle avec la grève, mais c'est bien pour réduire les temps d'attente et de trajets que la Casa (communauté d'agglomération Sophia Antipolis) met en route la réalisation d'un pôle d'échanges. Au-dessus de la gare SNCF d'Antibes.

Un projet baptisé déjà gare multimodale et dont on parle depuis longtemps. Mais qui devrait bel et bien être en service en 2014 (connexion train, bus du réseau Envibus et Lignes d'Azur, vélo, voiture, piéton).

Pour l'heure, la concertation publique va avoir lieu entre le 2 et le 26 novembre. Tout le monde pourra s'exprimer sur les thématiques du projet. De manière ouverte (1).

Le périmètre de ce pôle se situe donc sur le bd Vautrin entre Philippe-Rochat et Jules-Grec.

Un mail central pour le confort des usagers

Jean Leonetti, président de la Casa, n'était pas peu enthousiaste lors de la présentation. « De cette plateforme partira le TCSP (transport en commun en site propre) qui desservira Sophia (en 15 minutes). Les travaux se font en plusieurs étapes dont le bus à haut niveau de service (BHNS) qui empruntera l'avenue Jules Grec en 2016. Il y aura également la réalisation de la troisième voie de la littoral avec un cadencement de TER toutes les 10 minutes à la gare SNCF. Mais aussi le départ de mode doux comme les vélos, une station prendra place à côté de la gare au niveau du jardin. Cette réalisation permettra aussi un meilleur accès à la voie rapide vers Golfe Juan ».

Ce pôle sera composé d'un mail central où pourront patienter « sur 200 m linéaires de quai, les usagers. Aujourd'hui, ce n'est pas très confortable pour eux. Sur ce mail, ils seront en sécurité et auront le maximum d'information », explique Laurence Ristori-Marin, directrice déplacements transports à la Casa. Deux voies pleines pour les bus seront de chaque côté avec une circulation qui se fera d'est en ouest en sens unique.

« Il y aura également des éléments paysagers » ajoute Christian Berkesse, vice-président de la Casa et délégué aux transports qui insiste sur les objectifs du pôle : « une meilleure visibilité, un meilleur accès et plus de sécurité ».

Quid de la gare routière en centre ville ? « Des petits bus desserviront le centre-ville à partir de ce pôle » et ils utiliseront encore cette gare ainsi que deux autres lignes du réseau qui traversent la ville de part en part.

Budget global entre 14 et 16 millions d'e

Les travaux doivent démarrer avant 2012 pour pouvoir bénéficier des aides : « ils débiteront fin 2011, précise Jean Leonetti, notamment pour toucher les 7,3 millions du Grenelle de l'environnement ». Cette subvention a été accordée pour soutenir le projet de TCSP dont ce pôle fait partie intégrante. L'ensemble sera compris entre 14 et 16 millions d'euros. La Casa mène ce projet. Avec ses partenaires : Etat, conseil général, ville d'Antibes, SNCF et RFF.

Une réunion publique aura lieu le 10 novembre à 18 heures à la maison des associations, chemin de St-Claude. Pour la concertation. A l'issue de celle-ci, un bilan sera dressé et soumis au conseil communautaire du 13 décembre. Sur cette base, la Casa arrêtera le projet (avec études détaillées). Qui fera l'objet d'une enquête publique en 2011. Les travaux devraient démarrer fin 2011 et la mise en service aura lieu en 2014.

srambure@nicematin.fr

1. Les registres mis à disposition : en mairie d'Antibes, à la direction de l'urbanisme, 21 rue Sade, de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h. Au siège de la Casa, 449 route des Crêtes à Sophia Antipolis de 9 h à 12 h et de 14 h à 17 h. Et sur le site internet : www.pdu-casa.fr Sur ces trois lieux il est possible de consulter les documents.

Sophie Rambure [Nice-Matin](#)

Aucun avis sur [Donnez votre avis sur le futur Pôle d'échanges](#)

Les infos des 5 derniers jours

[mardi 19 avril 2011](#)

Cannes - Télévision : le 24 mai, on passe au tout numérique

Arrivée de la TNT : résumé des avantages, de ce qu'il faut savoir pour ceux qui doivent s'équiper et détail de la campagne d'information organisée à Cannes.

[Nice-Matin](#)



Cannes : La piste cyclable littorale arrivera par l'est

Feu vert hier à l'aménagement, à partir de la fin d'année, du premier tronçon, entre Golfe-Juan et Cannes, de la piste cyclable littorale.

[Nice-Matin](#)



[samedi 16 avril 2011](#)

Gare multimodale : dernier jour pour s'exprimer

URBANISME La concertation publique se termine aujourd'hui pour ce projet de la communauté d'agglomération Sophia Antipolis qui verra le jour en 2014

Le futur pôle multimodal Lau-dessus de la gare SNCF, boulevard Vautrin va modifier en profondeur les modes de déplacement d'ici à 2014 (entre 13 et 16 millions d'euros). Permettre à tous les modes de transports de cohabiter en toute sécurité, proposer un espace agréable pour les usagers, et favoriser le transport en commun : voilà l'essentiel de ce qui est proposé par la Casa.

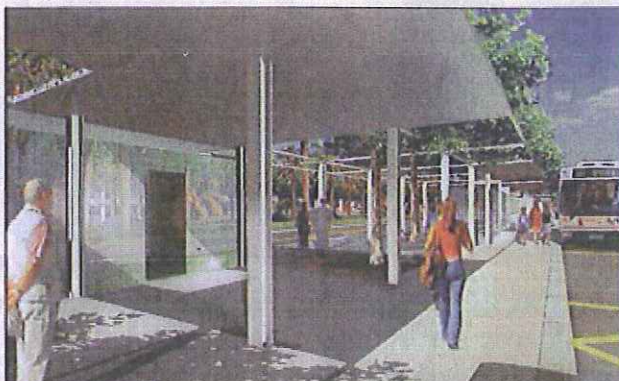
Comment réagissent les Antibois à ce projet qui est en concertation publique jusqu'à aujourd'hui ? Celle-ci n'attire malheureusement pas la foule. Cinq personnes seulement s'étaient exprimées mardi dernier à la direction de l'urbanisme. Une concertation qui s'achève pourtant aujourd'hui (?). L'association pour la défense de l'environnement d'Antibes et de sa région (ADEAR) s'est en revanche

largement exprimée sur le cahier mis à la disposition du public : « Nous sommes surpris de constater que cette importante réalisation ne facilitera aucunement l'accès des piétons et des automobilistes », écrit l'association. L'ADEAR évoque l'arrivée probable des piétons venant des quartiers Nord de la ville. « Rien n'est prévu pour leur assurer une traversée totalement sécurisée du boulevard Général Vautrin », souligne le président Roger Valeraud.

Autre constat de l'association : l'absence d'un parking contigu au pôle multimodal et « la dangereuse traversée des sept voies du boulevard Général Vautrin ».

« Un passage souterrain ou une passerelle »

Toujours selon l'ADEAR, une sécurisation totale pourrait



Le pôle d'échanges d'Antibes, tel qu'il est présenté à la concertation publique. (DR)

être obtenue « par la création d'une passerelle ou d'un passage souterrain, permettant de relier rapidement le pôle multimodal aux avenues Jules-Grec et Philippe Rochat ».

Deux autres associations se

sont également exprimées : « Camp Long » et « Michard Pellissier ». Dans une intervention cosignée, des adhérents réclament une vision claire des différents tracés « pour rejoindre l'avenue Jules-Grec, la voie rapide et

la route de Grasse ». Une explication sur ce qui est envisagé pour les piétons pour traverser la voie en venant de l'avenue Jules-Grec est encore demandée (?). Enfin, Gérard Molline, conseiller municipal d'opposition

(groupe Union pour Antibes Juan-les-Pins) intervient aussi sur ce registre pour regretter l'absence de plan de masse du projet. Il estime par ailleurs, comme un autre Antibois, qu'il faudrait limiter l'emploi des palmiers « qui vont se faire dévorer par le charançon rouge »... Un bilan de cette concertation sera réalisé par la communauté d'agglomération. Une fois la configuration des aménagements arrêtée, des études approfondies permettront alors d'établir le dossier d'enquête publique.

ROBERT YVON
ryvon@nicematin.fr

(1) Les lieux pour voir le projet et s'exprimer : direction de l'urbanisme, 21 rue Sade (de 9 à 12 h et de 14 à 17 h). Siège de la Casa, 449 route des Crêtes, Les Genêts, Sophia. Et sur www.pds-casa.fr
(2) La place des piétons est véritablement une préoccupation majeure. Une maman nous avait écrit se plaindre d'un accès dangereux avec une poussette ou un fauteuil roulant dans ce secteur.



15 jours irrésistibles
DU 13 AU 28 NOVEMBRE

1690€*
DU 20 A 65€

CRÉDIT GRATUIT

CANAPÉ 3 PLACES EN CUIR DE BUFFLE, 2 TÊTIÈRES INCLUSES.



* 204 € H. 76 x P. 105 cm / 1018 € C. prix de lancement TTC maximum conseillé valable jusqu'au 31/12/11. Excl. de TVA. Avec cartouche placemats Mouton 1,5/1,5 m. 34 articles. Structure renforcée en Kayak essai et garantie de performance. Assises et dossier mousses polyuréthane HR 4.30 g/L x 2 / 125 kg/m³ p. 1,4 kg. Suspension ressorts métalliques Honey® haute résistance. Confort assise en forme. Métrage gratuit en France métropolitaine.
* Offre valable du 13/11 au 28/11/11. Pour en profiter à 1690 €, exemple déductible de TVA, vous devez acheter le canapé à 2040 € avec remise de 1 350 €, remboursable et 33 mensualités de 60 €. Taxe Annuel Effet Global fixe de 0 %, sans déduire aucun frais de 6 %, sans frais de facturer à crédit 1018 €. Montant total dû par l'emprunteur : 1 200 €. De 10 à 11 200 € de crédit sur une durée de 33 mois. Coût de crédit à la charge du consommateur. Frais d'ouverture pour paiement sur carte. 0,01% du montant des paiements. Bonif. 10% sur le montant de la Taxe Annuel Effet Global sur les versements effectués en mai. Les versements effectués en plus de la mensualité indiquée sont déduits de l'emprunt. 2,48 € par mois. Sans frais de souscription de l'ouverture de crédit par facture, moyen communiqué de la Chambre Française de la Carte Bancaire. 54 rue Capul de 345 544 004. 0 911 521 914. 54545 n° 07000070, ulpa associé. 120 138 Boulevard Raspail - 75006 Paris. Sur base de conditions relatives au P.U.C. et acceptation de conditions. Vous bénéficiez d'un droit de rétractation. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

CUIR CENTER, ON EST FAITS L'UN POUR L'AUTRE.

<p>NICE-SAINT-LAURENT-DU-VAR Route du Bord de Mer Hauter Cep 3000 04 93 07 42 44</p>	<p>VALLAURIS A8 sortie Antibes Parking Roche-Bobois 04 92 96 65 76</p>	<p>TOULON LA VALETTE-DU-VAR Avenue de l'Université 04 94 14 16 16</p>
---	---	--

Vous êtes commerçant(e), prestataire de services ou industriel(le) ?



pour plus d'infos
www.cote-azur.cci.fr

Du 25 novembre au 8 décembre 2010

votez pour quelqu'un qui vous ressemble à 100%.

Élections des CCI

Vous allez élire vos représentants à la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur et à la CCI de Région. Une élection essentielle pour donner du poids à votre entreprise et à l'ensemble du tissu économique. Comme vous, l'élu(e) de la CCI est commerçant(e), dirigeant(e) ou chef d'entreprise ; l'occasion de voter pour quelqu'un qui vous ressemble à 100%.

Vous prenez des décisions tous les jours pour la vie de votre entreprise : élire vos représentants à la CCI en fait partie. En 2010, votez !

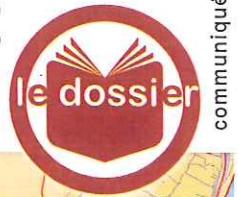
2010
Votez pour votre CCI.
0 800 412 222



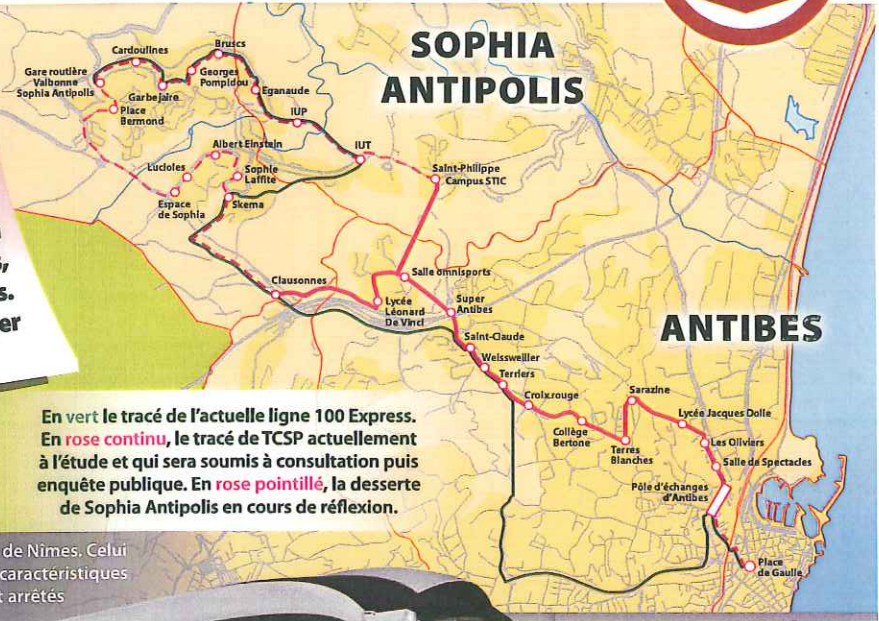
CCI
NICE CÔTE D'AZUR
Élus à l'écoute et à disposition par l'expertise



Transports en commun : le choix de la performance



La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a fait le choix d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour desservir, depuis la gare multimodale du centre-ville d'Antibes, Les Clausonnes et Saint-Philippe, à Sophia Antipolis. Le TCSP permettra ainsi d'irriguer un axe nord-sud de près de 10 kilomètres, rythmé par dix-sept stations, au moins. Décryptage d'un projet qui va changer les façons de se déplacer...



En vert le tracé de l'actuelle ligne 100 Express. En rose continu, le tracé de TCSP actuellement à l'étude et qui sera soumis à consultation puis enquête publique. En rose pointillé, la desserte de Sophia Antipolis en cours de réflexion.

Qu'est-ce qu'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ?

Desservant les axes où les besoins en déplacement sont les plus forts, c'est une voie réservée aux transports en commun qui bénéficie de la priorité aux carrefours. Ces caractéristiques permettent des passages de bus très fréquents, d'offrir rapidité et temps de parcours totalement fiables.

Exemple du BHNS de Nîmes. Celui de la CASA, et ses caractéristiques techniques, seront arrêtés fin 2014.



Les + du TCSP/BHNS

- Un niveau de confort, de sécurité et de ponctualité dans les transports comparables à celui du tramway
- Des bus plus tôt le matin, plus tard le soir... et plus nombreux
- Une amélioration de la connexion entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis (en réduisant l'effet de coupure de l'A8)
- Une amélioration de la liaison entre le Nord d'Antibes et le centre-ville
- Une véritable alternative à la voiture individuelle.

Qu'est-ce qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ?

Techniquement, les BHNS sont des bus sécurisés de grande capacité au confort très soigné et bénéficiant des technologies les plus récentes. Le BHNS permet d'assurer le transport de 4000 passagers par heure.

Le choix de la CASA

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a fait le choix d'équiper son futur TCSP avec un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Quatre fois moins onéreuse que la construction d'un tramway, cette solution offre plus de souplesse et de latitude à terme car, en l'absence de rails, elle est susceptible d'évoluer plus facilement au gré des besoins de l'urbanisation du territoire et des nouvelles technologies. L'actuelle ligne 100 Express qui relie Antibes à Sophia Antipolis préfigure le futur BHNS.

Les calendriers des concertations et de réalisation

■ Le pôle d'échanges d'Antibes

- Novembre 2010 Concertation préalable
- Printemps 2011 Enquête publique
- Décembre 2011 Premiers travaux
- 2013 Mise en service

■ Le TCSP

- Jusqu'en mai 2011 Concertation préalable (conseils municipaux, conseils de quartiers, riverains...)
- Mai/juin 2011 Concertation publique (expositions à Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris)
- Fin 2011 Enquête publique (information large, recueil d'avis, réunions publiques, audition des acteurs locaux)
- 2013 Premiers travaux concomitants de la mise en service du pôle d'échange d'Antibes
- 2016/2017 Mise en service du TCSP



Le financement du TCSP

Participation des entreprises, aide gouvernementale et subventions

Acquitté par les entreprises, le « Versement Transport » finance les transports publics du territoire. D'ores et déjà, un tiers du montant total de cette redevance est affecté au financement du TCSP. L'Etat a assuré un financement de l'ordre de 7,5 M € auquel s'ajouteront les subventions des collectivités territoriales permettant le financement de l'intégralité du projet.

Pôle multimodal au préalable à Antibes

La Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (170.000 habitants) a entériné en janvier le principe d'aménagement de son futur pôle multimodal qui mettra en correspondance le rail (TER) et le réseau urbain de bus et notamment la future ligne en site propre devant relier la technopole de Sophia Antipolis 15 km plus au nord. D'un coût évalué entre 14 et 16 ME, ce pôle multimodal doit être aménagé au nord de la gare SNCF. Celui-ci comprendra un quai central de 10 mètres de large avec une chaussée vouée à la circulation et à l'arrêt des bus. Une zone d'attente couverte abritera les usagers et il y aura aussi un local d'information et de vente de titres de transport. Les 400 mètres de quais accueilleront 14 lignes de bus (Envibus et TAM) couvrant le secteur. C'est la Casa le maître d'ouvrage de cette opération à laquelle s'associent RFF et la SNCF. Le premier coup de pioche devrait être donné

dans un an pour une mise en service début 2014. A cette date seront livrés en effet la troisième voie ferrée Antibes-Cagnes assurant l'accroissement de l'offre TER toutes 15 minutes, ainsi que le futur TCSP, toutes les 15 minutes également, devant desservir de façon rapide la technopole.

Pour rappel, ce futur TCSP sera un bus à haut niveau de service (BHNS). Nécessitant un investissement de 100 ME, il bénéficiera d'une aide de l'Etat de 7,3 ME dans le cadre du premier appel à projets « transports urbains ». Cette ligne longue de 15 km doit relier en 15 minutes le pôle multimodal d'Antibes à Sophia Antipolis (31.000 emplois) sur sa partie Sud en attendant plus tard une desserte en boucle du site. Le « busway » a été choisi de préférence au tramway car la zone desservie est moins urbanisée. Par ailleurs, la déclivité du terrain avec des pentes de 13 % empêchait la mise en place de voies ferrées, si ce n'est de

type funiculaire ou crémaillère peu adapté à une desserte cadencée. Pour mener à bien le projet, la communauté d'agglomération a fait appel à une assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée, pilotée par Citec et le cabinet Stoa. Le chantier pour son aménagement et deux parcs relais débutera en 2013. La première phase concernera une ligne de 6,5 kilomètres de long avec 14 stations. Le futur busway dont la vitesse commerciale sera comprise entre 21 et 25 km/h, compte capter 15 à 18 % des déplacements pour une fréquentation quotidienne attendue de 11 800 voyageurs en 2015 et de 21 000 en 2020. Au final, sur les 15 km du parcours, la ligne comptera 25 stations. « C'est projet majeur pour l'avenir de Sophia Antipolis », souligne Jean Léonetti, député maire d'Antibes, tout en reconnaissant que le tracé du site propre ne sera pas une mince affaire notamment dans le franchissement de l'A8 à Antibes Nord.

T.P.B.M. n° 854.

Memoire 2 février 2011.

Dans notre cahier antibois...

ANTIBES ACTUALITÉ p 15 à 17
ANTIBES RÉGION p 18

RÉGION PRATIQUE p 19
RÉGION SPORTS p 20

Aujourd'hui à Antibes METROFRANCE

 6° 7 heures	 13° 13 heures	 13° 16 heures
---	---	---

Lire aussi nos informations départementales

Pages 24 à 28

TCSP : concertation publique avant l'été

TRANSPORTS Prochaine étape de la réalisation du bus à haut niveau de service entre Antibes et Sophia, la concertation a été approuvée hier en conseil municipal

Le dossier avance. Ce vieux serpent de mer qu'est la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) entre la future gare multimodale d'Antibes (actuellement la gare SNCF) et Sophia Antipolis devrait se concrétiser.

Avant l'été, une phase importante aura été passée: la concertation préalable devrait durer un mois minimum, être terminée le 30 juin au plus tard.

Un dossier de présentation du projet sera à la disposition du public (à la mairie, au siège de la Casa et sur le site Internet de l'agglomération), au moins une réunion publique organisée et une exposition se tiendra pour présenter les principales caractéristiques du projet. « Il faut que les quartiers se saisissent rapidement de ce projet », insistait hier Jean Leonetti.

Sans surprise, le conseil municipal qui se réunissait hier après-midi à la salle Saint-Esprit a approuvé les modalités de cette concertation qui sera organisée par le maître d'œuvre du projet, la Communauté d'agglomération.

Laquelle présentait profitait de la délibération pour présenter les grandes lignes du bus à haut niveau de service (BHNS).



Le conseil municipal donnait hier son feu vert pour l'organisation d'une concertation préalable sur le futur tracé du bus. Elle se tiendra au moins un mois et se terminera au plus tard le 30 juin. « Les quartiers doivent se saisir rapidement de ce dossier », insiste le maire. (Photo Vincent Rossotti)

Un bus toutes les 6 minutes

Son tracé est désormais connu. Depuis le futur pôle d'échange, il partira en site propre (c'est-à-dire dédié et exclusif) vers l'avenue Jules-Grec qu'il remontera jusqu'à

Sarazine pour rejoindre l'avenue de Grasse au niveau des Terres-Blanches. Il traversera l'autoroute en utilisant la rue des Trois-Moulins : « Une route communale dont le trafic peut être facilement reporté », juge la Casa. Il fera ensuite

une boucle à Sophia par Saint-Philippe et le Campus STIC, l'IUP, Garbejaire, les Lucioles, Sophie-Lafillle et les Clausonnes. Une partie de la circulation se déroulera sur les réseaux routiers normaux. Et devrait donner envie d'utiliser les trans-

ports en commune : « Un bus toutes les six minutes aux heures de pointe et un service de 6 h à minuit », annonce l'agglomération. « Le tracé est entièrement financé (115 millions), notamment grâce à la taxe verse-

ment transport. Le tiers de son produit sera consacré à la construction du transport en commun en site propre, se félicitait hier Jean Leonetti. Le ministre de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement a retenu le projet, il met 7 millions ».

« Modeste mais efficace »

Et le maire, par ailleurs président de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis, de se féliciter du tracé : « 16 kilomètres, c'est modeste mais efficace. Le BHNS nous permettra de pallier aux problèmes ponctuels de TCSP que nous pourrions être amenés à rencontrer ». « Il permettra également d'être plus rapide et moins cher que le tramway », se félicitait son 1^{er} adjoint, Jean-Pierre Gonzalez. Reste à savoir si le public suivra cet enthousiasme (à Casa a enregistré 70% d'avis favorables) et n'y trouvera pas matière à contestation. On le saura vraisemblablement à la fin de l'année, au plus tard dans le courant du premier trimestre de 2012, lors de l'enquête publique. Les travaux pourraient démarrer en 2013. Pour une mise en service en 2016.

AURÉLIEN GIESBERT-
agiesbert@nicema.fr



Le bus à haut niveau de service (BHNS) avait été présenté l'été dernier à Antibes. Depuis, la préférence de la Casa pour ce mode de transport s'est encore affirmée aux dépens du tramway. (Photo Grégoire Albertini)



Parmi les objectifs du bus à haut niveau de service, fluidifier la circulation à la sortie de Sophia Antipolis. (Photo O.R.)

projet [de bus tram] va permettre
ophipolitains et aux habitants des
artiers Nord d'Antibes de pénétrer
us facilement dans le centre-ville.»

Laurence Ristori-Marin, responsable
des transports au sein de la Casa.



© DIRECT MATIN - CÔTE D'AZUR

36 HEURES

d'interruption du trafic ferroviaire ce week-end entre Cannes et Nice. Dans le cadre des travaux de réalisation d'une troisième voie ferrée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer, les trains ne circuleront pas à partir de demain 18h jusqu'à lundi 6h.

En bref

VOLLEYEURS NOIS À NICE

20h, en déplacement à la meira, les volleyeurs disputeront un derby face l'IB. Pour les joueurs de l'illie, un succès leur ait de conforter leur au classement de la masculine. Pour les Niçois, ire est quasi indispensable approcher de Toulouse, qui us le week-end dernier, la relégation en Ligue B.

L'EAU MIEUX FINCHÉS À ANTIBES

quelques jours, les jets d'eau s du service place Charles- e à Antibes. Pendant la hivernale, la ville a modifié nnement de la fontaine. Un système, avec des boîtiers ques au sec dans un local e, va remplacer l'ancien, itiers étaient rattachés ent aux jets d'eau, d'où èmes d'étanchéité de nombreuses panes et nctionnements coûteux.

PASSAGÈRE LE COUVERT

rant La Passagère de l'hôtel es à Juan-les-Pins fête sa re printanière en organisant rs à quatre mains, ce soir soir. Guillaume Anor, le Passagère, et Patrice du Domaine de Rochevilaine, étoilé situé en Bretagne ner à Billiers, proposeront asion un menu de gala ccio de homard, koulibiach, turbot de Guilvinec e de pigeon farcie au foie un dessert concocté par issier du Belles Rives, el Llorca.

RÉNOVATION DU PALAIS DES FESTIVALS

LE «BUNKER» TRANSFIGURÉ

Visite guidée, mercredi soir, de la première phase des travaux d'aménagement et d'embellissement du Palais des festivals. Le chantier est mené par l'architecte du Palais, François Druet, qui, il y a une trentaine d'années, avait été frustré par l'image donnée par un projet qu'il n'avait pas pu réellement terminer. Aujourd'hui, l'édifice est embelli, rajeuni et épuré avec le choix osé du blanc (4 000 litres de peinture ont été nécessaires pour repeindre entièrement la façade). Avec ces travaux,

le Palais des festivals devrait troquer son image de «bunker» pour celle du navire qu'évoquent les nouveaux éléments vitrés, parfaitement intégrés aux murs de béton et qui donnent de la légèreté aux façades

Un nouvel escalier côté port

Mais outre l'aspect esthétique, ces travaux devaient intégrer une nécessaire mise aux normes du Palais qui, avec la possibilité d'accueillir 41 600 personnes, est le plus grand «ERP» (éta-

blissement recevant du public) du département. Un nouvel escalier a donc ainsi été construit côté port pour faciliter le dégagement du public, tandis que l'ancienne prise d'air a été déportée et remplacée par une nouvelle unité au débit de 500 000 mètres cubes par heure. L'aspect commercial n'a pas été oublié avec un agrandissement des surfaces d'exposition, notamment dans le foyer Debussy qui offre désormais un espace design embelli et agrandi de près de 1 000 mètres carrés. •



© DR

INAUGURATION AU PORT DE LA SALIS

LA NOUVELLE PROMENADE DES ANTIBOIS

L'inauguration de la nouvelle promenade du port de la Salis, le week-end dernier, a été le point final d'un projet au long cours. Un premier aménagement de ce port de 250 anneaux avait débuté à la suite du raz-de-marée qui avait ravagé en 1979 ce qui n'était qu'un port naturel. Une seconde phase avait commencé en 2005 avec la décision de la ville d'Antibes d'aménager une promenade le long du

boulevard Bacon, surplombant une nouvelle capitainerie. Finalement, la commune réalisera l'ensemble du chantier et se fera rembourser la construction des nouveaux locaux par le délégataire du port, dont la concession a été renouvelée pour dix ans en 2010. Si les travaux ont pris du retard, avec un coût revu à la hausse, le jeu en valait la chandelle. Car le port de la Salis conjugue désormais, selon Jean Leo-

netti, «modernité et tradition». Les promeneurs peuvent profiter du site à partir d'un belvédère offrant une vue sur les remparts d'Antibes. La nouvelle capitainerie, avec son architecture en forme de bateau (hublots, parapets), s'intègre parfaitement à l'environnement, tandis que les matériaux choisis (béton, bois et pavé) offrent aux passants un lieu d'autant plus reposant pour admirer le panorama. •

C'est le
Printemps...
faites-vous
plaisir !



ADOPTÉZ
LA DESIGN
ATTITUDE



CIGLOTTE - Designer Luca SCHIEPPATI

PALAIS DES EXPOSITIONS
ET DES CONGRÈS 10H/19H

+33 (0)4 92 00 20 80 www.foiredenice.com

PENSEZ À PRÉACHETER VOS BILLETS D'ENTRÉE SUR
<http://billets.foiredenice.com>



Transport en site propre : la Casa dévoile le tracé

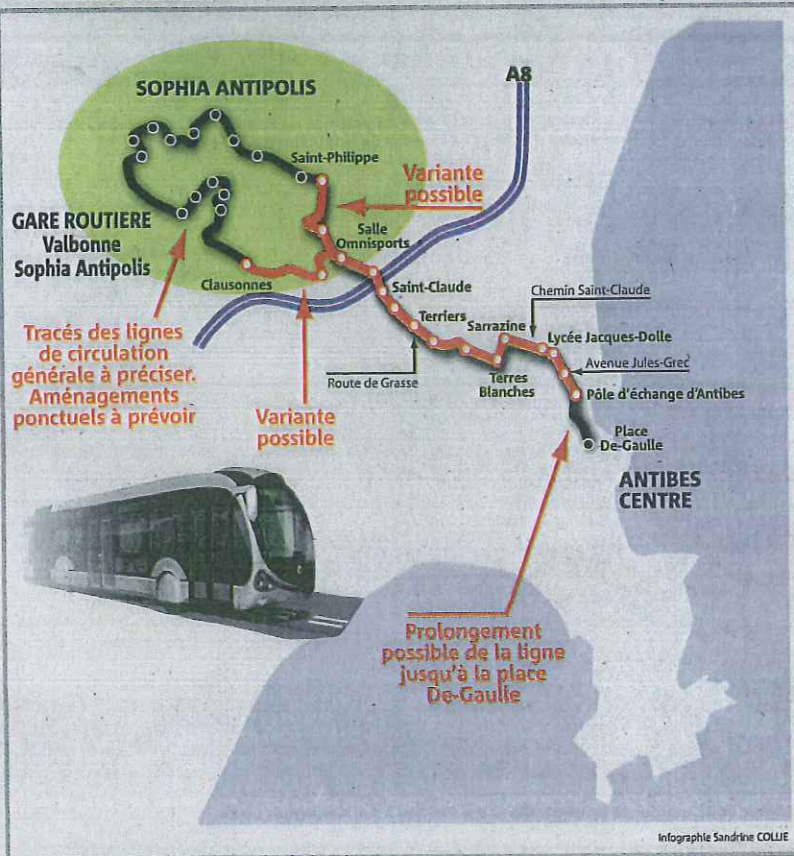
DÉPLACEMENTS Présentée en avant-première aux comités de quartier, cette ligne qui reliera la cité des remparts à Sophia sera empruntée par un bus à haut niveau

La Casa avait le choix entre un tramway (comme à Nice) et un bus à haut niveau de service (sorte de bus-tramway) pour relier Antibes à Sophia Antipolis. La seconde solution a été retenue, avec la création d'une ligne spéciale pour le transport en commun en site propre. « Si plus tard, nous devons le transformer en tramway, il suffira d'ajouter des rails », a précisé Jean Leonetti en dévoilant aux comités de quartier le tracé retenu pour le futur transport en commun en site propre. Une voie spécifique a donc été dessinée pour ce « bus tramway » qui pourrait circuler d'ici à 2016, selon les experts de la Casa. Sans grande surprise, cette ligne partira de la gare multimodale ou de la place De-Gaulle, passera par l'avenue Jules-Grec, le lycée Jacques-Dolle, le chemin Saint-Claude, la zone des Trois Moulins et se rendra soit en destination de Saint-Philippe (l'une des variantes) soit aux Clausonnes. « Nous avons choisi le tracé le plus simple, en évitant tout ce qui pourrait nous amener à des expropriations. Nous utiliserons les routes existantes. Une déclaration d'utilité publique (DUP) sera lancée après l'enquête publique », a souligné Jean Leonetti.

Concertation publique d'avril à juin

Les Antibois vont être invités, à participer dans un premier temps à une concertation publique lancée d'avril à juin, autour de ce tracé. La Casa souhaite, en effet, mettre en service les premiers « bus-tram » en 2016, ainsi qu'un réseau de transports en site propre à Valbonne.

Le tracé retenu



Le trajet proposé pour relier en bus à haut niveau de service la gare d'Antibes à Sophia Antipolis prend en compte l'exploitation éventuelle de la ligne jusqu'à la place De-Gaulle.

« Pour cela, il nous faut avancer rapidement dans nos projets et mobiliser la population autour de ces nouveaux transports », a souligné Jean Leonetti lors d'une réunion publique avec les comités de quartier. Le trajet du bus à haut niveau de service soumis à l'enquête pourra difficilement être modifié, à cause des contraintes du terrain. Ce trajet prévoit la création de 16 kilomètres de lignes, pour un trafic déjà estimé entre 14000 et 16000 personnes par jour par ses concepteurs.

Des études pour la vieille ville

« Le coût total du projet est estimé à 115 millions d'euros », a ajouté le président de la Casa. Pendant que le transport en site propre se mettra en place, les comités de quartier ont été invités à réfléchir à une nouvelle façon de se déplacer en centre-ville. Pour aider, faire avancer le débat, la municipalité a confié une étude à Egismobilité, qui a été rendue publique (lire par ailleurs). Cet audit présente la situation difficile des transports en centre-ville et propose des solutions pour apaiser les déplacements et faciliter les liaisons entre les quartiers. Le bureau d'étude propose également des pistes pour améliorer les problèmes de stationnement en centre-ville. Toutes ces solutions préconisées ont été présentées aux représentants des comités de quartier qui devront rapidement en choisir une d'entre elles.

ROBERT YVON
ryvon@nicemat.fr

Centre-ville : une étude pour mieux circuler



Le stationnement sur l'avenue Robert-Soleau, sur la place De-Gaulle et le boulevard Albert 1^{er} pourraient être supprimés. (Photo Cyril Dodergny)

Lorsque circulera le bus à haut niveau de service, un nouveau plan de circulation sera effectif dans le centre-ville. Le bureau d'études Egismobilité propose de nouvelles pistes pour mieux circuler, incluant dans son étude la piétonisation de la vieille-ville. « L'objectif principal de l'étude qui nous a été confiée est de limiter la présence de l'automobile en dehors des parkings existants », a souligné Thomas Grattarola, chef de projet et responsable de l'audit. L'étude commandée par la ville, débute par un constat évident de la situation actuelle : « Stationnements illicites, sous-utilisation des parkings et nécessité de raccourcir les distances et pénalise les bus et les cyclistes ». Selon Jean Leonetti avec 3762 places dans l'ensemble des parkings du centre (incluant le futur Pré-aux-pêcheurs), la Ville aura désormais suffisamment d'emplacements pour désengorger le vieil Antibes. « Nous allons donc envisager la suppression

de places de stationnement avenue Robert Soleau, place De-Gaulle et boulevard Albert 1^{er} », a dit Jean Leonetti aux représentants des comités de quartiers d'Antibes-Juan-les-Pins.

L'audit préconise, en effet, la piétonisation complète de la vieille ville (avec contrôle d'accès pour les ayants droit); mais aussi de la promenade Amiral de Grasse. « Par ailleurs il faudra aussi requalifier certains quartiers, notamment le chemin Fournel-Badine en créant une nouvelle infrastructure. Elle devrait par exemple permettre de le relier à la traverse Martelly, avec une mise en double sens de cette voie », précise l'étude.

Un exemplaire de l'audit a été confié aux responsables des comités de quartiers. Les riverains ont quelques semaines pour faire remonter leur avis au député-maire.

R. Y.



Dépêches AFP 14:01 Fonctionnaires: gel de l'indice salarial en 2012, les syndicats furieux

Accueil > Toulon

Le BHNS et le tramway en questions

Voter 17

Publié le lundi 08 novembre 2010 à 07H02 - 7

A+ A- partager



Le BHNS séduit les agglomérations de taille moyenne, comme Nîmes, mais le tramway reste en bonne place dans les grandes villes

Gregoire ALBERTINI

Cécile Clément est chargée de projets au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (Certu). Un organisme dépendant du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, chargé de conseiller les collectivités sur leurs choix en matière de transport en commun. Cécile Clément n'est pas habilitée à se prononcer sur le dossier toulonnais, mais elle nous a apporté son éclairage sur les spécificités du Bus à haut niveau de service (BHNS) et du tramway en général à travers des données que l'on retrouve, pour la plupart, dans les publications du Certu (1).

L'attrait

Pour Cécile Clément, la donne est claire, tramway et BHNS sont deux modes de transports performants entre lesquels « on ne peut établir de hiérarchie en termes de qualité de service, mais juste des différences de capacité et de budget ». « Le BHNS, du fait notamment de son moindre coût, a séduit les agglomérations de taille moyenne ou petite qui y trouvent un outil pertinent », ajoute-t-elle. Il n'y a qu'à voir le dernier appel à projet lancé dans le cadre du Grenelle de l'environnement : le BHNS représente la moitié de la soixantaine de projets présentés (Chambéry, Niort, Poitiers, Marseille, Angoulême, Lyon, Montbéliard, Albi, Nantes...). Un succès dû notamment aux progrès incontestables de ce mode de transport utilisé, selon la taille des agglomérations, en mode structurant ou en complément. Le site *Mobil'Cités* note toute de même que « le tramway n'a pas dit son dernier mot et qu'il figure en bonne place », avec les dossiers d'Angers, Bordeaux, Montpellier, Nantes, Lyon, Aubagne, Avignon ou encore Lens.

Les capacités de transport

C'est sur ce point notamment que le débat fait rage entre les partisans du BHNS et ceux du tramway. Cécile Clément se contente de rappeler les normes énoncées dans toutes les publications du Certu (voir tableau ci-contre) soit « 4 200 passagers par heure et par sens avec un tramway de 33 m et 3 000 passagers par heure et par sens avec un BHNS de 24,5 m », celui qui pourrait être choisi par TPM.

Yannick Chenevard annonce pourtant 4 000 voyageurs par heure et par sens avec le BHNS, une fois le deuxième tronçon du TCSP ouvert : « Le problème, c'est que le Certu vit dans un monde idéal. Ils partent sur une base de 4 personnes par mètre carré alors que la réalité se rapproche plutôt de 6 ou 8 personnes. Et puis, il suffira de passer la fréquence à moins de trois minutes ». Des chiffres que l'on retrouve effectivement dans de nombreuses villes aux heures de pointe, mais qui ne sont jamais utilisés par le Certu comme base de travail pour la modélisation d'un futur TCSP. « Partant de là, nous opérons un grand saut dans l'inconnu avec le risque de BHNS surchargés », estime un connaisseur du dossier.

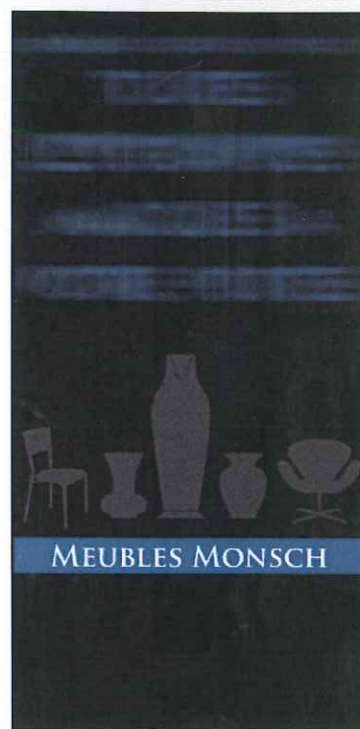
Les travaux

Contrairement au BHNS, le tramway impose le déplacement des réseaux (une fois les rails posés, difficile en effet de les enlever pour intervenir). La durée des travaux est nécessairement plus longue. A Toulon, ou le nombre d'axes est-ouest est limité, le blocage de l'un d'entre eux provoquerait des perturbations importantes. Dans ces conditions, Yannick Chenevard estime que cette phase doit durer le moins longtemps possible, notamment sur le boulevard de Strasbourg.

Les dernières vidéos



Toutes les vidéos



Dans la même rubrique

- Avec Loppsi 2, la vente de muguet a failli déprimer
- Var: un 14 mai contre l'homophobie
- Tourisme : professionnels et Etat s'accordent avant l'été
- Rencontre avec Li'Will et L'ElastikO deux jeunes rappeurs "Made in 83"
- Holiday Inn OU PAS Holiday Inn sur le site de l'AGPM?
- M6: «Cauchemar en cuisine», tout commence à Toulon

Diaporamas

- Le corso fleuri d'Ollioules
La Seyne-sur-Mer - lundi 18 avril 2011
- Le premier National dracénois de jeu provençal
Draguignan - lundi 18 avril 2011
- Corso: Carqueiranne dans un tourbillon de fleurs et

Abonnez-vous

Mon Var-Matin

Événement

Annonces

Le coût

Au départ, le prix du tramway est supérieur à celui du BHNS, cela ne fait aucun doute. L'aménagement d'un TCSP (hors requalification urbaine) représente, selon le Certu, de 2 à 10 millions d'euros du kilomètre pour le BHNS contre 13 à 22 millions d'euros pour le tramway. Le coût d'exploitation est également plus élevé pour le tram (5 à 7 euros du km contre 3,5 à 5 euros pour le BHNS) ainsi que le prix du matériel roulant, qui bénéficie en revanche d'une durée de vie supérieure. À ce propos, dans sa note « *Mobilité et transports* » publiée en novembre 2009, le Certu remarque que « *sur le long terme, les coûts engendrés par la forte fréquence du BHNS peuvent annuler l'avantage à l'investissement* ». À vos calculatrices !

1. BHNS, du choix du système à sa mise en oeuvre (Certu, 2010). Tramway et BHNS, domaine de pertinence en zone urbaine (Certu, 2009). BHNS, concept et recommandations (Certu, 2005).

Article vu 822 fois

J. Mermillon

Annonces Google

Votre Âme Sœur à Antibes

Rencontres Sérieuses et de Qualité Pour des Relations Durables !
www.Fidatio-Antibes.fr/Amour

Vacances Côte d'Azur

Jusqu'à -23% sur votre séjour avec Pierre & Vacances!
www.pierre-et-vacances.com/cote_azur

Réducs du jour à Nice

Profitez d'offres exclusives sur Les restos, spas, évènements, etc !
www.LivingSocial.com

Emploi Toulon

Des Milliers d'Offres à Toulon Trouvez Votre Emploi sur Jobrapido!
www.Jobrapido.fr/Toulon

Le délai de 15 jours au-delà duquel il n'est plus possible de contribuer à l'article est désormais atteint.

Vous pouvez poursuivre votre discussion dans les forums de discussion du site. Si aucun débat ne correspond à votre discussion, vous pouvez solliciter le modérateur pour la création d'un nouveau forum : moderateur@nicematin.com

Vos derniers commentaires

- sweetshadow 21/11/2010 à 14h01 | Alerter le modérateur Recommander 1

★★★★☆ Solaris, et si les étudiants buchaient leurs cours le jeudi plutôt que d'arrosier leur soirée? Ou, tout simplement, ne buvaient pas d'alcool? Je vis dans une zone non desservie par des transports en commun et après une soirée je suis à même de prendre ma voiture!
- Solaris83 20/11/2010 à 14h39 | Alerter le modérateur Recommander

★★★★☆ M. Falco montre encore une fois combien la ville de Toulon est en retard par rapport aux autres agglos françaises. Premièrement, une agglo faisant parti des 10 premières en France, qui ne propose plus aucun bus en semaine après 21h c'est impensable en 2010. Les étudiants qui arrosent leur soirée le jeudi soir sont obligés de prendre la voiture pour rentrés chez eux, les nocturnes ne fonctionnant que le vendredi et samedi soir. Pas étonnant qu'avec un Réseau Mistral si peu performant les toulonnais soient autant habitués à prendre la voiture. Le BHNS renforcera encore l'image tout voiture de notre agglo... Le BHNS serait le choix logique d'une ville qui accumule d'énormes retards par rapport aux autres agglos de même taille.
- michel43 14/11/2010 à 07h33 | Alerter le modérateur Recommander

★★★★☆ il faut surtout regarder les dettes de ces 22 régions, la pressions fiscal, les taxes, la donne a changer, la crise financière se fait de plus en plus forte, l'état se désengage, la régions n'a plus les moyens et TPM, 37% en plus? cessons de rêver, c'est TOUJOURS le contribuable qui paye, peut t'on augmenter les impôts, bien sur que NON, sachant qu'après 2012, le président devra AUGMENTER, les taxes, impôts, réduire les subventions, ect ect les caisses étant vide, oui, FALCO a raison, l'ouverture du second tube va fluidifier la circulation dans notre ville, d'ailleurs les BUS sont pleins que le matin et le soir et OUI, le reste du temps, il roule avec très peu de monde, l'audit est simple, si, si avons nous les moyens de se le payer, c'est NON
- harry brown 12/11/2010 à 20h38 | Alerter le modérateur Recommander 1

★★★★☆ moi je suis plutôt pour le BHNS car les coûts sont 2 fois moins chère de plus les travaux bloqueront la ville moins longtemps.
- Gordini 10/11/2010 à 17h07 | Alerter le modérateur Recommander 1

★★★★☆ <http://www.cuverville.org/article43383.html>
Essayez de dessiner au sol un carré de 1 mètre sur 1, et entassez-y 8 personnes. Vous avez en gros deux rangées de 4 individus. Le mètre n'excédant pas 100 centimètres, chaque individu ne doit pas avoir plus de 25 centimètres d'épaisseur ! On ne peut tout de même pas remplir un bus rien qu'avec des anorexiques. Là, on est tenté de dire que M. Chenevard se fout du monde. On pourrait lui proposer également de placer des voyageurs à l'horizontale sur la tête des verticaux. Au point où nous en sommes...
- sophia83 10/11/2010 à 13h17 | Alerter le modérateur Recommander 1

de couleurs
Carqueiranne - lundi 18 avril 2011

Tous les diaporamas



+ vus + votés + commentés

- 217 RCT Pilou-pilou Hakademy: les vidéos du concours 06/04/2011
- 74 Var Cantonales dans le Var: le FN élu à Brignoles avec 5 voix d'avance 27/03/2011
- 63 France Marine Le Pen créditée de 19-20%: réactions FN et Hervé Morin 18/02/2011
- 50 Var Var: revivez le "live" du premier tour des cantonales 20/03/2011
- 50 Cantonales dans le Var: Le FN défie l'UMP, le PS à la peine 21/03/2011

Le vote

Migrants tunisiens: la France devait-elle bloquer la frontière?

Oui

Non

Tous les votes

Les derniers commentaires

- Jeu provençal: l'équipe Garnero au... VEMOLL: Très belle manifestation ,... Il y a 1 min 24 sec
- Jeu provençal: l'équipe Garnero au... VEMOLL: Très belle manifestation ,... Il y a 1 min 30 sec
- Fonctionnaires: gel de l'indice... fourni: Merci l'UMP, vous avez la... Il y a 22 min 7 sec
- Prime aux salariés: Sarkozy ne cédera... fourni: Patron des riches pour que... Il y a 24 min 2 sec
- Bouches-du-Rhône: deux casinos attaqués... fourni: Vous rêver, ce n' ai pas... Il y a 27 min 1 sec

Nouveau Départien Amour Des Vacances Côte d'Azur Jusqu'à -2 Immobilier 06: prix au m2 Immo



Gagnez vos places



L'actu du RCT



Rencontres



Journal en ligne



Photos



TRIBUNE BULLETIN

6 MAI 2011

Antibes teste son bus-tram sur les futurs usagers

La concertation préalable à l'enquête publique vient d'être lancée sur tout le territoire de la CASA.

Trajets, haltes, financements, avis et doléances... « Une phase majeure pour un projet, mais qui reste une étape préliminaire ». Pour la CASA, point question de mettre la charrue avant les bœufs. Si les travaux, côté Antibes où l'enquête publique est close, débuteront dès 2011, ce sont aujourd'hui les 16 communes concernées (dont quatre traversées par cet équipement à haut niveau de services) qui sont informées et interrogées quant au choix de la communauté d'agglomération pour ce mode de transport en commun encore inconnu sur nos côtes : « quatre fois moins cher qu'un tram classique, une configuration (en site propre) adaptée à la topographie, sinueuse et ascendante » pour Jean Leonetti, « Un équipement à notre échelle, pertinent, capable de transporter 120 personnes, et de véhiculer une autre image de notre territoire » pour Christian Berkessé, maire de La Colle-sur-Loup, en charge du dossier à la CASA. « Qui desservira le campus STIC et Amadeus, et désengorgera nos routes », dit Jean-Pierre Dermit, premier magistrat de Biot. « Une



Marc Daunis, Christian Berkessé et Jean Leonetti : pour les maires de la CASA, la solution bus-tram recueille l'unanimité. Avec un énorme avantage : rester évolutive, géographiquement et techniquement, pour une facture déjà réglée par les collectivités.

épine dorsale qui amènera tout naturellement une réflexion commune autour de futurs aménagements et logements », souligne Marc Daunis, maire de Valbonne. Et Jean Leonetti de conclure : « je veux une concertation apaisée. Il faut utiliser les quatre à cinq ans qu'il nous reste pour réfléchir, se montrer pragmatiques et intelligents, tous ensemble. Il y aura bien sûr des points noirs à gérer. Mais les tracés sont cohérents, sur un projet déjà financé. Et réaliste. » Couplé sur Sophia à des vélos et véhicules

électriques disponibles aux arrêts, appuyé par une solide politique de parcs-relais sur toute la longueur du parcours, le bus-tram devrait se sentir aussi à l'aise en ville qu'à la campagne, bien ancré sur ses voies en site propre, et cadencé au rythme des salariés, en particulier sur la technopole. Beaucoup d'atouts et peu d'obstacles. Le seul point d'interrogation : à quoi roulera donc ce précieux compromis ? « D'ici-là, les progrès en termes d'énergies renouvelables et propres permettront certainement

REPERES

- Un passage toutes les 6 minutes aux heures de pointe
- La garantie du temps de parcours grâce aux voies en site propre sur les tronçons les plus fréquentés.
- Des stations tous les 400 mètres.
- Des véhicules articulés de 18 mètres pour une capacité maxi de 120 passagers.

➤ Donnez votre avis sur www.pdu-casa.fr

d'envisager une solution électrique » précise Jean Leonetti. Rendez-vous dès 2012 pour les premiers appels d'offres, en 2014 pour un aperçu du matériel roulant choisi et en 2016 pour une mise en service globale des 16 kms de lignes desservant la gare d'Antibes, la place de Gaulle, Saint-Philippe, les Clausonnes et la gare routière de Sophia. Pour une enveloppe de 116 M€ tout compris, déjà grignotés, d'année en année, sur les « versements transports » en vigueur, avec un petit coup de pouce supplémentaire de l'Etat dans le cadre du Grenelle. L'éco-mobilité de proximité sans se ruiner...

Isabelle Anziàs

buis-tram

Antibès-Sophia



imaginons-le
ensemble

concertation
préalable
2 mai - 10 juin
2011

je donne mon avis sur
www.pdu-casa.fr

COM M U N A U T É
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS

Réunions publiques

- ANTIBES - jeudi 26 mai - 17h 30**
Maison des Associations - chemin de Saint Claude
- BIOT - mercredi 25 mai - 19h 00**
École Olivari - quartier Saint Philippe
- VALBONNE - jeudi 12 mai - 17h 30**
Salle Michel Rolant au Rdc de la Mairie - 1 pl. de l'Hôtel de Ville
- VALLAURIS - jeudi 19 mai à 17h 30**
Salle du Cinéma - avenue de l'Hôpital (face au collège)
- Faites part de vos avis**

Où trouver les registres ?

- ANTIBES**
En Mairie, à la direction de l'Urbanisme, 21 rue Sade,
de 9h à 12h et de 14h à 17h du lundi au vendredi
- BIOT**
En Mairie-Annexe, Espace Commercial St Philippe, 200 avenue de Roumaiville
de 9h à 17h du lundi au vendredi
- VALBONNE**
En Mairie, 1 place de l'Hôtel de Ville, de 8h 30 à 12h 30 et de 13h 30 à 17h les lundi,
mercredi et vendredi et de 8h 30 à 17h les mardi et jeudi
- VALLAURIS**
En Mairie, place de la libération, de 8h à 17h du lundi au vendredi
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS**
Les Genêts, 449 routes des Crêtes - Sophia Antipolis
de 9h à 12h et de 14h à 17h du lundi au vendredi

Plus d'infos ?

Entre le 2 mai et le 10 juin 2011, vous pouvez exprimer votre avis sur les registres mis à disposition dans les mairies d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris, et en écrivant à :

> **CASA-Direction Déplacements-Transports**
Les Genêts - 449 route des Crêtes
06 901 Sophia Antipolis CEDEX

> **Ou en utilisant le formulaire sur le site www.pdu-casa.fr**

Une documentation plus complète est à votre disposition dans les Mairies, dans les médiathèques et à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Elle est en libre disposition ou envoyée sur simple demande. Elle est téléchargeable sur le site Internet pdu-casa.fr

Un nouveau patron pour le Vieux-Port

NOMINATION Didier Ochs vient de remplacer Michel Lallement à la tête de l'infrastructure portuaire. Parmi ses objectifs: faire de Golfe-Juan une destination recherchée des croisières

Chassé-croisé à la direction du Vieux-Port. Michel Lallement ayant rejoint Nice à l'automne dernier, Didier Ochs, qui a occupé les fonctions d'attaché auprès de l'ancien président de la CCI (chambre de commerce et d'industrie), Francis Parugini, est en poste depuis le début du mois. Nanti d'une solide formation de gestionnaire, Didier Ochs a le profil adapté pour assurer ce poste de responsabilité au sein du Vieux-Port de Golfe-Juan. Interrogé sur ses projets, Didier Ochs répond qu'il y a plusieurs axes sur lesquels il souhaiterait s'investir. Sa priorité est, toutefois, de parvenir à vendre - la destination aux croisiéristes, dans le cadre du Club des croisières présidé par le maire, Alain Gumel. Pour le reste, Michel Lallement a tracé un sillon que je compte bien sui-



Didier Ochs, a pris ses fonctions au début du mois. (Photo A.P.)

ivre et développer. Une grosse partie du travail de base ayant été effectué avec la mise en sécurité des biens et des personnes, grâce à l'installation de nouvelles boîtes d'incendie, la remise à neuf de l'éclairage public avec des lam-

pes à diode, la maîtrise de l'eau avec le télélevage des compteurs et enfin et surtout la restructuration des pontons. L'ensemble ayant amené à la certification ISO 2001 qui nous a été renouvelée pour trois ans en début d'année. Pour ma part, je

serais vigilant sur l'ensemble des activités portuaires afin qu'elles soient réalisées dans le respect du développement durable. Je m'attacherais aussi à travailler sur tout ce qui touche à l'embellissement du port et notamment la propreté et le service aux plaisanciers.

Pas de désenvasement en vue

Un point reste néanmoins en suspens: le désenvasement du port. Je vais me pencher sur les nouvelles technologies, explique Didier Ochs. Mais pour l'instant il n'y a pas vraiment de solutions. Les fonds sont pollués par un amoncellement d'hydrocarbures, de peintures et de déchets de toutes sortes et le coût de traitement de tels déchets est pour l'instant inenvisageable.

Prochains travaux structurants

« La première phase du chantier du quai Napoléon sera terminée fin mai et inaugurée courant juin. C'est la première tranche de restructuration du quai », confirme Didier Ochs. Des travaux prévus en trois phases et qui devraient s'achever en 2013 par la construction d'une terrasse belvédère au bout du quai. « Concernant l'accès au môle et à la capitainerie, poursuit le nouveau chef d'exploitation, nous allons reculer les barrières à hauteur du parking municipal du Vieux-Port pour éviter les stationnements sauvages, notamment l'été. Parallèlement, un nouveau système d'accès par carte sera mis en place ».

Bus-Tram

Vous en pensez quoi?

D'ici 2016, la communauté d'agglomération prévoit la mise en service d'un bus-Tram censé relier Antibes à Sophia en passant par Vallauris. Mais avant de mettre en route les premières études, un dispositif a été mis en place pour recueillir l'avis du public. Cette concertation commence à Vallauris le 19 mai avec une réunion publique à la salle Cinéma, avenue de l'hôpital, dès 17h30. À cette occasion, les grandes lignes du projet seront présentées avec notamment le tracé retenu. Mais il s'agira aussi d'expliquer encore une fois les raisons qui ont amené à écarter certaines pistes. Lors de cette concertation, le public se fera ainsi une idée de ce bus à haut niveau de service (BHNS).

C'est-à-dire une sorte de bus-tramway de grande capacité qui se rapproche de nos bus accordéons. Ce transport pourra ainsi contenir 120 passagers avec une fréquence toutes les dix minutes. Les travaux pourraient démarrer en 2013 pour une mise en service en 2016. Une enveloppe de plus 100 millions d'euros viendra permettre la réalisation de ce projet ambitieux. Avec une participation de l'État à hauteur de 7 millions d'euros et une participation des conseils général et régional de 10 millions chacun. Les Vallauriens et les Golfe-Juanais peuvent déjà s'exprimer en mairie où des registres sont d'ores et déjà à leur disposition.

D. G.

En bref

Exposition
La Fondation Scard-Iperti présente l'exposition « Salvatore Parisi, chemins de terres ». Les éditions stArt ont réalisé une plaquette comprenant un texte de Jean Fornaris. L'édition de tête est constituée de vingt gravures avec gaufrage, rehaussées main, numérotées et signées par l'artiste, cinq épreuves d'artiste, élaborées dans l'Atelier de René Galassi à Nice. Prix de vente: 80 €. Vernissage aujourd'hui à partir de 11 h. Exposition du 7 au 28 mai, du jeudi au dimanche, de 16 h à 19 h et sur rendez-vous: 06.23.17.11.93. Fondation Scard-Iperti - 353, montée

des Impiniers; tél.: 04.93.64.56.45 et 06.23.17.11.93. andre.iperti@orange.fr

Tirage au sort de la liste du jury d'assises
Conformément aux instructions préfectorales relatives à l'établissement de la liste du jury d'assises, il sera procédé publiquement au tirage au sort de la liste provisoire des personnes qui seront éventuellement retenues sur la liste définitive du jury d'assises, en mairie de Vallauris - bureau des élections - mardi 10 mai à 10 h, et portera sur la liste générale des électeurs de la commune.

Des idées de balades et de soins originaux pour vivre un printemps tout en douceur !

nice-matin Var-matin
THALASSO SPA
1,90 € seulement !
Actuellement chez votre marchand de journaux
Un hors-série nice-matin Var-matin

Méditerranée

CORSE-DU-SUD • HAUTE-CORSE • AUDE • GARD • HÉRAULT • LOZÈRE • PYRÉNÉES-ORIENTALES • ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE • HAUTES-ALPES • ALPES-MARITIMES • BOUCHES-DU-RHÔNE • VAR • VAUCLUSE

Responsable régional, Jean-Marc Matalon
35, cours Pierre-Puget, 13286 Marseille cedex 06 • Tél. : 04.91.13.78.03 • Fax : 04.91.13.78.04 • jean-marc.matalon@groupemoniteur.fr

SOPHIA ANTIPOLIS

Le projet du bus-tram à l'étude

À la fin 2011, en même temps que le lancement des travaux du pôle multimodal de la gare SNCF d'Antibes (15 millions d'euros HT), la communauté d'agglomération Sophia Antipolis (Casa) va mettre à l'enquête publique son projet de transport en commun en site propre (TCSP), un bus-tram. Le principe du tracé est arrêté: près de 17 km à réaliser sur un axe sud-nord, entre le pôle multimodal d'Antibes et le technopôle de Sophia Antipolis.

Le tracé comportera 9 km en site propre

«Ce tracé comporte près de 9 km en site propre entre Antibes et les Trois Moulins, ainsi que deux branches qui desserviront la future salle omnisports et le quartier Saint-Philippe, à Sophia Antipolis. A partir de là, une boucle – hors site propre et en partage de voirie – permettra d'atteindre la future zone économique des Clausonnes, la gare routière de Valbonne et de rejoindre la ZAC Saint-Philippe à Biot», détaille le président de la Casa, Jean Léonetti. Pour le passage sous l'A8 au ni-



veau de la route de Grasse – une des difficultés d'intégration de ce TCSP dans la voirie – a été retenu le chemin des Trois Moulins, une voie communale dont le trafic peut être facilement reporté. Évalué à 100 millions d'euros HT, ce bus-tram (120 passagers environ), vise 15000 voyageurs par jour à terme et devrait enfin permettre de résoudre les difficultés chroniques d'accès au technopôle, grâce à différents parcs de stationnement relais (au pôle multimodal, ZAC des Clausonnes, salle omnisports...).

Étudié par la direction des transports de la Casa qui a confié une mission d'assistant à maîtrise d'ouvrage à un groupement piloté par Citec, ce projet ne sera lancé en maîtrise d'œuvre qu'en 2012, après l'enquête publique.

Mise en service en 2016

«Cette solution a été retenue à la fois pour des raisons de concertation et de calendrier; l'objectif étant d'engager les travaux en 2013 et de consacrer 2012 à l'ensemble des procédures: déclaration d'utilité publique (DUP),

études détaillées, appels d'offres travaux, définition du matériel roulant», précise Laurence Ristori-Marín, directrice des transports à la Casa.

Autre particularité de ce TCSP: bien que traversant quatre communes (Antibes, Biot, Valbonne, Vallauris), il ne devrait pas être traumatisant en termes d'urbanisme. Une seule habitation sera impactée par le projet et les élargissements de voies se limiteront à «des reculs de clôture». Sa mise en service est prévue en 2016. ■ Remy Mario

ALPES-MARITIMES

Le plan de prévention des inondations de la plaine du Var en place

Élément réglementaire déterminant de l'aménagement d'un secteur particulièrement exposé (à Nice en 1994, les inondations avaient touché le siège de la préfecture et du conseil général, le MIN, le quartier de La Californie et bloqué l'aéroport trois jours), le plan de prévention des risques inondation (PPRI) de la basse vallée du Var a été récemment approuvé par le

préfet des Alpes-Maritimes. Et ce, au terme d'un long processus entamé en 1999, avec deux PPRI (opposables jusqu'en 2005) suivis d'un nouveau document, en 2006, suspendu et révisé en 2010 pour intégrer les travaux de protection du plan d'actions pour la prévention des inondations (Papi), engagés sur le fleuve à partir de 2009. Aujourd'hui, grâce à ces travaux, le zonage

réglementaire est nettement différent du projet du plan de prévention 2008.

Nouveau zonage

Ainsi, toute la rive gauche du Var (aéroport, Grand Arénas, Cadam) est désormais placée en zone bleue au lieu de rouge, ainsi que (en remontant le fleuve) le secteur de La Baronne, à La Gaude (où doit être transféré

le MIN), et la zone industrielle de Carros. Restent exposés le secteur de Lingostière (mais les travaux sont prévus cette année), et Saint-Laurent-du-Var en rive droite (zones des Iscles et du Point du Jour) avec des études qui, là, doivent bientôt s'achever. En fonction des travaux engagés, le PPRI pourra être révisé dans un délai d'un an à compter de la réception de ses travaux. ■

Valbonne-Sophia Antipolis Dr Cécile Blaise : un engagement sans faille pour l'humanitaire

Un regard bleu perenne sous une cascade de cheveux blancs et une volonté de fer : le docteur Cécile Blaise s'apprête à fêter les 20 ans de la SCAMT-Trait-d'Union, association humanitaire dont elle est présidente.

aidons particulièrement la communauté Rom d'origine serbe expulsée par la guerre et qui tente de réintégrer ses biens. Nous payons la cantine par exemple, ou donnons des chaussures aux enfants pour aller à l'école. Quarante enfants sont parrainés par des Valbonnais. Nous menons aussi depuis 2003 une action médicale dans une zone reculée du Panshir en Afghanistan en nous appuyant sur une femme médecin sur place. Mais c'est très difficile... Nous sommes parvenus à faire baisser la mortalité infantile dans notre secteur mais nous avons du mal à installer définitivement une structure de santé.

Quels sont les objectifs de votre association ?
La SCAMT (Société de Coopération autonome médicale et technique) est une association d'aide humanitaire déclarée d'utilité publique, créée en 1991. Elle a pour objectif d'apporter sur le terrain un soutien médical, technique, psychologique aux populations sinistrées et en priorité aux femmes et aux enfants, en s'appuyant sur des associations locales.

Et vos actions les plus récentes ?
Depuis 2008 nous allons à Madagascar. Les besoins sanitaires et médicaux sont immenses dans ce pays puisque pratiquement tous les soins sont payants. La population y est misérable



Le Dr Cécile Blaise incarne l'association humanitaire la SCAMT. (Photo PC)

mais le travail plus facile. Nous y menons des missions médicales en très bonne collaboration avec une association catholique. Nous avons pu tenir

récemment à l'hôpital des consultations en pédiatrie, en dentaire et en cardiologie. Nous étudions aussi une aide envers Haïti avec une association

valbonnaise. **Quel bilan peut-on tirer de ces vingt ans ?**
Nous avons mené plus de 80 missions et distribué des tonnes de matériel toujours en lien avec des relais sur place. Actuellement, nous sommes confrontés à la pénurie de dons de médicaments suite à la loi qui l'interdit en France et cela grève notre budget. Nous recherchons aussi de nouveaux membres actifs pour aider le travail formidable de nos bénévoles. J'en profite pour les remercier ainsi que nos généreux donateurs, les parrains d'enfants, la Ville de Valbonne, et je leur donne rendez-vous le 16 septembre pour la grande soirée de nos 20 ans au Pré des Arts.

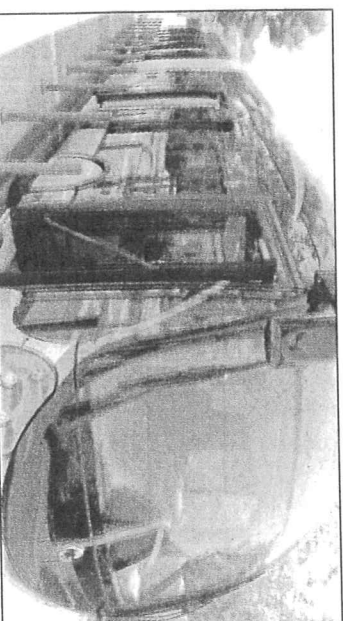
PROPOS RECUEILLIS PAR PATRICIA CIVEL

Savoir +
SCAMT
Tél 04.92.94.04.01
www.scamt.org

Biot Le Bustram présenté au public

À l'instar des habitants des communes d'Antibes-Juan-les-Pins et de Valbonne-Sophia Antipolis, les Biotois auront l'occasion de tout savoir sur le projet intercommunal de transport en site propre et, plus particulièrement, le Bustram.

Lesquels ont déployé un dispositif important pour recueillir l'avis du public. Cela avant de terminer les études qui aboutiront à la mise en service de ce que l'on appelle aussi un bus à haut niveau de service. Ainsi, les Biotois sont conviés à une réunion publique qui aura lieu ce mercredi 25 mai, à 19 heures, dans les locaux de l'école Olivari, dans le quartier



C'est ce type de véhicule que la Casa veut mettre en service. (Photo G. Albertini)

Saint-Philippe. Mais avant ce rendez-vous somme toute important pour l'amélioration des transports du réseau intercommunal, le public peut, aujourd'hui et encore demain, exprimer son avis sur les registres mis à disposition en mairie annexe, à l'espace commercial Saint-Philippe, au N° 200 de l'avenue de Roumaville, de 9 à 17 heures.

**INVITATION À LA RÉUNION PUBLIQUE,
POUR FAIRE ÉCLORE UN NOUVEAU DÉPARTEMENT**

Aujourd'hui à Sophia Antipolis, 15 h

SKEMA Executive - Rue Albert Einstein

Réunion publique sur les thèmes :

« Enseignement - Recherche / Emploi - Economie ».

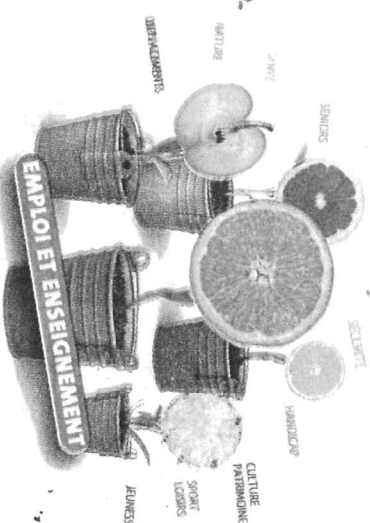
**GRANDE
CONSULTATION
PUBLIQUE**
www.cg06.fr

**Le Printemps
CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**



Débattons ensemble

**CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES**



EMPLOI ET ENSEIGNEMENT

Valbonne-Sophia Antipolis Journées de l'environnement : Les producteurs s'invitent au Pré des Arts

Les 22^e Journées de l'Environnement organisées par la Ville de Valbonne Sophia Antipolis battent leur plein aujourd'hui au Pré des Arts jusqu'à demain soir. Elles ont commencé mercredi avec des animations sur le thème de la forêt, pour les enfants des centres de loisirs, à la Maison de la Nature et de l'Environnement. Hier et aujourd'hui, c'est au Pré des Arts que les scolaires découvraient les différents ateliers qui leur sont proposés : du recyclage à la fabrication de refuges à Insectes en passant par l'art d'utiliser la nature pour créer des œuvres ou faire de la musique. Un bus info stationné sur le parking propose jusqu'à ce soir une information sur les moustiques et les différentes manières de s'en protéger.

Encourager l'agriculture locale

Pour le grand public, c'est samedi que se déroulera le temps fort de la manifestation avec le Marché des Producteurs dont une quinzaine sont attendus au Pré des Arts de 9 à 17 heures. « Jusqu'à présent, explique Martine Bonneau, maire adjoint délégué au développement durable, le nettoyage de printemps des cours d'eau constituait le

grand rendez-vous de ces journées. Nous avons choisi de le remplacer par un Marché des Producteurs afin de toucher un plus large public sur une thématique orientée vers la production locale, l'agriculture biologique, l'agropastoralisme... dans un souci de sensibilisation au développement durable et à ses enjeux ».

La nouvelle AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) de Garbejaire sera elle aussi au rendez-vous. Tout comme une ferme pédagogique du Var qui présentera le matin, chèvres, moutons, cochons et proposera plusieurs ateliers autour de la traite ou de la fabrication du beurre.

Les membres de l'association Escollinette apprendront à fabriquer du pain. Côté artistique les « Semenciers photographes » animeront des ateliers gratuits d'initiation à la photographie, tandis que l'artiste Nadège Pagès d'Ecologic'Art exposera ses œuvres sur l'ensemble du site.

La Maison des Économies solidaires animera toute la manifestation avec une exposition sur la forêt. Et samedi la CASA présentera pour la première fois au public les résultats de la thermographie aérienne réalisés sur la commune (lire par ailleurs).

PATRICIA CIVEL



Fabrication de papier avec Art Recyclage pour les enfants des centres de loisirs au bord de la Brague.

(Photos P.C.)

CE QU'IL EN PENSE

« Si le toit est rouge, il y a des fuites »



Hervé THOMAS
Chargé de mission pour la CASA anime l'Espace Info Energie

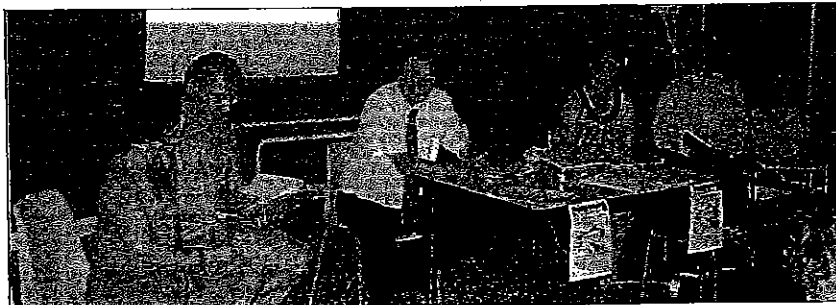
Les résultats de la thermographie aérienne réalisée au-dessus des 16 communes de la CASA sont à présent disponibles. Les données concernant Valbonne pourront être consultées gratuitement sur simple demande dès ce samedi de 11h à 17h au stand Espace Info Energie au Pré des Arts. « Il s'agit de sensibiliser les habitants à la maîtrise de l'énergie en les renseignant sur l'état thermique de leur toiture - l'aide d'une échelle de couleurs - explique Hervé Thomas, chargé de mission

à l'Espace Info Energie. « Si le toit est rouge, il y a une déperdition d'énergie dans l'atmosphère. Dans ce cas nous pouvons proposer des solutions adaptées ». Dès la semaine prochaine, le public est invité à se rendre à l'Espace Info Energie à la cité artisanale (rond-point du Lycée) sur rendez-vous, ou aux permanences assurées à la Médiathèque communautaire le samedi de 14h à 17h, toujours sur rendez-vous. Contact : Espace Info Energie 04.89.87.72.30

Biot Projet de bustram Antibes-Sophia : trois arrêts sur Saint-Philippe

Il s'en est fallu de peu qu'il y ait plus de monde à la tribune que dans la salle pour la réunion publique concernant le projet du Bustram qui devrait relier Antibes à Sophia grâce à un bus à haut niveau de service (BHNS). Pour Jean-Pierre Dermit, maire de Biot, l'un des intervenants de la réunion aux côtés de son collègue, Christian Berkesse, maire de la Colle sur Loup et vice-président de la CASA, cette petite affluence « est dommage car c'est un projet important pour Sophia et pour Biot ».

La situation, de l'avis unanime du public et des professionnels est, en effet, devenue insupportable aux abords de Sophia en période de pointe - avec des milliers de véhicules sur le carrefour des Chappes ou sur les accès à l'autoroute. Il faut aussi penser au campus STIC



Le maire et le vice-président de la Casa chargé des transports, Christian Berkesse, ont expliqué au public les enjeux du BHNS. Les Biotois peuvent s'informer sur le projet et donner leur avis en mairie annexe ou sur le site internet de la CASA. (Photo J.-M.P.)

qui va accueillir plus de 3000 étudiants. On a imaginé le futur trajet qui desservira ces points et je m'en félicite » a poursuivi le maire. Après une présentation du projet où l'on a appris que la commune de Biot compterait trois arrêts (au niveau

du Campus STIC-Saint-Philippe, de l'IUT et de l'Egnaude), la parole a été donnée à la salle. Est-ce que parce que Biot est devenu depuis deux ans, la ville de la petite reine en accueillant deux courses cyclistes de prestige (Tour

Méditerranéen et Paris-Nice) mais la question de la place du vélo et des pistes cyclables est revenue maintes fois dans les propos tenus par les uns et les autres. Et ils ont été entendus, les élus annonçant que des travaux allaient être entre-

pris pour en créer depuis le Carrefour des Chappes jusqu'à Galderma. « Vous envisagez de faire circuler sur la même voie des vélos et le bus-tram au niveau du passage de l'autoroute, mais pouvez-vous imaginer le stress du cycliste avec

un engin de 12 tonnes juste derrière lui? » s'inquiète quelqu'un dans le public. « Il n'y a pas d'autres choix », rétorque Jean-Pierre Dermit. D'autres thématiques ont été abordées comme le prix du ticket de transport, « pas encore fixé », les connexions avec les autres transports publics « à l'étude », le choix de l'énergie « pas encore défini »...

Un planning a été fixé : lancement de l'enquête publique d'ici la fin de l'année et lancement travaux en 2013 pour une mise en service à la fin de l'année 2016. Le prix du projet? 116 millions d'euros. « Nous rappelons à tous que vous pouvez donner votre avis dans les mairies et sur Internet » a rappelé Laurence Ristori-Marin, chargée de la direction des transports à la CASA.

JEAN-MICHEL POUPART

Valbonne-Sophia Antipolis Journées de l'environnement : Les producteurs s'invitent au Pré des Arts

Les 22^e Journées de l'Environnement organisées par la Ville de Valbonne Sophia Antipolis battent leur plein aujourd'hui au Pré des Arts jusqu'à demain soir. Elles ont commencé mercredi avec des animations sur le thème de la forêt, pour les enfants des centres de loisirs, à la Maison de la Nature et de l'Environnement. Hier et aujourd'hui, c'est au Pré des Arts que les scolaires découvraient les différents ateliers qui leur sont proposés : du recyclage à la fabrication de refuges à Insectes en passant par l'art d'utiliser la nature pour créer des œuvres ou faire de la musique. Un bus info stationné sur le parking propose jusqu'à ce soir une information sur les moustiques et les différentes manières de s'en protéger.

Encourager l'agriculture locale

Pour le grand public, c'est samedi que se déroulera le temps fort de la manifestation avec le Marché des Producteurs dont une quinzaine sont attendus au Pré des Arts de 9 à 17 heures. « Jusqu'à présent, explique Martine Bonneau, maire adjoint délégué au développement durable, le nettoyage de printemps des cours d'eau constituait le

grand rendez-vous de ces journées. Nous avons choisi de le remplacer par un Marché des Producteurs afin de toucher un plus large public sur une thématique orientée vers la production locale, l'agriculture biologique, l'agropastoralisme... dans un souci de sensibilisation au développement durable et à ses enjeux ».

La nouvelle AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne) de Garbejaire sera elle aussi au rendez-vous. Tout comme une ferme pédagogique du Var qui présentera le matin, chèvres, moutons, cochons et proposera plusieurs ateliers autour de la traite ou de la fabrication du beurre.

Les membres de l'association Escollinette apprendront à fabriquer du pain. Côté artistique les « Semenciers photographes » animeront des ateliers gratuits d'initiation à la photographie, tandis que l'artiste Nadège Pagès d'Ecologic'Art exposera ses œuvres sur l'ensemble du site.

La Maison des Économies solidaires animera toute la manifestation avec une exposition sur la forêt. Et samedi la CASA présentera pour la première fois au public les résultats de la thermographie aérienne réalisés sur la commune (lire par ailleurs).

PATRICIA CIVEL



Fabrication de papier avec Art Recyclage pour les enfants des centres de loisirs au bord de la Brague.

(Photos P.C.)

CE QU'IL EN PENSE

« Si le toit est rouge, il y a des fuites »



Hervé THOMAS
Chargé de mission pour la CASA anime l'Espace Info Energie

Les résultats de la thermographie aérienne réalisée au-dessus des 16 communes de la CASA sont à présent disponibles. Les données concernant Valbonne pourront être consultées gratuitement sur simple demande dès ce samedi de 11h à 17h au stand Espace Info Energie au Pré des Arts. « Il s'agit de sensibiliser les habitants à la maîtrise de l'énergie en les renseignant sur l'état thermique de leur toiture - l'aide d'une échelle de couleurs - explique Hervé Thomas, chargé de mission

à l'Espace Info Energie. « Si le toit est rouge, il y a une déperdition d'énergie dans l'atmosphère. Dans ce cas nous pouvons proposer des solutions adaptées ». Dès la semaine prochaine, le public est invité à se rendre à l'Espace Info Energie à la cité artisanale (rond-point du Lycée) sur rendez-vous, ou aux permanences assurées à la Médiathèque communautaire le samedi de 14h à 17h, toujours sur rendez-vous. Contact : Espace Info Energie 04.89.87.72.30

Biot Projet de bustram Antibes-Sophia : trois arrêts sur Saint-Philippe

Il s'en est fallu de peu qu'il y ait plus de monde à la tribune que dans la salle pour la réunion publique concernant le projet du Bustram qui devrait relier Antibes à Sophia grâce à un bus à haut niveau de service (BHNS). Pour Jean-Pierre Dermit, maire de Biot, l'un des intervenants de la réunion aux côtés de son collègue, Christian Berkesse, maire de la Colle sur Loup et vice-président de la CASA, cette petite affluence « est dommage car c'est un projet important pour Sophia et pour Biot ».

La situation, de l'avis unanime du public et des professionnels est, en effet, devenue insupportable aux abords de Sophia en période de pointe - avec des milliers de véhicules sur le carrefour des Chappes ou sur les accès à l'autoroute. Il faut aussi penser au campus STIC



Le maire et le vice-président de la Casa chargé des transports, Christian Berkesse, ont expliqué au public les enjeux du BHNS. Les Biotois peuvent s'informer sur le projet et donner leur avis en mairie annexe ou sur le site internet de la CASA. (Photo J.-M.P.)

qui va accueillir plus de 3000 étudiants. On a imaginé le futur trajet qui desservira ces points et je m'en félicite » a poursuivi le maire.

Après une présentation du projet où l'on a appris que la commune de Biot compterait trois arrêts (au niveau

du Campus STIC-Saint-Philippe, de l'IUT et de l'Egnaude), la parole a été donnée à la salle.

Est-ce que parce que Biot est devenu depuis deux ans, la ville de la petite reine en accueillant deux courses cyclistes de prestige (Tour

Méditerranéen et Paris-Nice) mais la question de la place du vélo et des pistes cyclables est revenue maintes fois dans les propos tenus par les uns et les autres. Et ils ont été entendus, les élus annonçant que des travaux allaient être entre-

pris pour en créer depuis le Carrefour des Chappes jusqu'à Galderma.

« Vous envisagez de faire circuler sur la même voie des vélos et le bus-tram au niveau du passage de l'autoroute, mais pouvez-vous imaginer le stress du cycliste avec

un engin de 12 tonnes juste derrière lui? » s'inquiète quelqu'un dans le public. « Il n'y a pas d'autres choix », rétorque Jean-Pierre Dermit. D'autres thématiques ont été abordées comme le prix du ticket de transport, « pas encore fixé », les connexions avec les autres transports publics « à l'étude », le choix de l'énergie « pas encore défini »...

Un planning a été fixé : lancement de l'enquête publique d'ici la fin de l'année et lancement travaux en 2013 pour une mise en service à la fin de l'année 2016. Le prix du projet? 116 millions d'euros. « Nous rappelons à tous que vous pouvez donner votre avis dans les mairies et sur Internet » a rappelé Laurence Ristori-Marin, chargée de la direction des transports à la CASA.

JEAN-MICHEL POUPART



Karim Naciri, gérant de la SARL Visiris.com, spécialisé dans le dépannage informatique depuis 2004, a créé une nouvelle structure entièrement dédiée aux particuliers, la société Misajour. Celle-ci a reçu l'agrément simple

au titre des services à la personne et permet ainsi à sa clientèle de déduire de leur impôt sur le revenu 50% des sommes engagées auprès de Misajour. Paiement par CESU accepté.

Disponible du lundi au samedi de 9h à 20h

06 30 55 49 41 – contact@misajour.net

www.misajour.net

Les échos de la CASA

Un bus-tram à Sophia Antipolis d'ici 2016

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a lancé les concertations au sujet du Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Objectif : desservir depuis la gare multimodale du centre-ville d'Antibes, les Clausonnes et Saint Philippe à Sophia Antipolis. Un axe nord-sud de près de 10kms rythmé par au moins 18 stations. Cette voie réservée aux transports en commun bénéficie de la priorité aux carrefours et permet, avec des passages de bus très fréquents, d'offrir rapidité et temps de parcours totalement fiables.

La CASA a choisi de développer sur ce TCSP le Bus à Haut Niveau de Service. Un mode de transport de grande capacité (4 000 passagers par heure) bénéficiant des technologies les plus récentes. Cette ligne sera une véritable alternative à la voiture individuelle au niveau de confort, de sécurité et de ponctualité comparable à celui du tramway. Moins onéreuse que la construction d'un tramway, ce bus-tram offre plus de souplesse car en l'absence de rail, il est susceptible d'évoluer plus facilement au gré des besoins et de l'urbanisation du territoire. Acquitté par les entreprises employant 10 salariés et plus, le « Versement Transport » finance les transports publics du territoire. D'ores et déjà, un tiers du montant total de cette redevance est affecté au financement du TCSP. Dès avril 2009, dans le cadre du premier appel à projet TCSP, le gouvernement a assuré un financement de l'ordre de 7,5 millions d'euros. Mise en service prévue en 2016.

Jeudi 12 mai à 17h30 à l'Hôtel de Ville : réunion publique

Mai/juin 2011 : concertation publique (expositions à Valbonne)

Ramassage des encombrants

Un service de ramassage des encombrants sur l'ensemble de la commune est disponible. Les gestionnaires d'immeubles (syndics et bailleurs) centralisent les demandes de leurs résidents pour prendre rendez-vous avec la CASA. Lors de ce rendez-vous la nature, le volume et le lieu de ramassage seront précisés.

Prise de rendez-vous au 04 92 19 75 00.

Solidarité

Les entr courent la bonn



Pour cette 4^{ème} édition, la Course Relais inter-entreprises a rassemblé une cinquantaine d'entreprises du département. Au total, 240 coureurs ont participé vendredi 25 mars à cet événement solidaire au profit de Special Olympics, association sportive dédiée aux personnes déficientes mentales. Certaines sociétés ont souhaité participer à l'événement en se faisant représenter par des équipes de sportifs déficients intellectuels. Une centaine de bénévoles a contribué à la réussite de cette journée. Le départ a été donné Place Bermond, au Haut-Sartoux, par Olivier Echouafni, ancien capitaine de l'OGC Nice. Les équipes étaient formées de quatre coureurs qui se sont relayés tous les

Bus-tram : « La Sarrazine » a peur d'une expropriation

TRANSPORTS Dans son tracé, il est prévu un passage obligatoire par l'avenue du même nom. Le maire rassure la copropriété et engage la Casa à aller négocier sur place

Entre le 2 mai et le 10 juin, le projet de bus-tram qui reliera Antibes à Sophia en 2016 a fait l'objet d'une concertation publique. À Antibes, une copropriété « La Sarrazine » craint de nouvelles expropriations de ses terrains pour la réalisation de ce projet. La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (Casa) en charge de sa réalisation, prévoit en effet dans son tracé un passage obligatoire du véhicule par l'avenue de *La Sarrazine*, faute de pouvoir utiliser l'avenue Philippe-Rochat impliquant de trop nombreuses démolitions pour réaliser un tel chantier. L'avenue de *La Sarrazine* reste donc la seule solution pour rejoindre la route de Grasse de manière simple. Ce qui inquiète ses riverains, et notamment les 78 copropriétaires des résidences de « La Sarrazine ».

La Casa viendra dialoguer avec les riverains

Josette Frétière, présidente du conseil syndical de la résidence, et Daniel Dumas de Raully, l'un des résidents demandent à la Casa de venir expliquer le projet à la copropriété.

Jean Leonetti, député-maire d'Antibes et président de la Casa a donné son aval à cette démarche de conciliation. « Nous avons déjà subi dans le passé des expropriations de terrain, notamment lors de l'agrandissement du vieux cimetière. Nous avons conscience

de l'intérêt du projet de bus-tram, mais il a changé par rapport à ce qui nous avait été présenté avant la concertation. Maintenant, ils veulent passer par chez nous et devront approcher nos résidences. C'est un projet important, certes, mais il faut aussi qu'il y ait une vraie discussion avec la copropriété pour ne pas être mis ensuite devant un fait accom-



pli », confie Josette Frétière. « Même si nous sommes favorables au projet, nous ne ferons pas n'importe quelles concessions pour qu'il se réalise », ajoute Daniel Dumas de Raully. Les riverains ne souhaitent pas avoir le nez collé sur ce futur tracé ce qui engendrerait des nuisances notamment en terme de bruit. Jean Leonetti a d'ores et déjà

tenu à rassurer une partie des riverains en réunion publique : « Nous ne détruirons aucune maison, ni propriété sur ce secteur pour gagner quelques minutes de trajet en bus-tram. Nous devons sans doute pousser quelques clôtures et supprimer un parking dans l'avenue de *La Sarrazine*. S'il le faut nous ferons du coussin main, car il n'y aura pas d'expro-

priation de maison pour réaliser notre projet dont le tracé a été soigneusement étudié. Il nous faudra un peu de terrain, c'est tout ! » Le 20 juin, la Casa déterminera avec la copropriété, les réels besoins du tracé. L'assemblée générale de la copropriété est prévue le 8 septembre.

ROBERT VYON
ryvon@nicematin.fr

En bref

Riviera philatélique
Samedi 18 juin de 14 h à 17 h, réunion d'échanges et accueil de tous les philatélistes à la maison des associations, 288 chemin de Saint Claude.

Amitié Judéo-Christienne
Jeudi 16 juin de 19 h 45 à 21 h 45 au centre culturel Israélite, 9 chemin des sables, conférence-débat sur le thème : « L'homme Moïse » animée par le Rabbín Marcel Zemor.

Les Amis de Saint Padre Pio
Mercredi 15 juin à 17 h en l'église du Sacré Cœur, située au 10 rue

Chaudon réunion du chapellet suivi de la messe à 18 h.

Avis d'obsèques

D'Antibes :
Mme Arlette Amigo, son épouse ;
Ses enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants
Ont la tristesse de faire part du décès de

Monsieur
Gabriel AMIGO

Les obsèques seront célébrées le mercredi 15 juin 2011 à 15 heures, en l'église Sainte-Thérèse, à la Croix-Rouge, suivies de l'inhumation au cimetière des Sem-boules.

PF Roblot
04.93.74.45.45

ABONNEZ-VOUS
à nice-matin

et **PROFITEZ de l'offre**
4 FOIS SANS FRAIS !

✓ 25 numéros offerts !

✓ livraison gratuite tous les matins dans votre boîte aux lettres

✓ accès gratuit à la version intégrale du journal en ligne sur internet

1 AN
en 4 paiements de **87€** sans frais

Coupon à retourner avant le 30/06/11 à :

Nice-Matin - Service Clients " Offre 4 fois "
214, route de Grenoble - 06290 Nice cedex 3.

OUI, je m'abonne pour 1 an à l'offre 4 fois sans frais

le choisis de payer :

par prélèvement (joindre un RIB)

Nom : _____
Prénom : _____
Adresse : _____
Ville : _____ CP : _____

Tél : _____
Email : _____

J'accepte de recevoir des cadeaux et des informations du Groupe Nice-Matin et de ses partenaires.

Renseignements : **NVERT 0 800 08 83 20**

* Offre valable jusqu'au 30/06/11 pour un 1^{er} abonnement par porteur spécial selon votre adresse ou par voie postale.

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, nous détenons un droit d'accès et de rectification sur vos données personnelles. Pour exercer ce droit, veuillez nous adresser votre demande à : **Nice-Matin, Service Clientèle, 214 route de Grenoble, 06290 Nice cedex 3, France.**