

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 27 juin 2011

Effectif légal	Présents	Procurations + Absents
17	10	7

N° de la séance : 01

Objet de la délibération : Direction des
Déplacements / Transports - Bus à Haut
Niveau de Service - Bilan de la
concertation publique préalable

<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.2011.144

Date de la convocation : Le 21/06/2011
Certifié exécutoire compte tenu de l'affichage en date du 28 JUIN 2011 de la réception s/Préfecture en date du 27 JUIN 2011 Pour le Président, Le Directeur Général des Services  Christian GUIDOBALDI

L'an deux mil onze et le 27 juin 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, Michel ROSSI, José BERTAINA, Gérald LOMBARDO, René BURON, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Marguerite BLAZY

ABSENTS :

Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Marc DAUNIS, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Jean Pierre MAURIN, Richard RIBERO

Monsieur LEONETTI,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

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

Vu la délibération en date du 05 mai 2008, par laquelle la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a adopté le plan des déplacements urbains ;

Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en date du 15 décembre 2008, par laquelle elle a acté du principe de la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre ;

Vu la délibération du 14 février 2011, donnant délégation au Bureau Communautaire le soin de voter les modalités et les objectifs de la concertation et le bilan de la concertation ;

Vu la délibération du 21 mars 2011, par laquelle le bureau communautaire a adopté les modalités et les objectifs de cette concertation publique ;

Vu la délibération du 18 février 2011 par laquelle la commune d'Antibes a émis un avis favorable ;

Vu la délibération du 27 janvier 2011 par laquelle la commune de Biot a émis un avis favorable ;

Vu la délibération du 03 février 2011 par laquelle la commune de Valbonne a émis un avis favorable ;

Vu la délibération du 26 janvier 2011 par laquelle la commune de Vallauris a émis un avis favorable ;

En mettant en œuvre, le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), dit « bus-tram » 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 les 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 l'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 le 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.

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.

Le 15 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 Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis 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, et conformément à l'article R 300-1 du Code de l'urbanisme, la réalisation cette ligne de Transport en Commun en Site Propre nécessite préalablement la tenue de procédures obligatoires ayant pour objectif l'information et la consultation du public, telles une concertation publique puis une enquête publique, visant notamment à voir reconnue l'utilité publique du projet.

La concertation s'est tenue du 2 mai 2011 au 10 juin 2011, avec une mise à disposition de registres sur la commune d'Antibes, de Biot, de Valbonne, de Vallauris, au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, et sur le site internet de CASA.

Des affiches, des panneaux d'exposition, des dépliants trois volets, une plaquette de seize pages et un film ont ainsi été mis à la disposition du public, à l'appui de la procédure de concertation.

En outre, une conférence de presse a été organisée, et plusieurs articles de presse ont traité du déroulement de cette concertation.

Des réunions publiques ont été organisées :

- 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.

La concertation a mis en exergue une attitude favorable de l'opinion publique en faveur du projet de bus-tram reliant le pôle d'échanges d'Antibes à la technopole de Sophia Antipolis. Les réflexions du public ont porté principalement sur :

- 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 mise en site propre au-delà des Clausonnes et de Saint-Philippe, sur Sophia avec un fonctionnement en double sens ;
- 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 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 ;
- Des aménagements cyclables continus depuis le centre d'Antibes à 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.

L'ensemble de ces points ont été relevés et sont détaillés au sein du rapport annexé à la présente délibération.

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 technopôle, afin d'optimiser le fonctionnement du bus -tram sur l'ensemble du parcours ;
- procédera 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).

L'arrêt définitif du projet sera établi en prenant en compte ces différents éléments.

Ainsi, il est demandé au Bureau communautaire, conformément à l'article L. 300-2, I du code de l'Urbanisme :

- d'approuver le bilan de la concertation publique relative à l'opération d'aménagement du bus-tram tel qu'annexé à la présente délibération ;
- de confirmer la poursuite des procédures règlementaires et des études visant à la réalisation de ce projet ;
- d'autoriser Monsieur le Président, ou Monsieur le Vice Président délégué aux Transports et aux Déplacements, à signer tout document relatif la mise en œuvre de ce document.

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

- d'approuver le bilan de la concertation publique relative à l'opération d'aménagement du bus-tram tel qu'annexé à la présente délibération ;
- de confirmer la poursuite des procédures règlementaires et des études visant à la réalisation de ce projet ;
- d'autoriser Monsieur le Président, ou Monsieur le Vice Président délégué aux Transports et aux Déplacements, à signer tout document relatif la mise en œuvre de ce document.

AINSI FAIT ET DELIBERE
A ANTIBES LE 27 juin 2011
Suivent les signatures
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,



Jean LEONETTI

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.

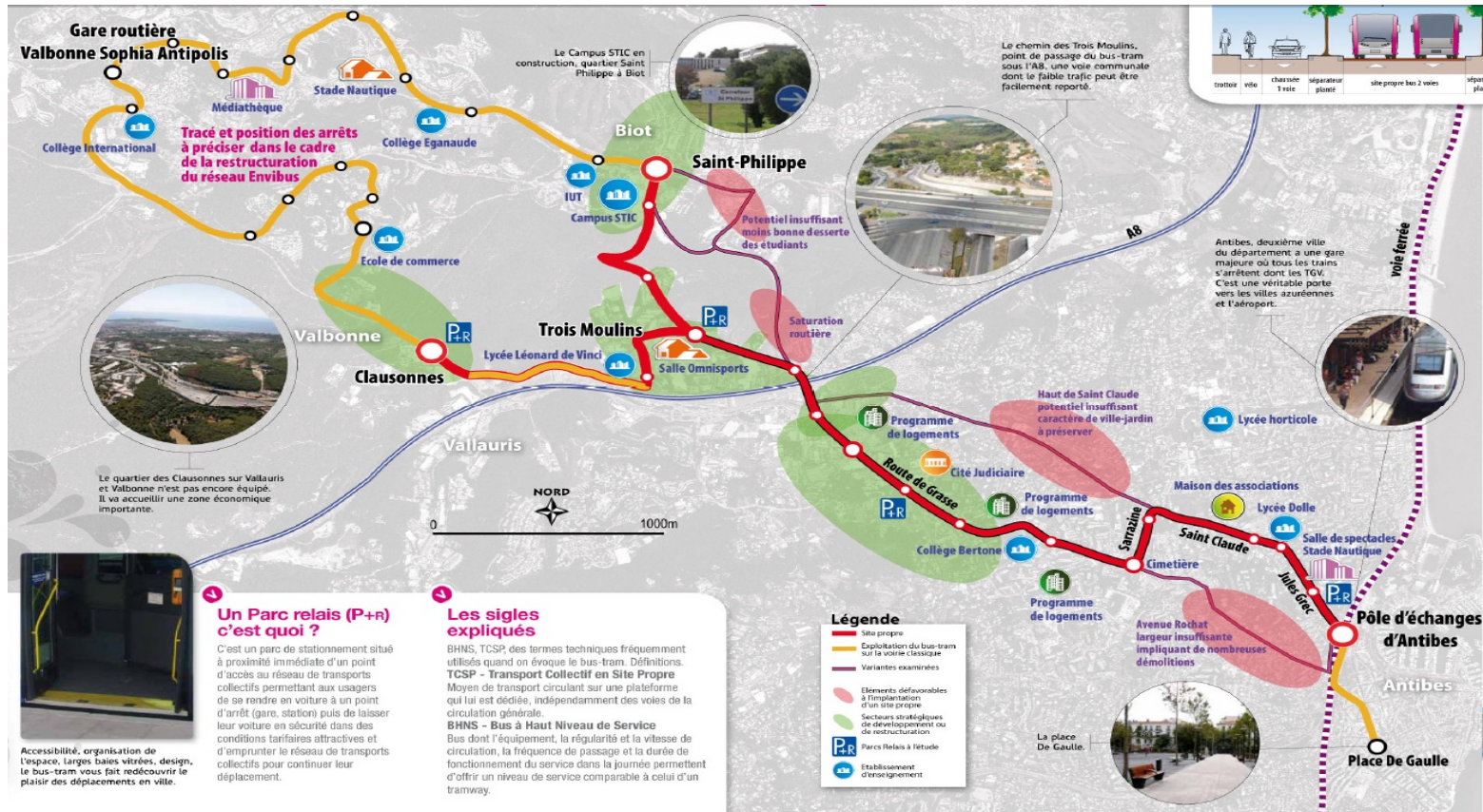
Les transports sont un des paramètres sur lequel une collectivité comme la communauté d'agglomération Sophia Antipolis peut et doit intervenir. Le secteur des transports est le secteur qui, dans notre région, consomme le plus d'énergie et génère le plus de pollution. Il est aussi la clé du développement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

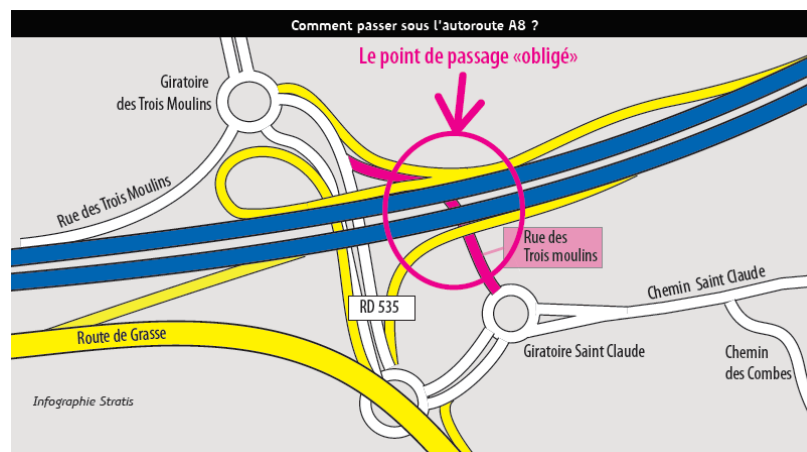
De la gare ferroviaire d'Antibes aux Trois Moulins, deux variantes ont été examinées. La première variante était constituée d'un projet de tracé passant par la RD 35, par le boulevard Rochat et la route de Grasse.

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

ECONOMIE Des déplacements - économies - dollants

La concertation en action
Du 2 mai au 10 juin 2011

bus-tram Antibes-Sophia
imaginons-le ensemble
concertation préalable 2 mai - 10 juin

Bus-tram en un coup d'œil

Un bus-tram, ça fonctionne comment ?

Un bus-tram, ça ressemble à quoi ?

Mon bus-tram en chiffres

Quel calendrier ?

Les signes expliqués

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) :

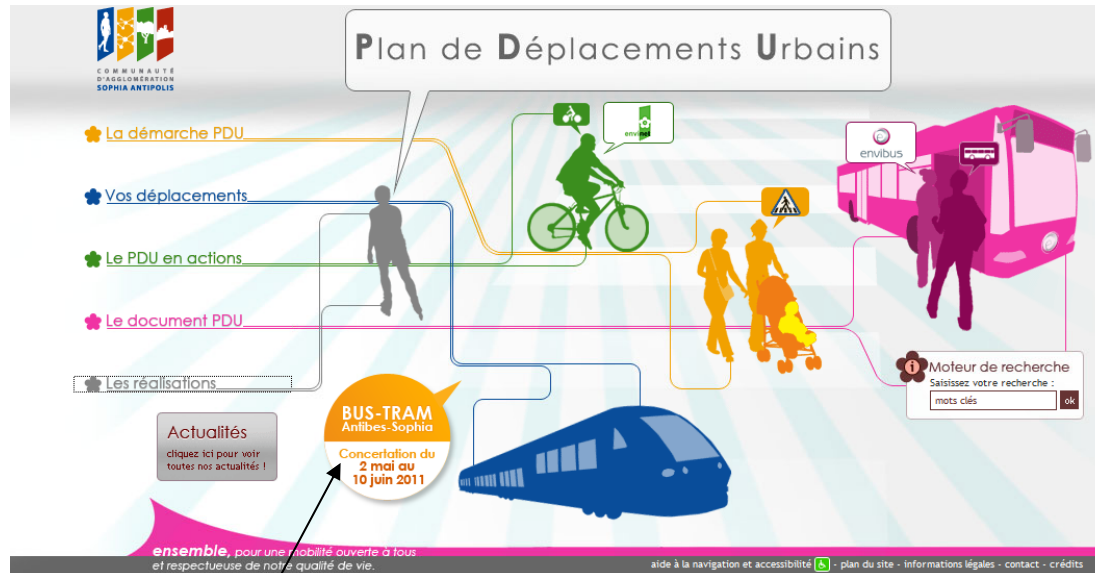
- les délibérations,
- les avis légaux,
- le projet,
- les extraits de documents de planification

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 observations et les avis en charge de ce projet :

- le jeudi 12 mai 2011 à Valbonne, à la salle Michel Rostan au rue de Chassat 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

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte : Bus à haut Niveau de Service - Bilan de la concertation publique préalable

Date de transmission de l'acte : 27/06/2011

Date de réception de l'accusé de réception : 27/06/2011

Numéro de l'acte : BC-2011-144 ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 006-240600585-20110627-BC-2011-144-DE

Date de décision : 27/06/2011

Acte transmis par : Corinne SNAIDERO

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 8. Domaines de competences par themes
8.7. Transports