

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

Séance du 15 décembre 2008.

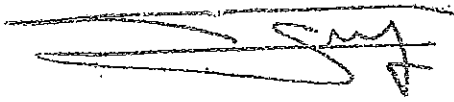
L'an deux mil huit et le 15 décembre à 17h00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, régulièrement convoqué conformément aux dispositions des articles L 5211-1, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au nombre prescrit 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

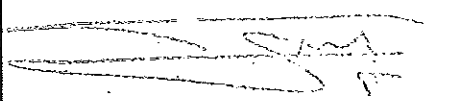
Date de la convocation :
Le 09/12/2008

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