

bus-tram

Antibes-Sophia



Le plus court chemin vers l'écomobilité

**imaginons-le
ensemble**

**Présentation
du projet**



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 territoriale (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.

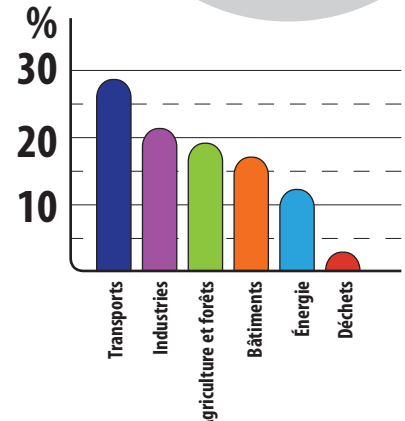
Au-delà de cet aspect de protection environnementale, il s'agit de développer un système de transports prenant en compte aussi les aspects économiques, sociaux et urbains.

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 interopérables 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 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.

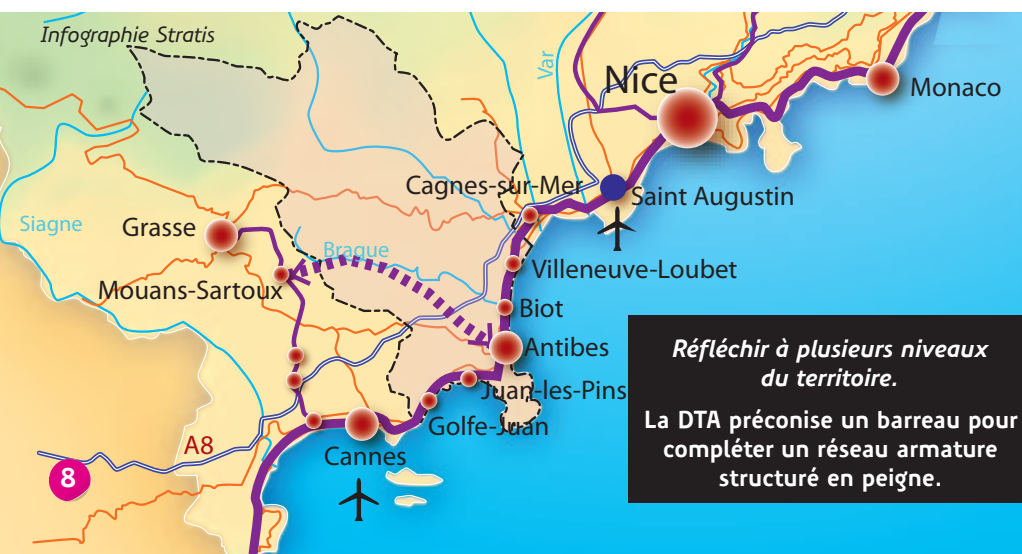
D'importants projets de développement sont en cours ou prévus à court terme sur la technopole : Saint Philippe, les Clausonnes, et des secteurs stratégiques de renouvellement ou de développement urbain ont été identifiés sur la commune d'Antibes : Trois moulins, les Combes, la route de Grasse....

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,...).

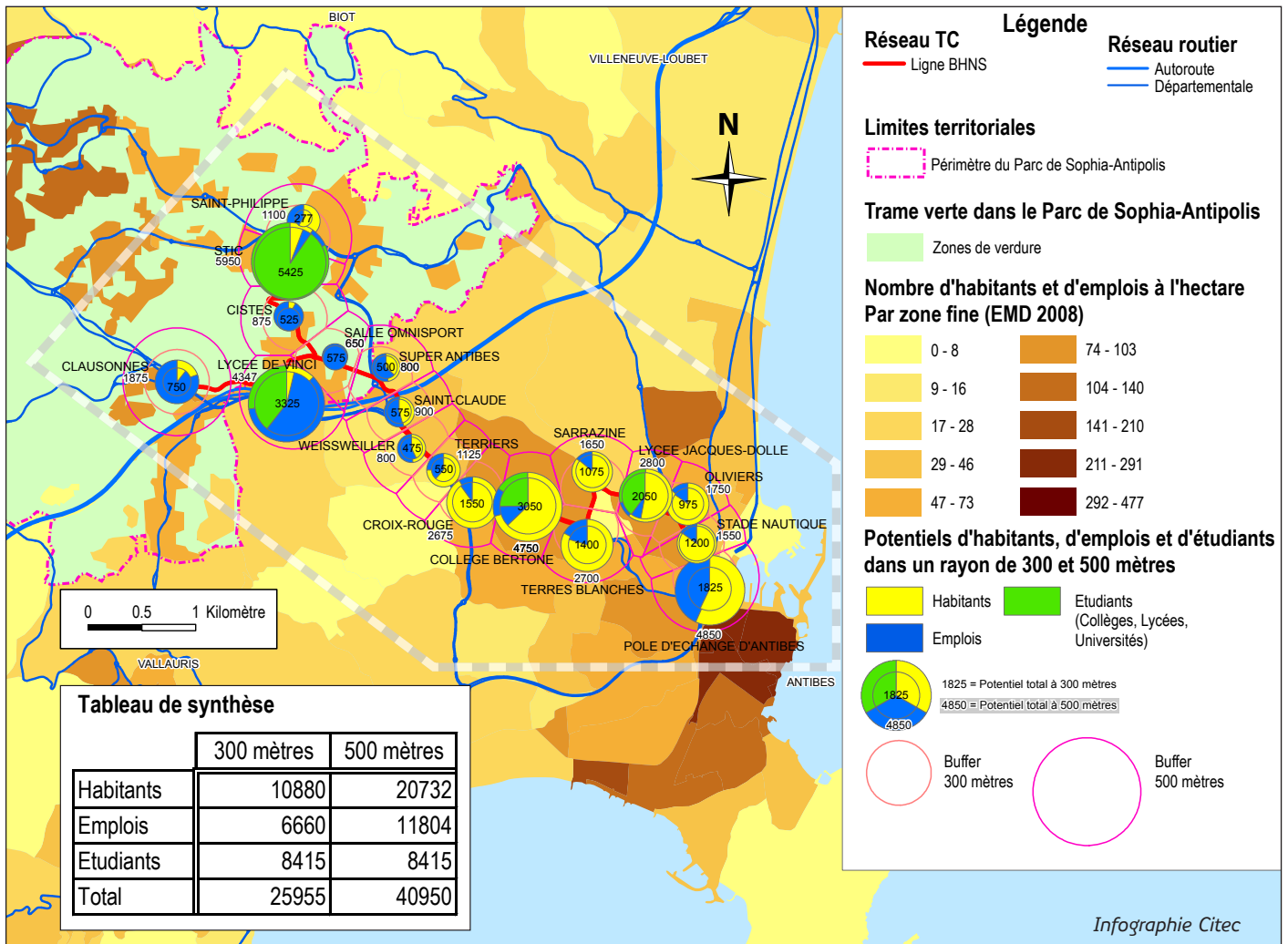
Ces données définissent des points de desserte à privilégier.

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

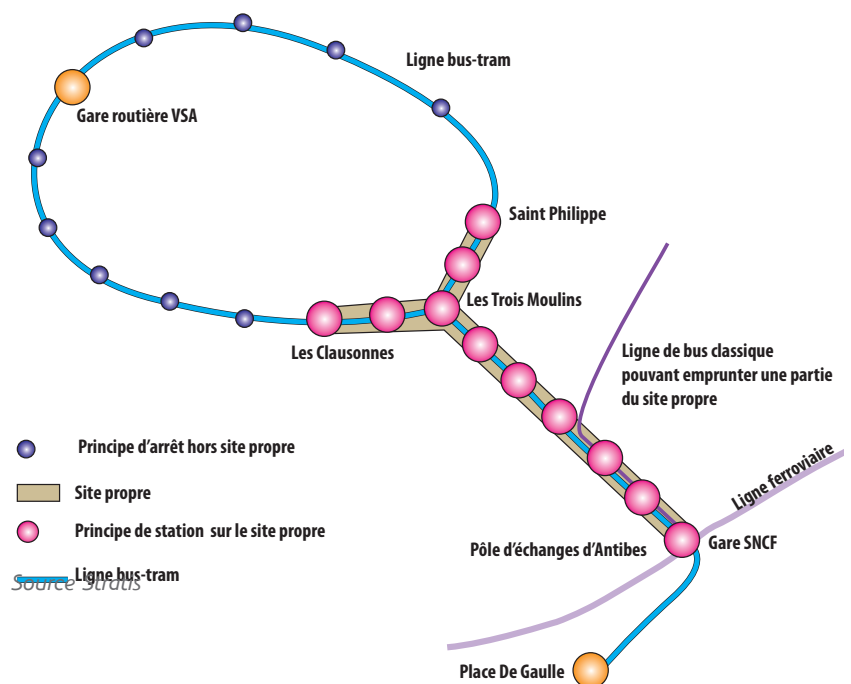
Potentiels d'habitants, d'emplois et d'étudiants dans un rayon de 300m et 500m des arrêts du tracé du bus-tram.
Densité humaine (habitants + emplois à l'hectare) - Découpage par zone fine (EMD 2008)

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.

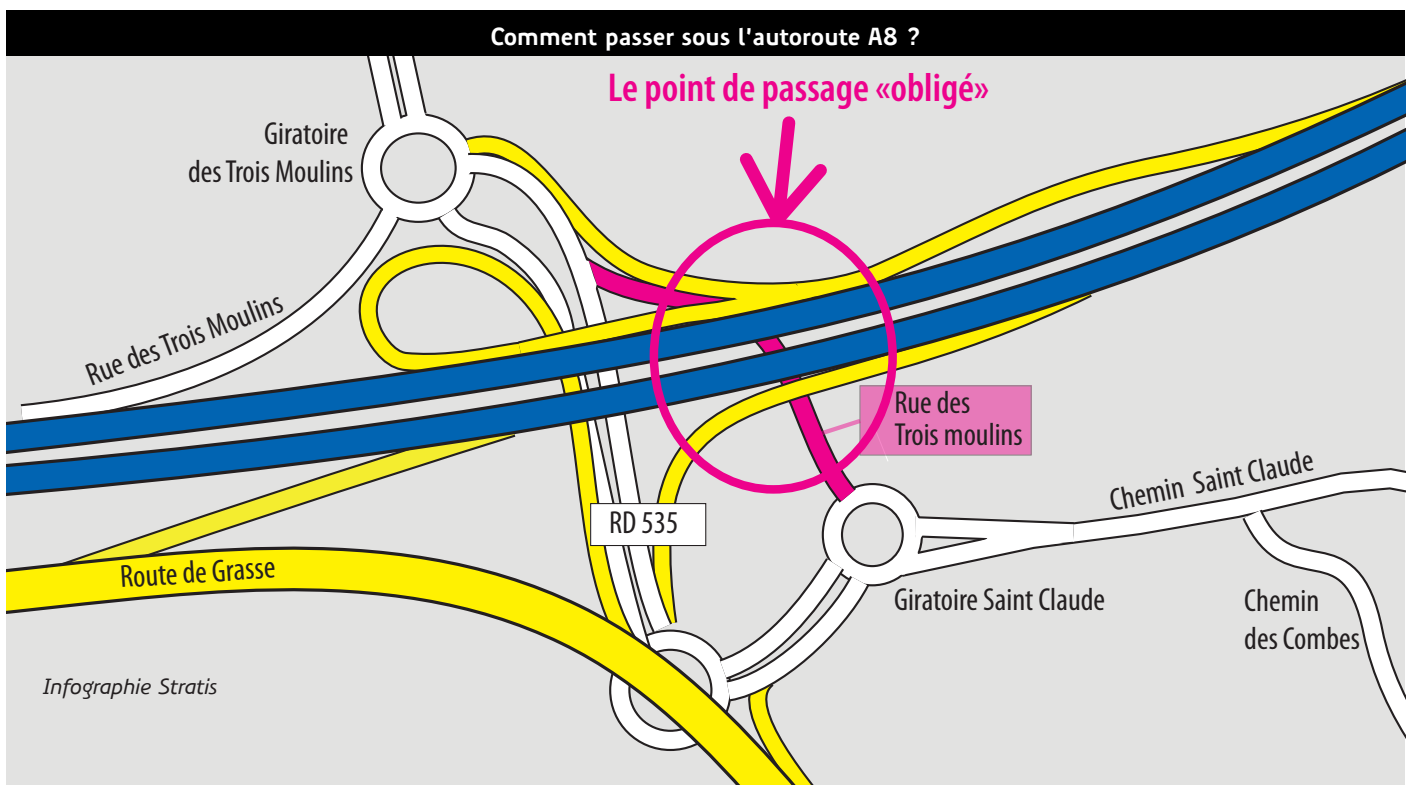
Les arrêts sont éloignés de certains générateurs de déplacement : salle Omnisports en cours de construction par exemple et offrent de ce fait une desserte limitée du territoire.

Une seconde variante a été examinée, prolongeant le tronçon 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

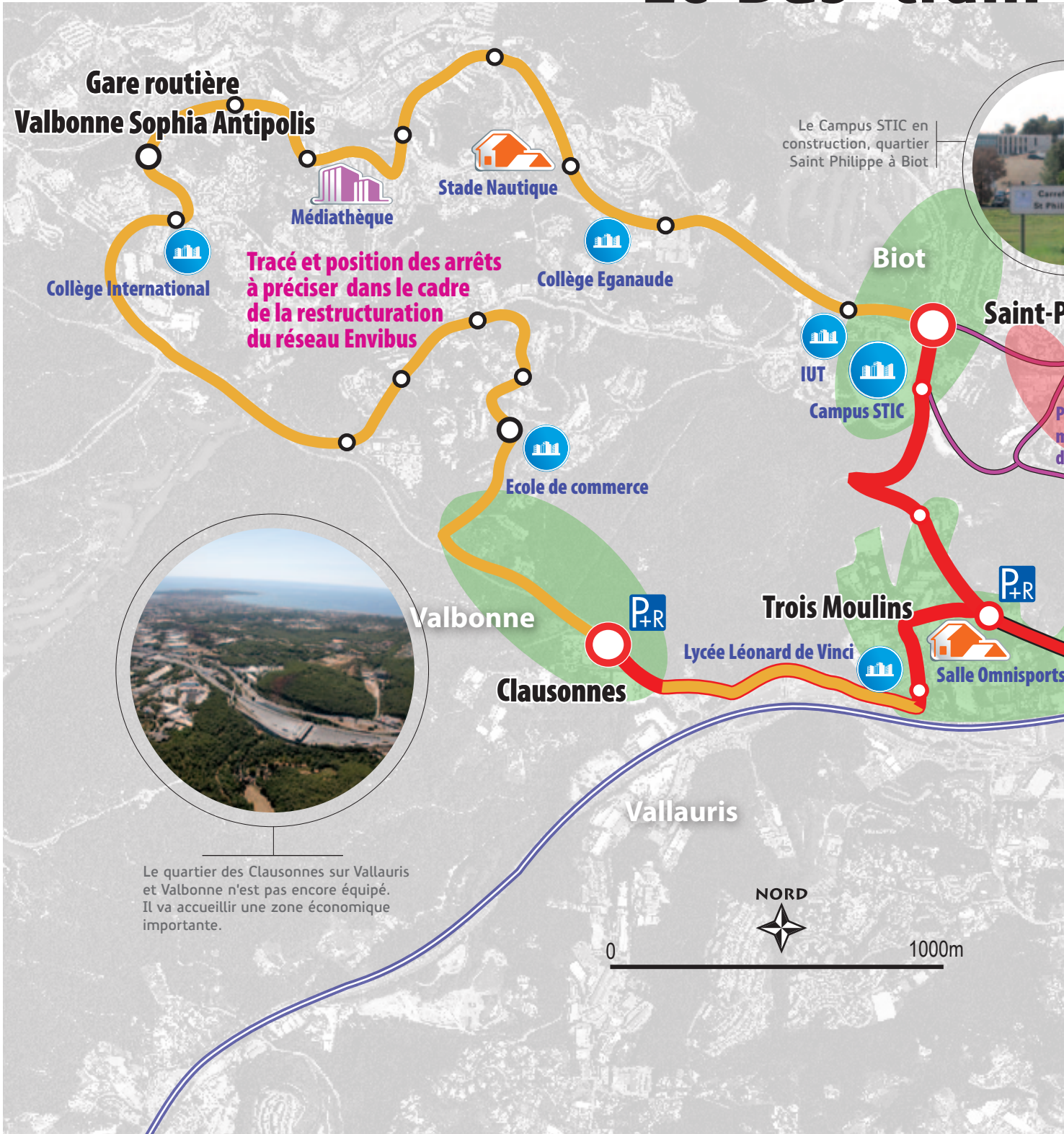
Le financement est assuré pour une part par la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, en tant qu'autorité organisatrice des transports urbains, et notamment par les ressources affectées du Versement Transport. Une subvention de l'État est apportée dans le cadre du Grenelle de l'environnement. La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



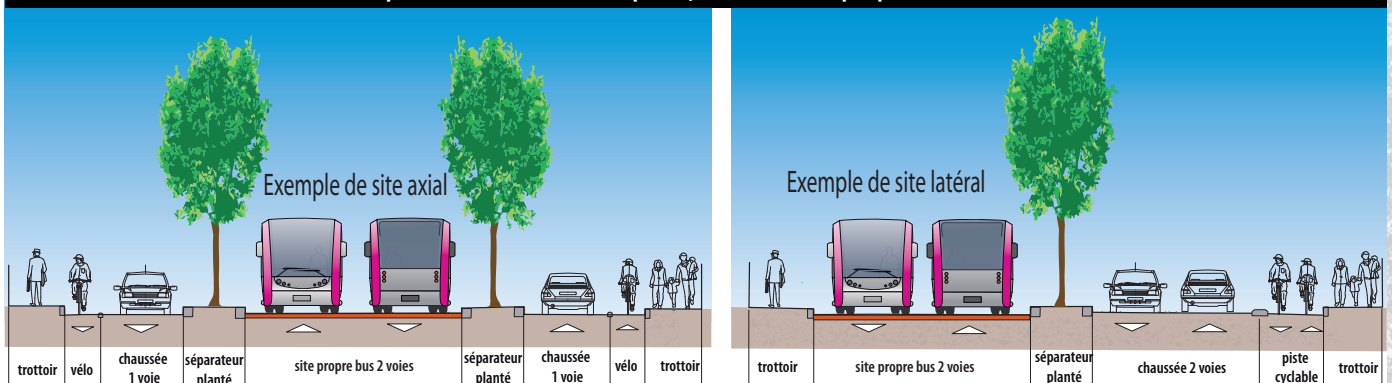
Un calendrier volontariste

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,

Billetique 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.

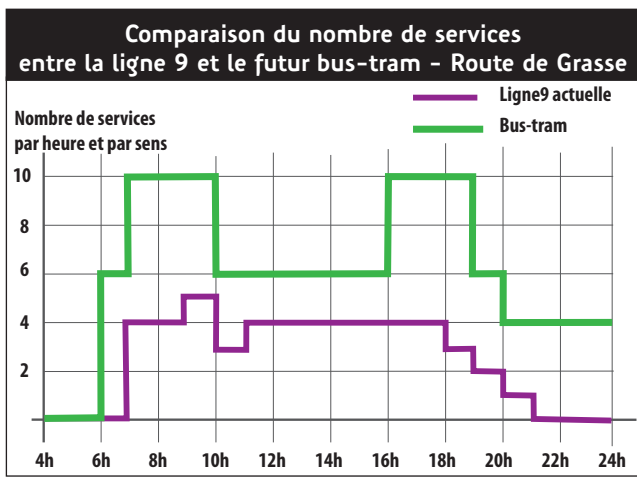
Une ville accessible à tous

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

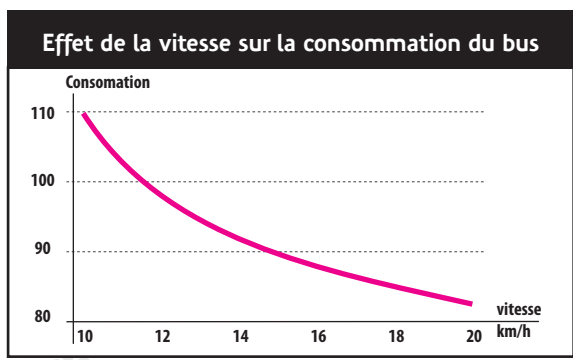
	PEA ¹ -Passerelle SNCF	Terres Blanches	Weisweiller	Saint Philippe	GRVSA ²
Place De Gaulle	7mn10	16mn30	20mn20	30mn	45mn
PEA ¹ - passerelle SNCF		9mn20	13mn10	22mn50	37mn50
Terres Blanches			3mn50	13mn30	28mn40
Weisweiller				9mn40	24mn40
Saint Philippe					15mn

Principaux temps de parcours futurs

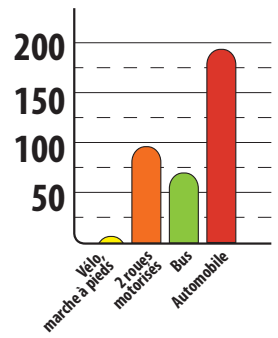
¹Pôle d'échanges Antibes - ²GRVSA : gare routière Valbonne Sophia Antipolis

	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 - 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 Roumaïville - 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



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
SOPHIA ANTIPOLIS