

Arrondissement de Grasse

**COMMUNAUTE  
D'AGGLOMERATION  
SOPHIA ANTIPOLIS**

Siège social:  
Hôtel de Ville  
BP 2205  
06606 ANTIBES CEDEX

Effectif légal	Présents ou Représentés	Procurations + Absents
<b>62</b>	<b>42</b>	<b>20</b>

N° de la séance : 16

Objet de la délibération : Déplacements -  
Projet d'aménagement d'un transport en  
commun en site propre pour le bus-tram  
Antibes Sophia Antipolis Déclaration de  
projet suite à enquête publique.

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

N° Enregistrement : CC.2013.067

Date de la convocation : <b>Le 27/03/2013</b>
<b>Certifié exécutoire compte tenu</b>
de l'affichage <b>10 AVR. 2013</b> en date du
de la réception s/Préfecture en date du <b>10 AVR. 2013</b>
Pour le Président, Le Directeur Général des Services   Laurent CARRIE

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

**Séance du 03 avril 2013**

L'an deux mil treize et le 03 avril 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 d'avril, sous la présidence de Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, Député-Maire d'Antibes Juan-Les-Pins.

**PRESENTS :**

Jean LEONETTI, Alain GUMIEL, Richard CAMOU, Jean-Pierre DERMIT, Christian BERKESSE, Michel ROSSI, José BERTAINA, Gérald LOMBARDO, Jean Pierre MAURIN, René BURON, Richard RIBERO, Thierry OCCELLI, Eric MELE, Marguerite BLAZY, Suzanne TROTOBAS, Alain ARZIARI, Claude BERENGER, Jean-Pierre MASCARELLI, Jean-Bernard DUPERET-TOUMIEU, Martine MARENCO, André-Luc SEITHER, Michel GASTALDI, Armand OBADIA, Patrice BEHIER, Marie BENASSAYAG, Jean-Paul ARNAUD, Cléa PUGNAIRE, Thérèse DARTOIS, Roger CRESP, Jean-Philippe PREVOST, Ghislaine TOULEMONDE, Frédéric GARCIA, Marie-Antoinette LONVIS, Simone TORRES-FORET DODELIN, Laurence CLAISSE, Christophe ETORE, Isabelle RAESER, Cécile DUMAS

**REPRESENTES :**

Noël IACONO par Renaud LETITRE, Philippe MUSSI par Richard SAVORNIN, Martine BONNEAU par Valérie PEACOCK, Carine CURTET par Anne-Marie BOUSQUET

**PROCURATIONS :**

Marc DAUNIS à Christophe ETORE, Serge AMAR à Simone TORRES-FORET DODELIN, Sophie DESCHAIRES à Patrice BEHIER, Eric PAUGET à Jean LEONETTI

**ABSENTS :**

Juliette GIOVANNINI, Françoise GIOANNI, Joseph VALETTE, Francis PERUGINI, Pierre GUGLIELMI, Gilles DUJARDIN, Patrick DULBECCO, Guy GIRAUD, Jean-Pierre HENRY, Michel RASTOUL, Claude LANTERI, Anne-Marie DUMONT, Martine SAVALLI, Laurent COLLIN, Philippe BELLONE, Khéra BADAOU

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

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

**Monsieur BERKESSE,**

### **1-Rappel du contexte et de l'objet de l'opération :**

Pour faire face à l'évolution prévisible des besoins en déplacement et conformément aux différents projets de développement du territoire, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis lance un 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 et régulière entre le centre-ville d'Antibes et la gare routière de 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 tronç commun de la gare ferroviaire jusqu'au quartier des Trois Moulins puis deux branches, l'une vers le Nord, vers le quartier Saint-Philippe à Biot Sophia Antipolis et l'autre vers l'Ouest, en direction de la zone économique des Clausonnes à Valbonne Sophia Antipolis.

En mettant en œuvre, le projet de 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 constituent aujourd'hui les fondements de l'action publique, elles sont devenues une exigence. Les enjeux dépassent largement le cadre de notre territoire, local et national, 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 des plus problématiques aux heures de pointe. Il rend possible des développements urbains et une croissance économique.

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

En décembre 2008, le Conseil Communautaire de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis 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 avec son centre de maintenance ;
- des parkings relais.

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

En 2011, la CASA a réalisé une concertation préalable sur le projet de bus-tram conformément aux dispositions des articles L. 300-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Du 06 décembre 2012 au 17 janvier 2013, la CASA a mené une enquête publique afin de recueillir les observations du public sur l'intérêt général de l'opération, en application des dispositions des articles L. 11-1 et suivants du Code de l'expropriation, et L. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement.

## **2-Rapport et avis du commissaire enquêteur :**

Suite à l'enquête publique s'étant déroulée du 6 décembre 2012 au 17 janvier 2013, le Commissaire Enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions le 18 février 2013.

Le commissaire enquêteur a relevé la qualité du contenu du dossier d'enquête publique et des modalités d'information ayant permis une bonne information du public sur l'enquête. En outre, il a souligné qu'aucune des observations formulées n'était de nature à remettre en cause l'intérêt général du projet. Le Commissaire Enquêteur a donc émis **un avis favorable sans réserve**. Il a néanmoins formulé les recommandations suivantes :

1. Porter une attention particulière sur la protection des espèces végétales et animales tout au long du tracé, notamment dans la traversée du Parc Naturel Départemental de la Valmasque,
2. Etudier avec soin les mesures à prendre pour la protection du patrimoine et la requalification des espaces urbains ou paysagers aux abords de la ligne bus-tram sur toute sa longueur.

Pour la mise en compatibilité des PLU d'Antibes et Biot :

1. Prendre en compte les remarques de l'Autorité Environnementale sur les espèces végétales,
2. Porter une attention particulière au report des emprises nécessaires à la plateforme d'un futur tramway,
3. Proposer aux Communes d'Antibes et de Biot d'engager la révision de leurs P.L.U. en vue de la restitution des parties en EBC non utilisées dès que leurs emprises seront connues.

En application de l'article R. 123-21, le rapport et les conclusions du Commissaire Enquêteur sont tenus à la disposition du public pendant un an. Celui-ci est consultable :

- au siège et sur le site internet de la Préfecture des Alpes Maritimes,
- au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et sur le site internet [www.pdu-casa.fr](http://www.pdu-casa.fr),
- en mairies d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris.

### **3- Réponses apportées par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis aux recommandations du commissaire enquêteur et aux observations du public émises pendant l'enquête.**

#### **3.1 - La réponse aux recommandations du commissaire enquêteur :**

1- Porter une attention particulière sur la protection des espèces végétales et animales tout au long du tracé, notamment dans la traversée du Parc Naturel Départemental de la Valmasque.  
S'agissant de la mise en compatibilité, prendre en compte les remarques de l'Autorité Environnementale sur les espèces végétales.

Dans le cadre des aménagements à réaliser dans le vallon de la Valmasque, le respect des emprises constituera une exigence forte et qui ne pourra être remise en cause. Elle sera, à ce titre, mentionnée dans les documents contractuels des entreprises. La mise en œuvre de l'ouvrage devra être assurée à partir des pistes de chantier, établies dans les emprises définitives du projet, de part et d'autre du Vallon ; le franchissement de la rivière de la Valmasque étant également interdit pour les engins de chantier.

D'une manière générale, aucune emprise temporaire ne sera autorisée dans les espaces sensibles que représentent les boisements et prairies du Vallon de la Valmasque et les abords de la route des Trois Moulins. Des protections physiques seront établies le long du cours d'eau pour intercepter les écoulements accidentels et de fines (fossés ou bourrelets périphériques des chantiers reliés à des bassins de décantation provisoires,...).

Afin de limiter les effets négatifs du projet vis-à-vis de la faune durant les différentes phases de chantier, il sera impératif d'engager les travaux, et particulièrement le défrichage et l'abattage des arbres, hors des périodes de reproduction des principales espèces (cf tableau), à savoir entre les mois de février et juillet.

Périodes d'intervention préférentielles												
	J F M A M J J A S O N D											
O	■								■	■	■	■
M	■	■								■	■	■
C	■	■				■	■	■	■	■	■	■
R	■	■	■					■	■	■	■	■

De plus, les périodes de travaux devront autant que possible s'effectuer de jour pour limiter le dérangement des riverains mais également de la faune.

Les arbres existants seront protégés de manière à limiter les blessures et la détérioration des spécimens présents (madriers, palissades). En cas d'atteintes à des arbres bien portants, des traitements seront mis en œuvre rapidement (taille nette, mastic de protection...). Des pénalités seront prévues dans les cahiers des charges des entreprises en cas de dégâts occasionnés aux arbres.

Les pistes de transport, installations de chantier et zones de dépôts seront conçues de manière à éviter les végétaux.

Des précautions particulières seront prises quant à la dissémination de plantes classées comme envahissantes. Une surveillance et un programme d'éradication sera établi pour suivre le chantier et l'évolution de ses abords quelques années suivant les travaux.

### **Management environnemental**

Afin que les mesures précitées soient correctement appliquées, les obligations environnementales ont déjà été précisées dans les documents contractuels de la maîtrise d'œuvre et seront reconduits dans ceux des entreprises. Un dispositif de management environnemental du chantier sera mis en place durant la phase travaux du projet. Il prendra la forme d'un contrôle extérieur « environnement », intégrant un écologue, pour le suivi des engagements du maître d'ouvrage. Le suivi de la performance des actions sera réalisé par un bilan écologique à la mise en service et cinq ans après dans les zones sensibles (vallon de la Valmasque).

L'objectif premier sera d'éviter toute modification des habitats naturels situés à proximité des projets et destruction d'espèces protégées ou identifiées comme très patrimoniales qui pourraient résulter d'une dévégétalisation excessive, de déversements accidentels de matériaux, de phénomènes d'érosion ou d'instabilité.

### **Espèces protégées**

Pour les espèces protégées détectées sur la zone du Parc Départemental de la Brague et qui, suite aux études, pourraient s'avérer impactées par le projet, une demande de dérogation au Code de l'Environnement auprès de la Commission Nationale de Protection de la Nature sera engagée. Cette procédure aura pour objet de démontrer que le projet ne remet pas en cause la pérennité de l'espèce concernée dans le secteur et que la compensation prévue au titre de l'ENS répond aux impacts sur la flore protégée.

Sur la préservation des insectes, au vu de l'emprise du projet sur la forêt mature, les bois morts seront laissés sur place, pour minimiser les impacts vis-à-vis des insectes sapro-xylophages éventuellement présents.

**De plus, dans une vision cohérente et élargie des enjeux, une synergie des acteurs en présence (CASA, Département, communes, ESCOTA,...) a été recherchée pour que des mesures puissent être définies dans un projet commun de mise en valeur de l'ensemble du vallon.**

Cette participation s'inscrit dans une logique d'amélioration et de mise en valeur du patrimoine écologique sur le périmètre concerné qui viendra étendre et conforter le plan de gestion du Parc Naturel Départemental de la Brague au travers des actions suivantes :

- **Cession au département de foncier appartenant à la Ville d'Antibes** situé en périphérie du parc pour l'agrandissement de celui-ci avec l'intégration de milieux à enjeux. Les abords du site constituent un enjeu local particulier à « la croisée des chemins ». A plus grande échelle, c'est l'ensemble du versant Sud depuis le franchissement du vallon de la Valmasque jusqu'au pont à 5 arches de l'aqueduc qui présente un enjeu pour la cohérence du parc (environ 11 ha). La cession de ces terrains par la Ville d'Antibes sera actée par délibération rappelant le contexte du projet de bus-tram et la condition obligatoire que ces terrains soient intégrés dans leur intégralité dans le périmètre du Parc Naturel Départemental de la Brague, pour qu'ils bénéficient d'une gestion adaptée et pérenne en qualité d'Espaces Naturels Sensibles.
- **L'intégration dans le site du bus-tram sera accompagnée de mesures de réduction** mises en œuvre en cohérence avec le gestionnaire du parc par :
  - un choix de matériaux adaptés à la sensibilité du site notamment pour la piste modes doux (colorimétrie, revêtement naturel, matériaux drainants,...). Le département expérimente un revêtement proche de la couleur naturelle et pourrait mettre à disposition son retour d'expérience pour la mise en œuvre de ce principe dans la traversée du parc ;
  - rétablissement des sentiers interceptés notamment le sentier inscrit au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée ;
  - Aménagement des talus techniques et végétalisation avec des espèces indigènes afin de permettre une intégration respectueuse au milieu naturel (reconstitution de lisières, création de milieux ouverts).
  - Transplantation des espèces végétales protégées qui pourraient éventuellement être impactées par le projet.
- **Des mesures compensatoires seront également mise en œuvre comme :**
  - la participation financière à la protection d'espaces naturels à enjeux : préservation de milieux sensibles – molinaie de pente, pelouse ouverte, pinède méditerranéenne,...
  - la participation financière à des aménagements : porte d'entrée du Parc, sentier pédagogique du patrimoine et de découverte des éléments du site (puits d'argile, gattiliers le long du cours d'eau,...) potentiel de 3 500 ml dont 800 ml à créer, plantations, mise en défens de zones sensibles (principe de canalisation des flux par une végétation buissonnante adaptée voir d'équipements spécifiques - barrière bois,...).

Cette synergie se traduira donc par une évolution de plan de gestion du Parc Naturel Départemental, intégrant des enjeux milieux naturels et la mise en valeur du patrimoine du Parc sur cette zone.

Une étude faune/flore et un diagnostic patrimonial sont d'ores et déjà financés par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sur la zone, notifiés le 20 octobre 2012 et dont les conclusions déboucheront sur des compléments au Plan de Gestion actuel. Le Conseil Général, partenaire de cette étude, adoptera alors ce nouveau document pour la gestion du Parc sur le nouveau périmètre élargi.

### **Espaces verts en milieu urbain :**

En ce qui concerne les arbres d'ornements des espaces verts des communes traversées, le projet prévoit de conserver les arbres dans la mesure du possible. S'ils ne peuvent être conservés, le déplacement des individus sera dans un premier temps envisagés aux abords du projet pour être replantés dans un autre secteur du territoire de la CASA, notamment pour les espèces à fortes valeur paysagère et adaptées à ce type d'intervention (olivier, palmier).

Certaines espèces ne peuvent être transplantées. Dans ce cas, la compensation de la suppression d'arbres se fera à 1 pour 1. Ainsi, la suppression éventuelle des arbres et des espaces verts sera compensée par les nombreuses plantations et les superficies d'espaces verts nouvellement créées.

Le choix des plantations sera réalisé en concertation avec les services des communes concernés, notamment la ville d'Antibes, et les riverains. A titre d'information, la ville d'Antibes conduit des expérimentations en matière d'espaces verts adaptés au contexte urbain et au contexte climatique pour limiter l'entretien et surtout l'arrosage : le projet pourra parfaitement s'inscrire dans cette réflexion. Concernant les plantations, il ne s'agit pas de créer des alignements continus de façon systématique qui auraient pour impact d'enfermer le site propre. Il s'agit plutôt d'imaginer des séquences plantées en correspondance avec l'environnement, et de façon «transversale» au tracé, quand cela est possible.

Dans le cadre des replantations, les essences locales qui garantissent une bonne adaptation et intégration des plantations au site seront privilégiées. De même, les plants d'origine locale seront favorisés, permettant en outre de ne pas risquer des hybridations et un appauvrissement du patrimoine génétique des espèces indigènes.

L'ensemble des accotements, talus et délaissés sera enherbé après apport de terre végétale provenant du décapage préalable aux terrassements, ceci afin de limiter l'érosion des terrains tout comme la colonisation de ces espaces par une végétation pionnière envahissante (notamment l'ambrosie et le robinier faux acacia).

Les bassins de rétention à ciel ouvert pourront être végétalisés notamment par l'implantation du cortège floristique d'une roselière telles que la Phragmite commune (*Phragmites australis*), la Massette à larges feuilles (*Typha latifolia*), l'Iris faux-acore (*Iris pseudacorus*), la Baldingère faux-roseau (*Phalaris arundinacea*).

Des précautions seront prises vis-à-vis des espèces invasives, en particulier l'ambrosie et la renouée du Japon. Il conviendra en particulier de proscrire les mélanges de terre et les transferts d'engins entre les secteurs contaminés et les secteurs indemnes sans un nettoyage préalable des roues.

#### *Conditions de mise en œuvre*

De manière à assurer un accompagnement végétal de qualité du projet, certains principes seront mis en place dès la phase étude. Ainsi, les spécificités du projet demandent la prise en compte de certaines mesures, en particulier concernant :

- la forme des plantations,
- la qualité des fournitures,
- le dimensionnement des fosses,
- l'entretien et l'arrosage.

En ce qui concerne les plantations d'arbres de hautes tiges, l'objectif majeur sera de donner de véritables conditions de croissance aux arbres projetés, en prévoyant des fosses de plantations ou des fossés continus de plantation. De plus, une maîtrise des interdistances sera adoptée afin de permettre aux essences choisies de croître avec un minimum d'interventions dans le temps, donnant priorité clairement à des tailles limitées.

Dans certains cas particuliers (présence de réseaux enterrés, imperméabilisation des sols, compactage du substrat, trop faible largeur de voirie) les fosses de plantations seront réalisées de forme filante et allongée sous les trottoirs, avec un substrat (mélange terre/pierre) suffisamment conséquent, amendé et fertilisé de manière à répondre aux besoins des végétaux.

### *Taille des arbres*

S'agissant d'un projet urbain de première importance, les essences à choisir répondront, en outre, aux particularités des différents contextes : circulations, hauteurs des bus, échelles de la rue, ensoleillement. Le rendu des plantations sera satisfaisant dès la livraison. A titre indicatif, il est envisagé les tailles suivantes pour les arbres en alignement : 20/25 minimum et 45/50 maximum et stipe de 4 à 6 mètres de hauteur pour les palmiers en alignement.

Toute essence au racinaire nuisible aux revêtements de l'espace public (chaussée, bordures, trottoirs) sera proscrite.

2 - Etudier avec soin les mesures à prendre pour la protection du patrimoine et la requalification des espaces urbains ou paysagers aux abords de la ligne bus-tram sur toute sa longueur

### **Patrimoine**

Le projet s'inscrivant dans un secteur concerné par des servitudes de protection des monuments historiques ainsi que des sites et monuments naturels, il a fait l'objet pour avis, d'une consultation auprès de l'Architecte des Bâtiments de France (Service territorial départemental de l'architecture et du patrimoine) ainsi que d'un avis de la commission des sites préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le territoire concerné par l'opération fera l'objet **de prescriptions d'archéologie préventive** afin d'évaluer l'impact éventuel de ce projet sur le patrimoine archéologique. La Direction Régionale des Affaires Culturelles précisera les secteurs soumis à des fouilles préventives sur le tracé du projet.

Le maître d'ouvrage et les entreprises chargées d'effectuer les travaux devront se conformer à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques. Toute découverte fortuite sera signalée aux autorités compétentes de la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur (service régional d'archéologie) en application de la loi du 27 septembre 1941 et leurs abords préservés (mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte) en attendant l'intervention des spécialistes.

Au-delà des mesures réglementaires, le projet est en mesure d'intégrer différentes mesures :

Au droit du vallon du Goa, l'aménagement de bus-tram offre une opportunité de découverte et de mise en valeur de l'aqueduc romain (Pont à cinq arches). Une étude patrimoniale, financée par la CASA, a été lancée le 22 octobre 2012, en partenariat avec le Conseil Général des Alpes Maritimes, la ville d'Antibes et ESCOTA. Il s'agit de définir les mesures nécessaires à la mise en sécurité structurelle de l'ouvrage, la création de cheminements, les aménagements paysagers et un accompagnement pédagogique des visiteurs. Les choix d'aménagements seront pris en concertation avec les services de la DRAC, dans le cadre d'une maîtrise d'œuvre spécifique.

Par ailleurs, s'il venait à être concerné par les aménagements, un déplacement de l'oratoire du Chemin des Ames du Purgatoire et de la Croix de l'église Sainte Thérèse sera entrepris en accord avec les riverains et les instances religieuses.

De même, l'aménagement d'une nouvelle entrée au centre commercial sur le chemin de Saint-Claude sera défini de manière à intégrer la sensibilité paysagère de la parcelle de la Chapelle Saint-Claude.

### **Requalification des espaces urbains :**

La réalisation du bus-tram assurera une requalification paysagère des entrées de ville et des territoires traversés. Elle offrira également des opportunités de mutation et de réorganisation du parcellaire foncier.

La réalisation du bus-tram sera en effet l'occasion d'un réaménagement des voiries traversées, accompagné par une réflexion sur la mise en valeur des ambiances paysagères urbaines et des espaces publics. Les sites de vies telles que certaines intersections, places, certains parvis seront ainsi mis en valeur.

Cette intégration urbaine et paysagère sera assurée en suivant les principes suivants :

- l'intégration de l'ensemble dans les différentes configurations urbaines existantes,
- la recherche d'unité architecturale, afin de rendre le tracé du bus-tram lisible et visible pour tous les usagers,
- le respect, la conservation et le développement de l'environnement paysager.

L'intégration dans le site se traduira en particulier par le respect de la géographie et des bâtiments alentours (bâtiments d'habitation et de commerces, équipements publics, vues, perspectives, continuités urbaines et paysagères...).

La recherche d'une unité se traduira par l'uniformisation formelle et fonctionnelle des matériaux de sols (revêtements, bordures), des éléments de mobilier (bancs, barrières, poteaux, mats et mobilier d'éclairage, panneaux d'information et de signalétique, etc...), notamment concernant l'équipement des stations. Ceux-ci seront conçus ou choisis en rapport et continuité avec les éléments existants sur les communes traversées, tout en marquant l'identité du bus-tram.

Le respect et le développement de l'environnement paysager se traduira principalement par la conservation optimale des arbres existants, la plantation d'espèces méditerranéennes déjà présentes sur le site et les environs, et le renforcement de configurations paysagères existantes.

### **Matériaux de sols**

Deux principes généraux seront mis en œuvre dans le choix des matériaux de sols et du mobilier, ainsi que de l'éclairage public : gérer la variété des situations par des règles générales; faire valoir l'espace public par le bus-tram.

Il sera retenu une palette restreinte de matériaux et de composants.

Les chaussées et les trottoirs seront les parties communes de la ville, traitées communément, en enrobé bitumineux, ou avec des matériaux plus nobles pour certains espaces, avec des bétons désactivés à granulats de pierre. Exceptionnellement, certains espaces plus prestigieux pourront être traités en pierre naturelle.

Les chaussées seront généralement traitées en enrobés bitumineux. Les trottoirs seront généralement traités en enrobés bitumineux fins, à l'exception d'espaces majeurs.

Les différentes ambiances urbaines détermineront les traitements de la plate forme du bus-tram, mais elle sera soit en béton traité (sablé, grenailé, ou désactivé selon les cas de figure) pour les espaces majeurs devant être marqués (stations sur places, traversée de carrefours...), soit en enrobé bitumineux pour la plupart des sections courantes.

### **Gamme de mobilier**

Une homogénéité du mobilier sur l'ensemble de la gamme sera recherchée. La ligne de mobilier devra être définie en adéquation avec le mobilier urbain déjà utilisé sur les communes traversées.

Mesures particulières d'insertion paysagère :

Compte tenu de la sensibilité de certains secteurs traversés, différentes mesures seront prises en considération :

- Perceptions depuis les habitations de Super-Antibes : maintien d'un maximum d'arbres pouvant être conservés, renforcement par des plantations, traitement architectural et paysager des ouvrages, notamment le mur de soutènement de la trémie,
- Perceptions depuis les habitations de la route des Trois Moulins : décapage des chaussées déviées et création de boisements à valeur d'isolement visuel.

3 – S'agissant de la mise en compatibilité, porter une attention particulière au report des emprises nécessaires à la plateforme d'un futur tramway

La conception de la plateforme du bus-tram intègre comme contrainte d'entrée :

- une emprise et des girations cumulant les normes liées au bus à haut de service et au tramway ;
- une pente inférieure à 7% tout au long de l'itinéraire, à l'exception de la rue des trois Moulins (pas de possibilité de site propre) ;
- un dimensionnement structurel d'ouvrage qui permette une évolution vers un usage par un tramway sans avoir à procéder à une démolition/reconstruction.

Ainsi, en cas d'évolution vers un tramway dans le futur, il ne sera pas nécessaire de recourir à une nouvelle enquête publique d'expropriation, le tracé retenu dans le cadre du présent projet étant conforme aux contraintes de cette technologie de matériel roulant.

4 – S'agissant de la mise en compatibilité, proposer aux Communes d'Antibes et de Biot d'engager la révision de leur P.L.U. en vue de la restitution des parties en Espaces Boisés Classés non utilisées dès que leurs emprises seront connues.

Le projet intéresse des Espaces Boisés Classés faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L130.1 du Code de l'Urbanisme. Une modification du document graphique du règlement « zonage et autres prescriptions » s'est avérée nécessaire afin de soustraire des emprises nécessaires au projet les espaces boisés classés correspondants.

Toutefois, selon la définition des caractéristique géométriques du projet qui sera effectivement réalisé, les zones de délaissé et talus techniques pourront faire l'objet d'un reclassement en EBC dans les futures révisions du document d'urbanisme à l'initiative de la ville d'Antibes et de la ville de Biot.

La CASA s'engage à en informer les communes pour qu'un ajustement dans le règlement et pièces graphiques associées permette d'identifier la nouvelle superficie des Espaces Boisés Classés de la commune.

### **3.2 – La réponse aux observations du public**

Outre les recommandations émises par Monsieur le Commissaire enquêteur au sein de ses conclusions, la CASA a relevé d'autres observations formulées par la public au cours de l'enquête publique, auxquelles elle souhaite apporter des précisions.

Ces observations portent sur les éléments suivants :

- Concertation avec les riverains ;
- Aménagement d'un site propre ;
- Stationnement ;
- Accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- Perte d'attractivité du bis-tram en raison des ruptures de charge ;
- Phase travaux.

#### **Concertation avec les riverains**

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a souhaité procéder en deux étapes pour la réalisation des enquêtes publiques préalables à la procédure d'expropriation.

Dans un premier temps, la CASA a mené une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, en application des dispositions des articles L. 11-1 et suivants du Code de l'Expropriation, et L. 123-1 et suivants du Code de l'Environnement. A la suite de cette première enquête, la CASA doit voter une déclaration de projet dans le but de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération. Il s'agit de l'objet de la présente délibération.

Dans un deuxième temps, la CASA procédera à une enquête parcellaire en application des dispositions des articles L. 11-8 et suivants du Code de l'Expropriation et R. 11-19 et suivants du même code. Cette enquête permettra de définir les emprises exactes nécessaires à l'aménagement.

Du fait de cette procédure en deux étapes, la Communauté d'Agglomération dispose d'une nouvelle phase de concertation et d'échanges entre la déclaration d'utilité publique et le déroulement de l'enquête parcellaire. Elle s'engage, dans cette phase, à concerter avec les riverains concernés, à prendre connaissance de leur attentes et de leurs préoccupations sur leur fonctionnement pendant le temps des travaux et une fois l'aménagement réalisé. Ces éléments seront intégrés comme données d'entrée des études de maîtrise d'œuvre permettant la conception fine de l'aménagement. Si, pour une impossibilité technique, des attentes ne pouvaient être suivies, l'aménagement retenu sera expliqué et argumenté auprès des riverains.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'engage donc à ce que les riverains du projet soient informés préalablement des éléments qui seront mentionnés au dossier d'enquête parcellaire, avec la précision et le degré d'information nécessaires à une bonne appréhension du projet proposé.

#### Aménagement d'un site propre

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un transport collectif en site propre urbain qui trouve son inspiration dans le concept de Bus Rapid Transit (BRT) américain.

Il s'agit d'une approche systémique constituée des éléments indissociables infrastructure/matériel roulant/ exploitation.

Selon la définition de CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les transports, l'Urbanisme, l'ensemble de ces éléments du système doit garantir au bus un haut niveau de service grâce à :

- une vitesse commerciale élevée, supérieure à 20 kms/h ;
- un confort pour les usagers ;
- une régularité de passage ;
- des fréquences accrues par rapport à une ligne de bus traditionnelle ;
- une accessibilité pour tous.

Pour garantir ce niveau de service, il est nécessaire, en tout point l'itinéraire de pouvoir s'affranchir des aléas de la circulation générale que sont :

- la congestion routière et les ralentissements à l'arrivée aux carrefours. Le BHNS doit être de plus équipé d'un système de priorité aux feux pour traverser sans interruption ces carrefours ;
- les incidents, accrochages et accidents sur la voirie classique ;
- le stationnement anarchique sur voirie et incivilités diverses.

Le projet porté par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis se projette a minima à l'échéance 2017 et pour des perspectives de mobilité à long terme, induisant des augmentations de trafic routier inévitables sur ce secteur, du fait de la croissance naturelle et d'aménagements nouveaux sur le secteur.

Le site propre en sortie directe du pôle d'échanges est ainsi une nécessité pour relier de manière rapide et fiable la gare ferroviaire d'Antibes et Sophia Antipolis.

Ainsi, pour garantir une régularité et un temps de parcours identique à toute heure de la journée, le projet doit intégrer :

- une voie en site propre bidirectionnelle sur l'avenue Jules Grec, en sortie directe du Pôle d'échanges d'Antibes ;
- une voie en site propre bidirectionnelle sur la partie basse du Chemin de Saint Claude ;
- une voie en site propre unidirectionnelle sur la partie haute du Chemin de Saint Claude, dictée par le rapport entre faible perte de régularité et impact foncier majeur ;
- une voie en site propre bidirectionnelle sur la partie haute de l'Avenue de la Sarrazine ;
- une voie en site propre unidirectionnelle sur la partie basse de l'Avenue de la Sarrazine, dictée par le rapport entre faible perte de régularité et impact foncier majeur ;
- une voie en site propre bidirectionnelle sur la route de Grasse, sur la voie nouvelle entre l'autoroute A8 et la salle Omnisports ;
- une voie en site propre bidirectionnelle sur la rue des Cistes, sur la voie nouvelle franchissant le vallon de la Valmasque et sur la zone Biot Saint Philippe ;
- une voie en site propre bidirectionnelle sur la rue Joannon ;
- une interruption du site propre sur la route des Trois Moulins, du fait du secteur très contraint ;
- une voie en site propre bidirectionnelle sur la ZAC des Clausonnes.

## Stationnement

Levier déterminant pour le changement des comportements vers une meilleure utilisation des transports en commun, la **politique de stationnement** doit être adaptée aux enjeux de report modal attendus. L'offre importante de stationnement sur voirie dans le tissu urbain doit être réajustée aux besoins. Le projet pourra s'accompagner de préconisations auprès de partenaires comme la Ville d'Antibes pour que le stationnement soit rendu payant afin d'augmenter le taux de rotation des places du centre-ville et d'inciter à l'utilisation des transports publics. Des solutions seront trouvées pour les riverains tout en soulignant l'existence du bus-tram et du nouveau réseau de transports publics qui l'accompagnera et qui peuvent inciter des familles à renoncer à l'achat d'un troisième voire d'un second véhicule. Concernant les projets de développement futurs, les minima de stationnement devront être revus à la baisse en cohérence avec la montée de l'offre en transports publics dans ces secteurs.

Outre la réalisation de places de stationnement sur les axes réaménagés, le projet prévoit la création d'un parc relais près de la station TERRIERS (60 à 100 places) ainsi que la mutualisation de 200 à 300 places sur le parking de la salle Omnisports.

A l'échelle locale, au regard du bilan de stationnement, il convient de présenter les éléments suivants sur lesquels s'engage la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis :

- Jules Grec : le contexte urbain est modifié avec la création d'un parking public de 240 places à la future salle de spectacles.

Conformément aux principes de l'hypercentre, le stationnement de surface est ainsi contraint vers les parcs de stationnement public favorisant ainsi l'utilisation des transports en commun. Des places de stationnement seront envisagées dans le cadre de l'aménagement pour des besoins particuliers : arrêts minutes, personnes à mobilité réduite ou livraison notamment près des commerces.

- Section 2 - Chemin de Saint-Claude : Dans ce contexte résidentiel, le bilan négatif est à relativiser par rapport à l'occupation effective des places (copropriétés disposant de stationnement, section de plus de 200 mètres ne présentant qu'une dizaine d'habitations). De plus, une zone de stationnement existe dans ce secteur : celui de la Maison des associations (environ 90 places).
- Section 2 - Avenue de la Sarrazine : Les places supprimées présentent une certaine occupation liée à la facilité qu'offre l'espace public par rapport aux garages privés utilisés à d'autres usages. Il sera étudié la possibilité de rétablir quelques places dans la partie haute de l'avenue.
- Section 3 - Route de Grasse : Le bilan s'équilibre entre les places supprimées et celles créées. Cependant, le déficit est plus important sur la section Sud de la route. Selon les avancées de négociations avec les riverains sur la mise à disposition de foncier, une restitution de stationnement sera étudiée. Concernant les places sur des tènements privés, il concerne essentiellement une enseigne commerciale pour laquelle ce nouveau mode de transport sera particulièrement bénéfique.
- Section 7 et 10 : Route des Cistes, Rue J. Jaonnon et H. Laugier : La suppression d'une partie du stationnement le long de la voirie est en partie compensée par la très forte amélioration de l'offre en transport en commun dans un secteur qui était grandement dépendant de la voiture. De plus, l'ensemble de la zone des Trois Moulins disposera du parking ouvert au public de la Salle Omnisport (550 places prévues). Les actifs de la zone y trouveront ainsi aisément des places libres en dehors des périodes de manifestations.

#### Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis conduit une politique volontariste d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Cela se traduit notamment par le biais de sa **Charte d'aménagement des points d'arrêts d'accessibilité au bus**, signée dès décembre 2006 par la CASA, les transporteurs et les associations de personnes déficientes.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'engage sur les principes d'accessibilité qui seront déclinés concrètement lors de la définition fine des aménagements.

Conformément aux pratiques de la CASA, les stations seront ainsi définies en intégrant les normes en vigueur et suite à des réunions de concertation avec les associations représentant les droits des personnes déficientes. Ce processus de co-réalisation avec les associations a été mis en œuvre pour l'élaboration de la charte d'aménagement des arrêts de bus, la conception du pôle d'échanges d'Antibes et de la gare routière de Valbonne. Il sera reconduit pour le bus-tram.

Les spécifications du matériel roulant intégreront également les contraintes d'accessibilité.

La demande sera portée auprès des communes traversées pour que l'étude de cheminements piétonniers accessibles de part et d'autre des stations soit travaillée par les services techniques compétents, permettant la meilleure intégration possible entre accessibilité dans l'enceinte de la station et accessibilité riveraine aux alentours.

#### Perte d'attractivité du bus-tram en raison des ruptures de charge

La phase 1 de réalisation d'un transport en commun en site propre, objet de cette présente enquête, a pour objet de :

- Proposer une desserte riveraine pour l'agglomération antiboise (Antibes étant la 2e ville des Alpes-Maritimes), utile à toute heure de la journée dans le sens Gare ferroviaire/ Zone des Trois Moulins comme dans le sens Zone des Trois Moulins/ gare ferroviaire ;
- Desservir des premiers secteurs de Sophia, contigu à cette desserte urbaine dense, en apportant l'axe structurant gare ferroviaire/Sophia Antipolis et reliant deux espaces majeurs de Sophia : Sophi@Tech/Trois Moulins (7000 utilisateurs quotidiens de ces secteurs) ;
- Préserver l'avenir en permettant la poursuite du site propre en une phase 2 en cohérence avec l'aménagement et le développement futur de la technopole, notamment en fonction des conclusions des études Sophia 2030, Antibes 2020 et Ligne à Grande Vitesse;
- Préserver l'avenir en permettant un passage à une technologie de type tramway sur rail, grâce à une pente maîtrisée tout au long de l'itinéraire et un dimensionnement adapté du site propre.

Dans le cadre de cette première phase, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'engage sur la restructuration complète du réseau Envibus qui intégrera la prise en charge soignée des usagers à la sortie du bus-tram aux stations dans le secteur Saint Philippe/IUT et à la station Clausonnes et qui permettra une desserte des secteurs non traversés par le bus-tram. Ces prises en charge soignées seront également étudiées sur les secteurs majeurs de correspondances comme Saint Claude, Weissweiler ou Sarrazine.

- Des navettes sur Sophia Antipolis seront mises en place, au même cadencement que le bus-tram permettant de répartir les flux d'usagers au plus rapide vers leurs destinations finales ;
- Des lignes de bus classiques à hautes fréquences desserviront le territoire de la CASA en complément des lignes du bus-tram ;
- Enfin, le bouclage par le matériel roulant sur la voirie classique sera étudié dans le cadre de la restructuration de réseau. Pour autant, la CASA sera extrêmement vigilante sur les impacts que pourrait avoir cette pratique sur la fiabilité des temps de parcours lorsque le bus-tram reprendra le site propre, ou sur les coûts d'exploitation associés pour garantir ces temps de parcours (augmentation du parc de véhicules).

#### Phase travaux

Une information sur le déroulement du chantier sera mise en place à destination des populations concernées par le projet.

L'ensemble des mesures destinées à limiter les effets des travaux et à réduire au mieux la gêne occasionnée aux riverains et aux usagers sera établi préalablement à l'organisation des futurs chantiers.

Le phasage des travaux, ainsi que leur organisation ultérieure seront programmés de façon à maintenir l'usage du domaine public, que ce soit en termes de circulation automobile, de desserte riveraine ou de service de première nécessité (distribution de l'eau, du gaz, de l'électricité, intervention des services de la sécurité civile,...).

Les mesures à mettre en œuvre durant la phase de travaux consisteront à :

- Mettre en place une signalisation adaptée aux nouvelles conditions de circulation imposées par les chantiers. Les interruptions de la circulation devront être accompagnées d'un fléchage d'itinéraires provisoires qui sera régulièrement révisé à mesure de l'avancement du chantier. Les accès riverains seront maintenus, et, le cas échéant, il sera nécessaire de réduire au maximum la durée des travaux gênant leur accès. Une attention particulière sera portée afin de maintenir l'accès notamment aux différentes activités présentes sur le site pendant toute la durée des travaux ;
- Favoriser la circulation des engins de travaux publics dans les emprises du projet plutôt que sur le réseau de voirie locale ;
- Utiliser du matériel de chantier répondant aux normes en vigueur en matière de nuisances sonores, de vibrations occasionnées et de pollution atmosphérique ;
- Eviter, dans la mesure du possible, les travaux durant la période nocturne à proximité des habitations ;
- Arroser les pistes de chantier durant les périodes sèches, afin de limiter l'envol de poussières ;
- Assurer la sécurité des usagers du domaine public. Des dispositions générales de prévention (barrière, garde corps, signalisation,...) seront mises en place durant la phase des travaux, afin de signaler aux mieux les modifications de circulations engendrées durant cette phase transitoire ;
- Collecter, trier (bennes bâchées implantées sur le site), puis éliminer par des filières adaptées et agréées, les déchets et débris qui seront générés durant les travaux.

Enfin, dans l'éventualité où des dommages matériels seraient occasionnés lors des travaux, les procédures habituelles en matière de dommages de travaux publics seront engagées.

Concernant les transports et les déplacements, les mesures à mettre en œuvre durant la phase de travaux consisteront à :

- Fournir une information hebdomadaire des perturbations au travers d'un bulletin d'information (site internet) ;
- Mettre en place une signalisation adaptée aux nouvelles conditions de circulation imposées par les chantiers, et cela très en amont de la zone de perturbation pour permettre des déviations efficaces ;
- Rétablir les dessertes riveraines (accès commerces notamment) ;
- Informer sur les reports d'arrêts de bus ;
- Des mesures techniques (voies de circulation provisoires) et d'exploitation (priorité aux bus, report de trafic temporaire) seront prises pour que des lignes de bus impactées puissent conserver un temps de parcours similaire au temps de parcours actuel.

Les mesures de réduction des nuisances seront anticipées bien en amont de l'organisation des chantiers et du démarrage des travaux. Le phasage des travaux sera ainsi planifié de manière à maintenir une activité commerciale dans des conditions optimales tout au long de la période des travaux.

Une fois l'aménagement défini sur plan, s'il était avéré que le fonctionnement de certaines activités serait sensiblement perturbé, un processus d'indemnisation pourra être mis en place.

#### **4 - La justification de l'intérêt général de l'opération :**

Conformément à l'article L126.1 du Code de l'Environnement, et au regard du rapport et des conclusions de Monsieur le Commissaire Enquêteur, le caractère d'intérêt général du projet est justifié par les motifs et considérations suivants :

- L'amélioration significative du réseau de transport public, grâce à l'efficacité de la ligne structurante associée à la restructuration globale du réseau Envibus. Cette mesure est amplifiée par le renforcement de l'articulation entre les différents modes de transport grâce à la réalisation préalable du Pôle d'Echanges d'Antibes au contact de la gare ferroviaire ;
- Le développement des modes de déplacements les plus efficaces vis-à-vis de leur empreinte écologique (marche à pied, vélo, transport public) ;
- L'offre d'une solution alternative de déplacements à la voiture particulière, dans un contexte d'agglomération où les conditions de circulation sont déjà contraintes et ne pourront que se dégrader du fait de la congestion actuelle et de projets nouveaux d'urbanisme le long de l'itinéraire du bus-tram ;
- La requalification des espaces publics, offrant un rééquilibrage d'appropriation des espaces pour les habitants, les usagers et les clients, en favorisant les modes doux de déplacements ;
- La prise en compte du développement de l'agglomération par un tracé qui permet de desservir les principales polarités existantes, ainsi que les secteurs identifiés comme porteurs d'un potentiel de développement futur.

#### **5 - La déclaration de projet**

Conformément aux articles L. 11-1-1 du Code de l'expropriation et L. 126-1 du Code de l'Environnement, lorsqu'un projet a fait l'objet d'une enquête publique, l'organe délibérant de l'établissement public responsable du projet doit se prononcer dans un délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

Aussi, la présente délibération qui vaut déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement a pour objet :

- De confirmer l'intérêt général de l'opération ;
- De confirmer la volonté de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis de réaliser cette opération.

La présente déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public.

En application de l'article R. 123-21, le rapport et les conclusions du Commissaire Enquêteur sont tenus à la disposition du public pendant un an. Celui-ci est consultable :

- au siège et sur le site internet de la Préfecture des Alpes Maritimes ;
- au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et sur le site internet [www.pdu-casa.fr](http://www.pdu-casa.fr);
- en mairies d'Antibes, Biot, Valbonne et Vallauris.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu l'article L 126-1 du Code de l'Environnement ;

Vu la délibération en date du 05 mai 2008, par laquelle la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a adopté son Plan de 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, portant 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 en date du 14 mai 2012 par laquelle le Bureau Communautaire a prononcé l'engagement de la procédure d'expropriation en vue de la réalisation du Bus-Tram devant relier la gare d'Antibes à Sophia Antipolis ;

Vu la délibération en date du 24 septembre 2012 par laquelle le Bureau Communautaire a approuvé les dossiers destinés à être soumis aux enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et environnementale ;

Vu la délibération en date du 14 mars 2013 par laquelle le Conseil Municipal de la Ville d'Antibes a émis un avis favorable sur le dossier de mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme, sur le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ainsi que sur le procès verbal de la réunion des Personnes Publiques Associées ;

Vu la délibération en date du 27 mars 2013 par laquelle le Conseil Municipal de la Ville de Biot a émis un avis favorable sur le dossier de mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme, sur le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur ainsi que sur le procès verbal de la réunion des Personnes Publiques Associées ;

Vu l'arrêté préfectoral en date du 12 novembre 2012 portant définition des modalités d'organisation de l'enquête publique et ouverture de l'enquête publique ;

Vu les résultats de l'étude d'impact jointe au dossier soumis à l'enquête publique ;

Vu l'avis de l'autorité environnementale émis le 15 octobre 2012 ;

Vu le rapport du Commissaire Enquêteur en date du 18 février 2013, et les conclusions favorables assorties de recommandations ;

Vu le courrier en date du 1<sup>er</sup> mars 2013 du Préfet des Alpes Maritimes, réceptionné par la CASA le 6 mars 2013 sollicitant que cette dernière se prononce par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération projetée dans les conditions des articles L. 11-1-1 du Code de l'Expropriation et L. 126-1 du Code de l'Environnement ;

Il est donc proposé au Conseil Communautaire, conformément à l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement et L. 11-1-1 du Code de l'expropriation de :

- DECLARER le projet de Bus à haut niveau de service dit bus-tram d'intérêt général au vu des motifs et considérations précédemment présentés. La présente délibération vaut déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement ;
- DONNER suite aux recommandations du commissaire enquêteur telles que présentées ci-avant ;
- PRENDRE en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public ;
- RAPPELLER que conformément à l'article R. 126-1 du Code de l'Environnement, la présente déclaration de projet fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R. 123-25 du Code de l'Urbanisme ;
- DECIDER de la poursuite de l'opération, en autorisant Monsieur le Président à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

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

- DECLARER le projet de Bus à haut niveau de service dit bus-tram d'intérêt général au vu des motifs et considérations précédemment présentés. La présente délibération vaut déclaration de projet au sens de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement ;
- DONNER suite aux recommandations du commissaire enquêteur telles que présentées ci-avant ;
- PRENDRE en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et le résultat de la consultation du public ;
- RAPPELLER que conformément à l'article R. 126-1 du Code de l'Environnement, la présente déclaration de projet fera l'objet des mesures de publicité prévues à l'article R. 123-25 du Code de l'Urbanisme ;
- DECIDER de la poursuite de l'opération, en autorisant Monsieur le Président à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

AINSI FAIT ET DELIBERE  
A ANTIBES LE 03 avril 2013  
Suivent les signatures  
Pour extrait certifié conforme,

Le Président,

  
Jean LEONETTI

**AR réceptionné - Imprimer**

Date de l'acte : 03/04/2013  
Numéro : CC.2013.067  
Nature : DE - Deliberations  
Objet : Projet d'aménagement d'un transport en commun en site propre pour le bus-tram Antibes Sophia Antipolis  
Déclaration de projet suite à enquête publique.  
Matière : 8.7 - Transports

**Interlocuteur**  
Nom : RINIERI Raphaëlle

**Suivi des transactions****Accusé d'envoi**

Identifiant : 64627734  
Référence envoi : IDF2013-04-10T11-13-21.00  
Envoyé le : 10/04/2013  
à (TU) : 09h13:41

**Accusé de réception préfecture**

Date de réception : 10/04/2013  
Identifiant : 006-240600585-20130403-AOI\_3101-DE

**Acte reçu**

Date : 03/04/2013  
Numéro interne : AOI\_3101  
Code nature : 1  
Code matière 1 : 8  
Code matière 2 : 7  
Objet : Projet d'aménagement d'un transport en commun en site propre pour le bus-tram Antibes Sophia Antipolis Déclaration de projet suite à enquête publique.  
Classification utilisée : 01/04/2004  
Document : 006-240600585-20130403-AOI\_3101-DE-1-1\_1.pdf

**Annexes**

Nombre : 0