

EII

APPRÉCIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME ET DES EFFETS CUMULÉS AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

SOMMAIRE

1 > RAPPEL REGLEMENTAIRE	110
2 > ENJEUX DE LA REORGANISATION DES TRANSPORTS	110
2.1 > AMBITIONS GENERALES.....	110
2.2 > RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN.....	112
3 > PRESENTATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT	117
3.1 > PRESENTATION DU CONCEPT DU PROGRAMME.....	117
3.2 > LE PROJET D'AMENAGEMENT DU BUS-TRAM.....	117
3.3 > LES OPERATIONS NECESSAIRES AU BUS-TRAM.....	118
4 > PRESENTATION DES ENJEUX COMMUNS	119
4.1 > RAPPEL DES ENJEUX DU POLE D'ECHANGES D'ANTIBES.....	119
4.2 > RAPPEL DES ENJEUX DU PROJET DE VELOSTATION.....	120
4.3 > RAPPEL DES ENJEUX DES PARCS RELAIS.....	121
5 > PRESENTATION DES PROJETS CONNUS	125
5.1 > ZAC DES CLAUSONNES.....	125
5.2 > DEMI-ÉCHANGEUR DE BIOT ET ELARGISSEMENT DE LA RD704.....	128

1 > RAPPEL REGLEMENTAIRE

Le décret n° 93-245 du 25 février 1993 relatif aux études d'impacts et au champ d'application des enquêtes publiques introduit la notion de **programme de travaux**, lorsque "la réalisation d'un projet d'aménagement est fractionnée". (paragraphe 3.1 de la circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application).

C'est ainsi que "lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme" (Article 2. III du décret n° 93-245 du 25 février 1993).

"A travers cette exigence nouvelle, il s'agit donc, pour le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire, de fournir, à chaque étape de l'opération, outre l'étude d'impact complète liée à la phase des travaux pour laquelle est demandée une déclaration d'utilité publique ou une autorisation de travaux, une appréciation des impacts de l'ensemble de l'opération.

Il s'agit, d'une part, de permettre à tous les acteurs impliqués - aménageurs, services instructeurs, décideurs et public concerné - d'avoir une vision globale des grandes lignes d'un projet d'aménagement et de ses enjeux environnementaux, et, d'autre part, de leur apporter les résultats des analyses effectuées lors de l'étude des phases antérieures.

La présentation de l'appréciation des impacts d'un programme de travaux suppose, bien entendu, que le programme soit replacé dans son contexte global. L'appréciation des impacts devra être accompagnée d'une présentation générale du programme de travaux, de ses objectifs, de son phasage et s'il y a lieu, d'un rappel des étapes antérieures, des problèmes rencontrés et du degré d'avancement de leur réalisation." (paragraphe 3.3.2. de la **circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993** prise pour l'application).

En application des dispositions de l'article R122-3 du code de l'environnement :

- le projet d'aménagement du bus tram constitue un programme à réalisation simultanée. A ce titre, l'étude d'impact porte sur la totalité du périmètre de ce programme.
- le projet d'aménagement du bus tram repose sur d'autres projets différés dans le temps (certaines réalisées et d'autres à venir) constituant ainsi avec lui un programme fonctionnel à réalisation échelonnée dans le temps : l'appréciation de ses impacts globaux est alors nécessaire et fait l'objet de la présente partie.

La Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 », art. 230 et s. introduit également l'appréciation des effets cumulés avec d'autres projets connus. Ainsi, aux termes du nouvel article L. 122-3 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit comprendre « *au minimum, une description du projet, une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement, l'étude des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus, les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi qu'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine* ».

2 > ENJEUX DE LA REORGANISATION DES TRANSPORTS

2.1 > AMBITIONS GENERALES

La frange littorale des Alpes-Maritimes est aujourd'hui de plus en plus asphyxiée par la circulation automobile. Pour inverser cette tendance la Région, le Département et les Autorités Organisatrices de Transports Urbains mettent en place une politique volontariste et ambitieuse de développement des transports collectifs.

L'objectif visé est de réaliser un système des déplacements à l'échelle départementale voire régionale, dont le socle principal sera constitué par la voie ferrée, le pôle d'échanges d'Antibes, le bus-tram offrant un haut niveau de service entre Antibes et Sophia Antipolis. Ce système permettra de constituer une alternative efficace à la voiture particulière en permettant la réorganisation des transports collectifs et servira également de guide pour le développement urbain du territoire.

La partie EV : Définition de la solution proposée rappelle les raisons du choix du parti d'aménagement qui sont motivées par une situation actuelle faisant apparaître :

- une **situation difficile au quotidien**, liée à une situation contrainte par la géographie, la saturation des infrastructures routières et l'absence de desserte ferroviaire de la technopole Sophia Antipolis,
- une **demande en déplacement de plus en plus forte** (1000 emplois supplémentaires dans la Technopole de Sophia Antipolis, des secteurs en développement sur le territoire de la CASA),
- **des transports publics encore insuffisamment interconnectés** ; l'offre riche souffre cependant de plusieurs carences de fonctionnement.

L'arrivée du Bus-tram sera l'occasion de moderniser et de réorganiser le réseau de transports publics selon deux orientations.

- Premièrement par une simplification du réseau actuel dans le sens d'une amélioration de la lisibilité et une simplification de l'offre (lignes et tarification).
- Deuxièmement en combinant les différents réseaux entre eux pour créer un concept cohérent et continu comme une chaîne de déplacement coordonnée. En effet, de nombreux réseaux cohabitent à ce jour dans le périmètre de la CASA sans pour autant offrir de bonnes connexions.

L'ambition sera de relier les lignes TGV, TER, les bus du Conseil Général, les bus Envibus par l'intermédiaire du Bus-tram afin de créer un véritable réseau de transports et d'offrir une panoplie complète d'origines-destinations correspondant aux déplacements réels des utilisateurs. Comme il n'est pas imaginable de pouvoir desservir tout le monde de cette façon, l'intermodalité sera également promue dans la CASA et des solutions seront trouvées par :

- la création de P+R, parcs relais
- le développement du réseau cyclable et la création de stationnements vélos à proximité des stations
- la réorganisation des cheminements piétons aux abords des arrêts de Bus-tram, travail avec les communes.

La carte ci-après présente les pôles de génération de déplacement avec l'identification de corridors présentant une forte concentration de flux : le projet d'aménagement de bus-tram s'inscrit dans le

corridor reliant la technopôle de Sophia Antipolis et le centre ville d'Antibes. La restructuration du réseau de transport vise à une réorganisation cohérente avec ses demandes.

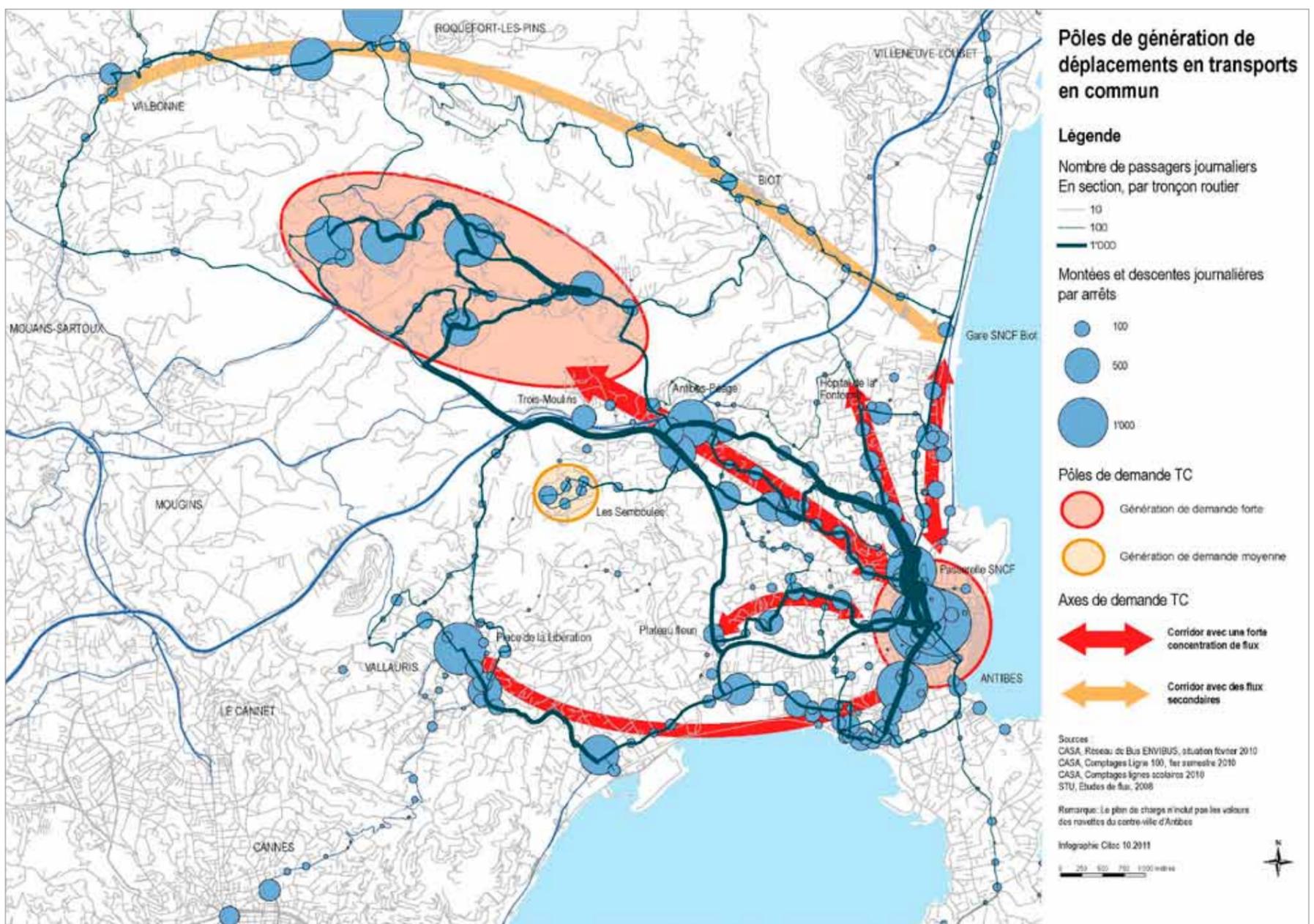
L'analyse des zones de desserte de l'itinéraire projeté du bus-tram révèle des potentiels de demande locale importants le long du couloir du bus-tram :

- Près de **16'000 habitants** de l'agglomération résident à moins de 400 mètres d'une station du bus-tram dont 14'500 dans la commune d'Antibes ;
- Plus de **9'000 employés** travaillent dans un rayon de 400 mètres d'une station du bus-tram dont 4'600 sur la commune d'Antibes ;
- Près de **8'450 élèves/étudiants** étudient dans un rayon de 400 mètres d'une station du bus-tram dont 1'590 sur la commune d'Antibes ;

- Entre **31'000 et 48'000 visiteurs** d'établissements recevant du public se situent dans un rayon de 400 mètres d'une station du bus-tram.

Ce potentiel de voyageurs inclut les usagers actuels du train en rabattement par bus. Ceux-ci représentent environ 800 voyageurs par jour selon l'enquête ménage 2008 (mode de déplacement train + bus).

Une approche en terme de volumes de déplacements permet de déterminer un potentiel total de **110'675 déplacements par jour dont 40% pour des motifs de type habitat, 23% pour le travail et les études et 37% pour les motifs d'achats, services, loisirs.**



2.2 > RESTRUCTURATION DU RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

La réalisation de la ligne de bus-tram entre Antibes et Sophia Antipolis implique de restructurer le réseau de transport urbain afin d'augmenter l'efficacité globale de celui-ci. Cette ligne sera l'axe principal du réseau futur qu'il s'agit ainsi d'adapter pour intégrer au mieux cette infrastructure.

Le diagnostic du réseau actuel révèle des problèmes de lisibilité du réseau, dû notamment au fait que certaines lignes effectuent des itinéraires différents au cours de la journée, ce qui crée une confusion pour l'utilisateur et rend la mémorisation de l'offre très difficile. Ce problème est amplifié par une hiérarchisation des lignes qui n'est pas suffisamment claire et des fréquences de passage trop peu structurées. Ces éléments impliquent de réaliser plus qu'une simple modification minimaliste du tracé de quelques lignes directement impactées par le bus-tram. Il s'agit de remettre à plat l'ensemble de la structure du réseau actuel en se basant sur les deux principes de restructuration suivant :

- « 1 ligne = 1 tracé » : une ligne ne doit avoir qu'un seul parcours afin de simplifier et faciliter la compréhension du réseau ;
- Les lignes doivent être clairement hiérarchisées selon leur niveau d'offre (notamment de par la numérotation utilisée) en trois voire quatre catégories : bus-tram, ligne structurante, ligne secondaire, bus à la demande.

Le scénario réalisé propose une restructuration de fond en développant une conception du réseau qui est fonction de la structure territoriale, d'une hiérarchie de l'offre par catégorie de lignes et du potentiel probable d'utilisateurs. Les itinéraires des lignes sont aussi simplifiés et maintenus identiques tout au long de la journée.

La **ligne de bus-tram** constitue la colonne vertébrale du réseau. Son tracé est unique et reprend les principaux pôles de génération de demande le long de l'axe Antibes – Sophia Antipolis. Deux des trois principales interconnexions du futur réseau se trouvent sur son itinéraire (Pôle d'échanges d'Antibes et Salle Omnisport). Quatre parcs relais seront implantés le long de l'itinéraire du bus-tram pour permettre l'intermodalité avec la voiture.

Trois nouvelles lignes dites « **structurantes** » (numéro d'identification de 2 à 4) offrent une desserte élevée des communes du littoral de la CASA en reprenant les corridors à forte demande (cf. EII 5). Un niveau de service élevé est proposé avec des fréquences de passages « urbaines » mais les horaires et les temps de parcours ne peuvent être garantis du fait d'une exploitation le plus souvent hors site propre. Elles desservent le front de mer avant de se diriger vers l'intérieur des terres :

- La ligne 2 opère entre le Pôle d'échanges d'Antibes (PEA) et la gare routière des Messugues en passant par la gare SNCF de Golfe Juan et Vallauris. Elle permet aussi une connexion efficace avec le bus-tram à la station terminus des Clausonnes ce qui permet un rabattement des usagers de la zone de St-Bernard sur le bus-tram.
- La ligne 3 circule entre Amphores et Biot en passant par le PEA et la gare SNCF de Biot. Elle offre notamment une desserte élevée du centre hospitalier de la Fontonne depuis le centre-ville d'Antibes.
- La ligne 4 circule entre la gare SNCF de Juan les Pins et le SKEMA. Elle permet de desservir, sur son tronçon central, l'axe parallèle à celui du bus-tram et offre des possibilités de rabattement sur le bus-tram, notamment aux stations du PEA, de Terres Blanches ou de Saint-Claude.

Cette catégorie comprend aussi **les deux navettes de Sophia Antipolis** qui viendront en prolongement du bus-tram pour la desserte interne du Parc de Sophia Antipolis. Afin de garantir les horaires de passage et les temps de parcours, le bus-tram n'est exploité qu'en site propre. Les navettes de Sophia permettront la desserte du parc à une fréquence identique à la branche du bus-tram.

Le réseau est complété par sept nouvelles lignes dites « **secondaires** » qui permettent une desserte fine du territoire et dont le but principal est d'offrir de multiples rabattements sur le bus-tram et les lignes structurantes.

Finalement viennent s'ajouter six **lignes existantes** actuellement qui ne sont pas touchées par la restructuration. Il s'agit d'une part des trois navettes du centre ville (13, 14 et 15) qui, du fait de leur vocation principalement touristique, ne doivent pas être restructurées. Les trois autres lignes (24, 25 et 29) opèrent principalement au nord-est de la CASA (Villeneuve-Loubet, La Colle-sur-Loup et Saint-Paul-de-Vence) et desservent pour deux d'entre elles des établissements scolaires. Il est ainsi peut opportun de restructurer ces lignes qui sont maintenues identiques à l'offre actuelle.

Le service de transport à la demande n'est pas impacté par la restructuration du réseau urbain car la couverture spatiale du réseau future reste identique. Il n'y a donc pas de zones supplémentaires à desservir. L'ensemble des coûts et des recettes liés à ce service sont pris en compte dans le bilan d'exploitation de ce scénario.

Le principe général du scénario et celui d'une desserte toute la journée (6h-24h du lundi au samedi + vacances et 7h-24h le dimanche), tous les jours de la semaine, avec des horaires cadencés et une fréquence minimale de 60 minutes.

Pour ce scénario de restructuration, un concept d'exploitation a été développé qui permet de catégoriser chaque ligne restructurée selon une hiérarchie simple et claire. Il reprend la même typologie en trois catégories présentée précédemment qui, dans leur exploitation, se différencient par les fréquences de passage proposées.

CONCEPT D'EXPLOITATION PROPOSÉ

bus-tram

Le bus-tram est exploité avec des fréquences de 6 minutes aux heures de pointe et 10 minutes aux heures creuses du lundi au vendredi. Le soir, l'intervalle passe à 30 minutes. Le samedi et le dimanche, les fréquences diminuent par paliers, tout en maintenant un haut niveau de service. Les valeurs entre parenthèses correspondent aux fréquences de passage sur les deux branches de Sophia Antipolis, entre Salle Omnisports qui sont réduites par deux par rapport au tronçon commun puisqu'un bus-tram sur deux ira sur chacune des branches.

		LIGNE BUS-TRAM : LUNDI-VENDREDI																		232 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		10 (20)	6 (12)	10 (20)										6 (12)	10 (20)	30 (60)					
		LIGNE BUS-TRAM : SAMEDI+VACANCES																		162 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		20 (40)			10 (20)										20 (40)		30 (60)				
		LIGNE BUS-TRAM : DIMANCHE																		86 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		30 (60)			20 (40)										30 (60)						

Lignes structurantes

Les trois lignes structurantes et les navettes de Sophia Antipolis reçoivent des fréquences diminuées de moitié par rapport à la ligne bus-tram, tout en gardant un bon niveau de service. Les horaires de chaque ligne peuvent naturellement être adaptés pour optimiser les rotations du matériel roulant.

		LIGNES STRUCTURANTES : LUNDI-VENDREDI																		116 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		20	12	20										12	20	60					
		LIGNES STRUCTURANTES : SAMEDI+VACANCES																		86 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		30			20										30		60				
		LIGNES STRUCTURANTES : DIMANCHE																		62 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		30													60						

Lignes secondaires

Les horaires des lignes secondaires sont de nouveau inférieurs de moitié par rapport aux lignes structurantes. Comme pour les lignes structurantes, les horaires de chaque ligne peuvent être adaptés pour optimiser les rotations du matériel roulant.

		LIGNES SECONDAIRES : LUNDI-VENDREDI																		46 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		60	30	60										30	60						
		LIGNES SECONDAIRES : SAMEDI+VACANCES																		36 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		60																			
		LIGNES SECONDAIRES : DIMANCHE																		34 SERVICES A/R PAR JOUR	
		6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	24h	
Fréquence de passage en minutes		60																			

La restructuration du réseau Envibus prend aussi en compte les lignes interurbaines du CG06 (Lignes d'azur) et le réseau ferroviaire TER :

- **Lignes interurbaines :** l'exploitation du réseau urbain permettra une réelle complémentarité avec les lignes interurbaines en permettant des interconnexions au Pôle d'échanges d'Antibes et à la Salle Omnisport. La possibilité pour les lignes interurbaines d'emprunter le site propre du bus-tram en milieu urbain en augmentera leur efficacité et leur attractivité.
- **Réseau ferroviaire TER :** la réalisation du Pôle d'échanges d'Antibes augmentera l'attractivité de l'interconnexion entre le bus-tram et les TER dont il est prévu d'augmenter la cadence au quart d'heure dans le futur (horizon indéterminé). Outre la gare SNCF d'Antibes, les gares SNCF de Biot, Juan les Pins et Golfe Juan seront toutes desservies par des lignes structurantes ce qui offrira une bonne qualité de relation entre Biot et sa gare ainsi que Vallauris et la Gare de Golfe Juan.

L'agglomération sôphopolitaine est desservie par **les lignes d'Azur** du Conseil Général des Alpes Maritimes. Elles viennent compléter l'offre en transport intercommunal. Le réseau des lignes d'azur est composé de plus de 60 lignes régulières, 100 services scolaires, 1'800 points d'arrêts sur le département et est fréquenté annuellement par 12 millions de passagers. Sur le réseau, 13 lignes d'Azur desservent la CASA.

L'interconnexion entre les réseaux est illustrée dans les cartes suivantes. La carte qui présente l'interconnexion au pôle d'échanges d'Antibes montre bien la très grande couverture spatiale du réseau en contact avec la gare. Toutes les lignes principales sont en contact en ce point.

Au nord d'Antibes, la station de la salle Omnisports constitue un autre point majeur d'interconnexion entre les lignes de bus. Il permet surtout le transfert entre les lignes longues distances (230, 232, 233) qui empruntent l'autoroute et le réseau Envibus.

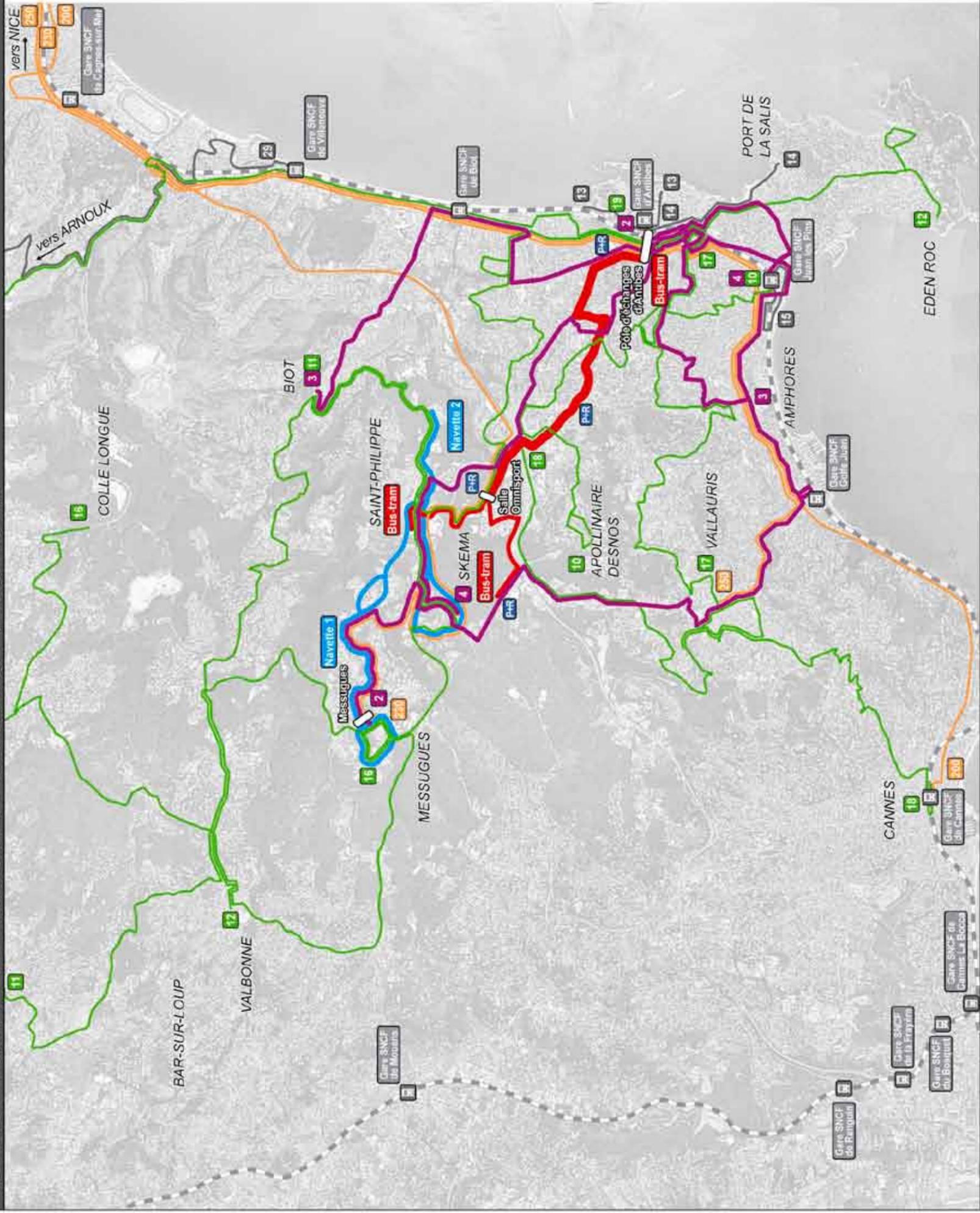
Une restructuration efficiente

Le scénario de restructuration "Réseau 2017" augmente l'efficacité du réseau actuel avec une évolution des indicateurs suivants :

- kilomètres commerciaux passant de 4 millions (en 2017 sans le projet) à 5,1 millions de kms (avec projet),
- coût annuel passant de 20,9 (en 2017 sans le projet) à 26,1 millions d'euros (avec projet),
- fréquentation passant de 7,3 (en 2017 sans le projet) à 12,4 millions de voyages (avec projet),
- taux de couverture de 12,4% (en 2017 sans le projet) à 17,5% (avec projet).

La plus-value globale de l'opération est le résultat de la complémentarité entre la mise en place du bus-tram, la réorganisation du réseau et le renforcement de l'intermodalité.

Restructuration du réseau Enibus : scénario de synthèse «Réseau 2017»



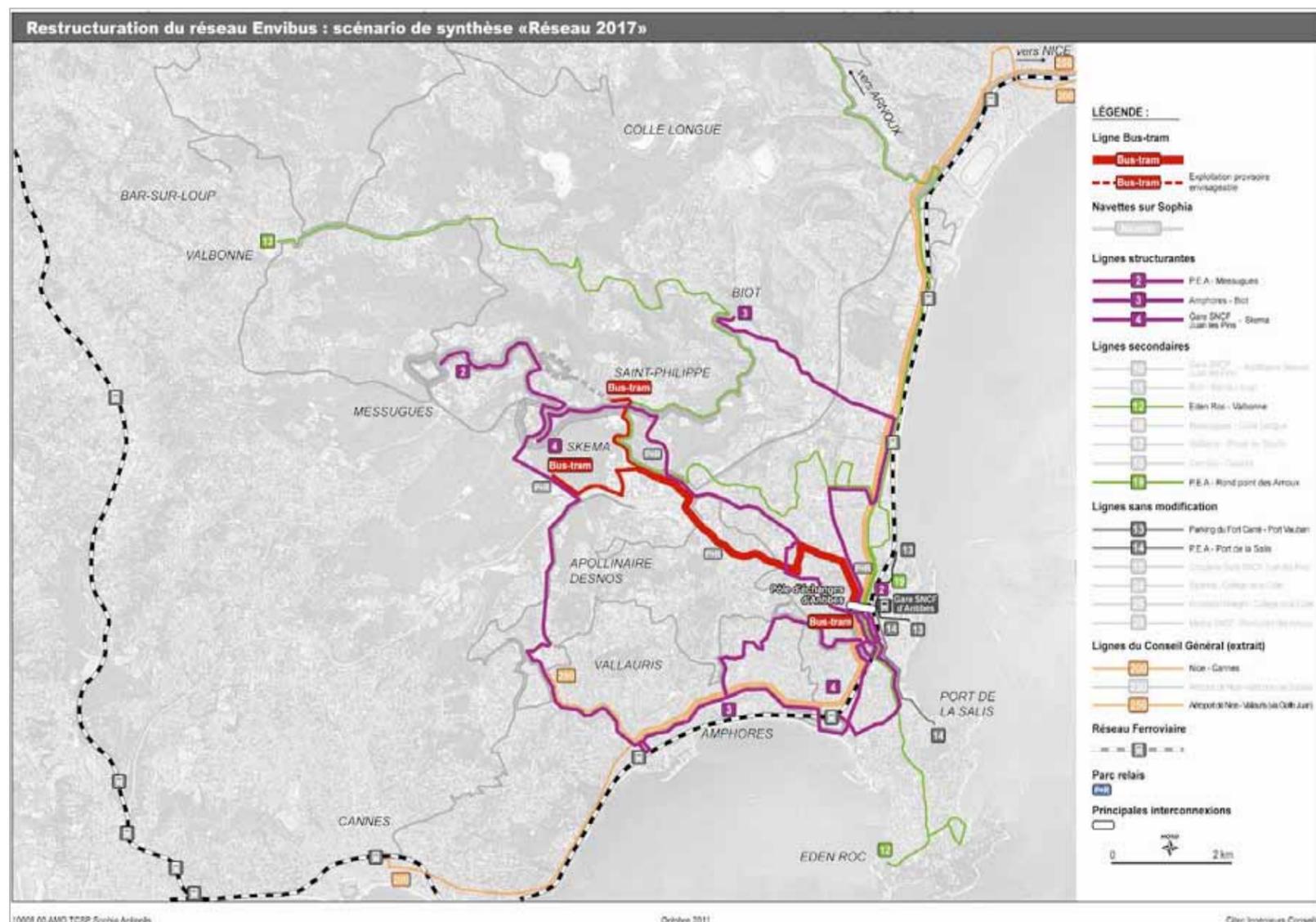
LÉGENDE :

- Ligne Bus-tram** (Red line)
- Navettes sur Sophia** (Blue line)
- Lignes structurantes** (Purple, Pink, Green lines)
- Lignes secondaires** (Light Green lines)
- Lignes sans modification** (Black lines)
- Lignes du Conseil Général (extrait)** (Orange lines)
- Réseau Ferroviaire** (Grey dashed line)
- Parc relais** (Blue square with 'P+R')
- Principales interconnexions** (White rectangle)

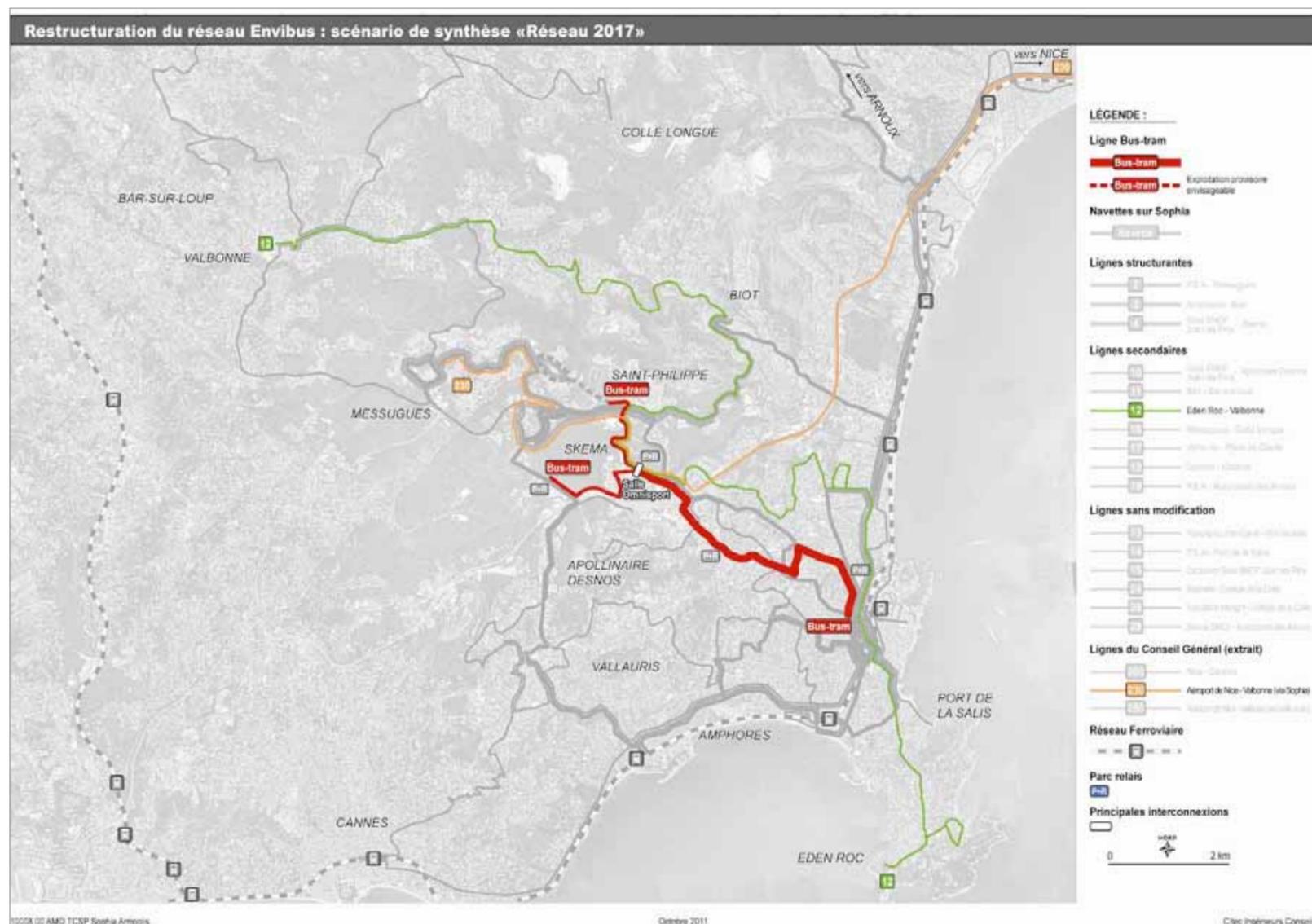
0 2 km

100006.00 AVO TCSP Sophia Antipolis Octobre 2011 Citéc Ingénieurs Conseils

Lignes passant par le Pôle d'échanges d'Antibes



Lignes passant par la salle Omnisport



3 > PRESENTATION DU PROGRAMME D'AMENAGEMENT

3.1 > PRESENTATION DU CONCEPT DU PROGRAMME

Dans ce contexte d'aménagement et de réorganisation des transports, le présent projet d'aménagement repose sur les principes suivants :

- une liaison entre le pôle d'échanges d'Antibes (notamment en raison de l'interconnexion avec la gare SNCF) et l'entrée de Sophia Antipolis ;
- un site propre partout où cela est nécessaire afin de garantir des temps de parcours les plus courts possibles et surtout fiables même en heure de pointe ;
- un parcours qui combine une relation aussi directe que possible et une desserte des principaux générateurs de déplacements du corridor traversé (salle de spectacles, Lycée J. Dolle, collège Bertone, Lycée de Vinci, campus Stic, salle Omnisports, zone commerciale des Terriers, etc.) ;
- un tracé en Y dès l'autoroute franchie de manière à pouvoir desservir aussi bien la future grande zone d'activités des Clausonnes (mise en service dès 2016) que le secteur de St-Philippe avec notamment l'ouverture du campus STIC à la rentrée 2012 ;
- un matériel roulant spécifique de grande capacité (véhicules articulés) ;
- un site propre utilisable par toutes les lignes de bus (y compris le réseau des Lignes d'Azur) plutôt que réservé à une ligne dédiée ;
- des stations d'interconnexion majeures que sont les pôles d'échanges d'Antibes (interconnexion de toutes les lignes Envi-bus, de la gare ferroviaire, des Lignes d'Azur et de la vélostation) et la station de la salle Omnisports ;
- des stations d'interconnexion plus locales à Weisweiller, à Terres Blanches et à St-Philippe ;
- des synergies importantes avec les cyclistes (aménagements cyclables de grande qualité sur la majeure partie du tracé, vélostation à la gare d'Antibes, points d'accroche vélo sur les stations) et les piétons (aménagements de placettes, élargissement de trottoirs, concept paysager, opportunité de rouvrir des cheminements sur les accès aux stations) à travailler avec les communes concernées ;
- des parc-relais aux abords de l'autoroute et le long du tracé.

3.2 > LE PROJET D'AMENAGEMENT DU BUS-TRAM

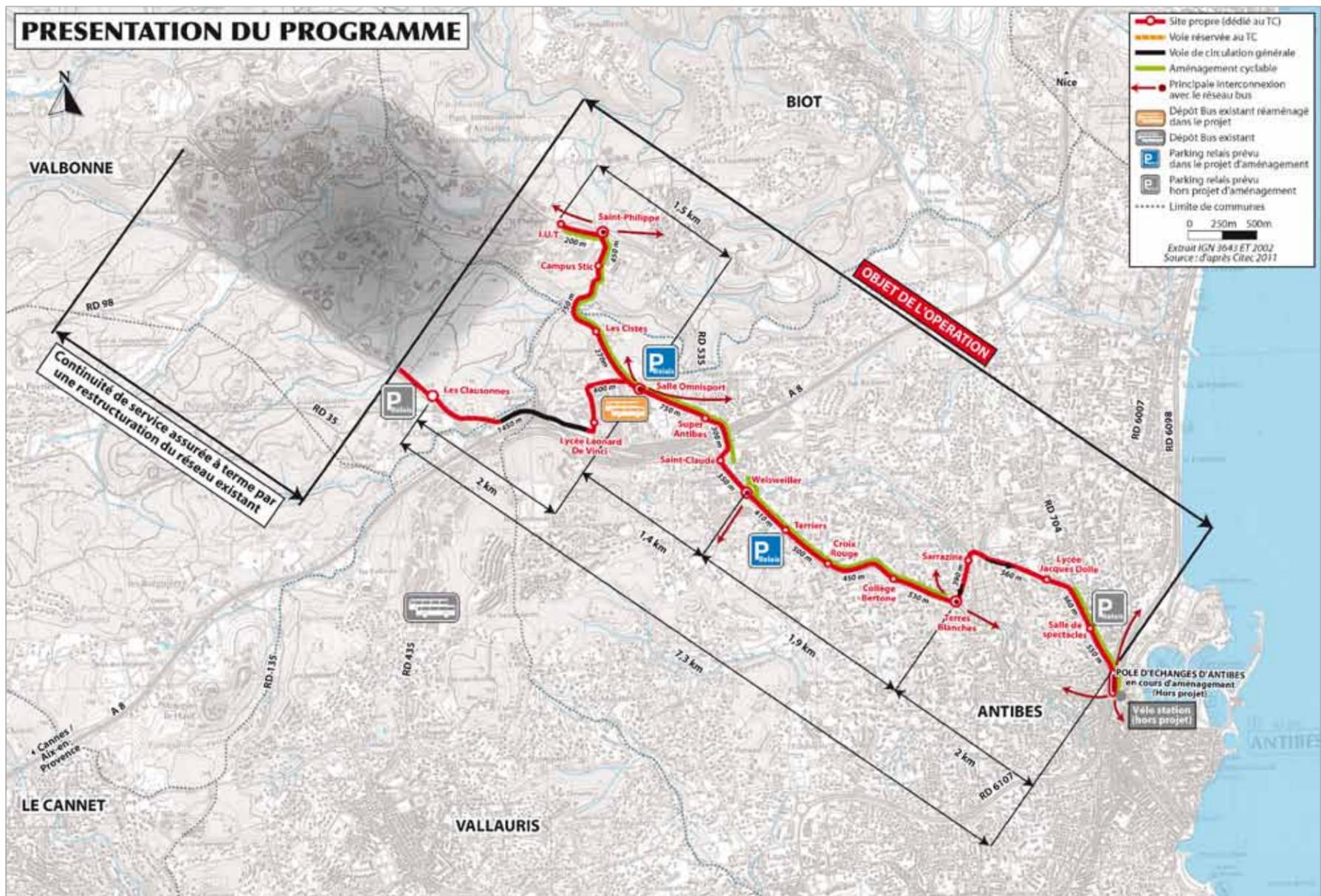
L'objet de l'étude concerne l'aménagement d'un site propre pour le bus-tram à partir de ce nouveau pôle d'échanges d'Antibes pour rejoindre la technopôle de Sophia-Antipolis avec comme destination, d'une part, le Campus STIC et l'IUT et d'autre part, la zone d'activité des Clausonnes.

Cet aménagement du bus-tram s'étend sur environ 9,5 km (dont 5,5 km en tronc commun) avec sur ce linéaire :

- **l'aménagement de 17 stations accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite** (sans compter le Pôle d'échanges d'Antibes),
- **la création d'environ 6,5 km d'itinéraires cyclables sécurisés,**
- **des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus,** en particulier à St-Philippe, à la salle Omnisports, à Weisweiller, aux Terres-Blanches (et au pôle d'échanges d'Antibes),
- **la création de 2 parcs relais et la mutualisation de parkings publics :** l'un de 60 à 100 places à proximité du giratoire de la Croix-Rouge (Rue des Terriers / RD35bis) et l'autre de 200 places à la salle Omnisports (zone d'activité des Trois Moulins), en plus des aménagements réalisés par d'autres collectivités aux abords de l'itinéraire (parcs de stationnement de la salle de spectacles, de la salle Omnisports et de la zone d'activités des Clausonnes),
- **le réaménagement et l'agrandissement du dépôt de bus des Trois Moulins,**
- **l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité** (véhicule articulé) confortable, peu polluant, accessible et esthétique.

Il s'accompagne du réaménagement des infrastructures routières existantes, notamment dans le secteur de l'échangeur « Antibes » de l'A8 avec la modification du système d'échanges ainsi que sur la route des Trois Moulins qui sera mise à double-sens. Ces mesures d'accompagnement contribueront de manière très sensible au désengorgement du secteur d'Antibes-Péage.

Il intègre également la requalification des espaces traversés avec, à l'occasion des stations, la valorisation de nouveaux lieux de vie et la définition de nouvelles centralités.



3.3 > LES OPERATIONS NECESSAIRES AU BUS-TRAM

Le projet de bus-tram s'appuie sur différentes opérations :

- **la réalisation du Pôle d'Echanges d'Antibes** (Gare SNCF) dont l'aménagement est actuellement en cours indépendamment de la réalisation du bus-tram. Cet équipement a, en effet, sa propre légitimité par les apports fonctionnels immédiats en termes de confort et de sécurité des usagers et l'amélioration du fonctionnement des réseaux Envibus et Lignes d'Azur par une meilleure lisibilité pour l'utilisateur, une meilleure régulation des lignes ainsi qu'une sécurité accrue. Il a fait l'objet d'une déclaration de projet par une délibération de la CASA le 11 juillet 2011, suite à une enquête publique menée en avril 2011 et à la réalisation d'une étude d'impact ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 21 décembre 2010. Le bus-tram trouvera dans cet aménagement un point de connexion avec les autres modes de transport déterminant pour la qualité de service souhaité.
- **une Vélostation** : avec l'aménagement d'environ 50 places envisagées à proximité du pôle d'échanges d'Antibes, ce projet constitue un maillon important de la « chaîne de vélo » offerte par le projet de bus-tram qui prévoit le développement d'itinéraires cyclables cohérents maillés avec les équipements existants, l'implantation de vélostations et de stationnement aux arrêts du bus-tram.
- **une continuité de service à mettre en œuvre** sur le territoire de Sophia Antipolis. Le tracé d'un site propre ou la desserte fine selon d'autres technologies feront l'objet d'une phase ultérieure d'étude et de projet. Le présent projet de bus-tram prévoit un terminus dans la zone d'activité des Clausonnes et au giratoire

de l'IUT en heure de pointe avec transbordement vers des bus navettes qui sillonnent le parc et un parcours sur chaussée en site banal jusqu'à la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis. Les navettes de Sophia permettront la desserte du parc à une fréquence identique à la branche du bus-tram.

- **la réalisation de places de stationnement** dans le cadre de projets d'aménagement prévus indépendamment de la réalisation du bus-tram.
 - Parc de stationnement de la salle de spectacles (maîtrise d'ouvrage CASA).
 - Parc de stationnement de la salle Omnisports (Ville d'Antibes).
 - Parc de stationnement de la zone d'activité des Clausonnes (ville de Valbonne).

Il convient de rappeler que la capacité a été définie uniquement par les besoins propres de ces équipements et que le système de transport en commun n'occasionne pas de création de place supplémentaire. Il optimise le fonctionnement de ses équipements par un principe de mutualisation.

4 > PRESENTATION DES ENJEUX COMMUNS

4.1 > RAPPEL DES ENJEUX DU POLE D'ÉCHANGES D'ANTIBES

4.1.1 - Présentation du projet

Le projet consiste en un réaménagement de l'espace qui jouxte la gare ferroviaire d'Antibes à l'Ouest (à savoir le boulevard Général Vautrin et ses intersections avec l'avenue du Grand Cavalier et l'avenue Philippe Rochat au Sud, l'avenue Jules Grec au Nord) afin d'y créer un pôle de correspondances et d'accès à la gare. Le parti d'aménagement est basé sur une dissociation des flux de transports collectifs et des flux de circulation générale.

Le projet comporte :

- l'aménagement d'une plate-forme bus, avec un linéaire de quais différenciés et des voies de circulation associées ;
- une zone d'accueil des usagers, avec espace d'attente couvert, mobilier urbain, espace de vente des titres de transport ;
- des stationnements fermés et ouverts pour les vélos ;
- des cheminements piétons clairement identifiés et confortables ;
- un aménagement paysager comportant notamment des plantations d'arbres d'alignement.

Il intègre la mise en place de signalétique avec information sur les horaires de départ et d'arrivée des trains (sur la station bus) et information sur les horaires de départ et d'arrivée des bus (au niveau de la gare ferroviaire et au niveau de la station bus).

Les mesures d'accompagnement sur la voirie, consistant en :

- la modification des carrefours Vautrin Grec et Vautrin Grasse avec création d'un accès direct à la voie rapide depuis le centre ville d'Antibes ;
- l'adaptation du Boulevard Vautrin ;
- la création d'aménagements cyclables ;
- le rétablissement de l'accès à la parcelle SNCF AY n° 181.

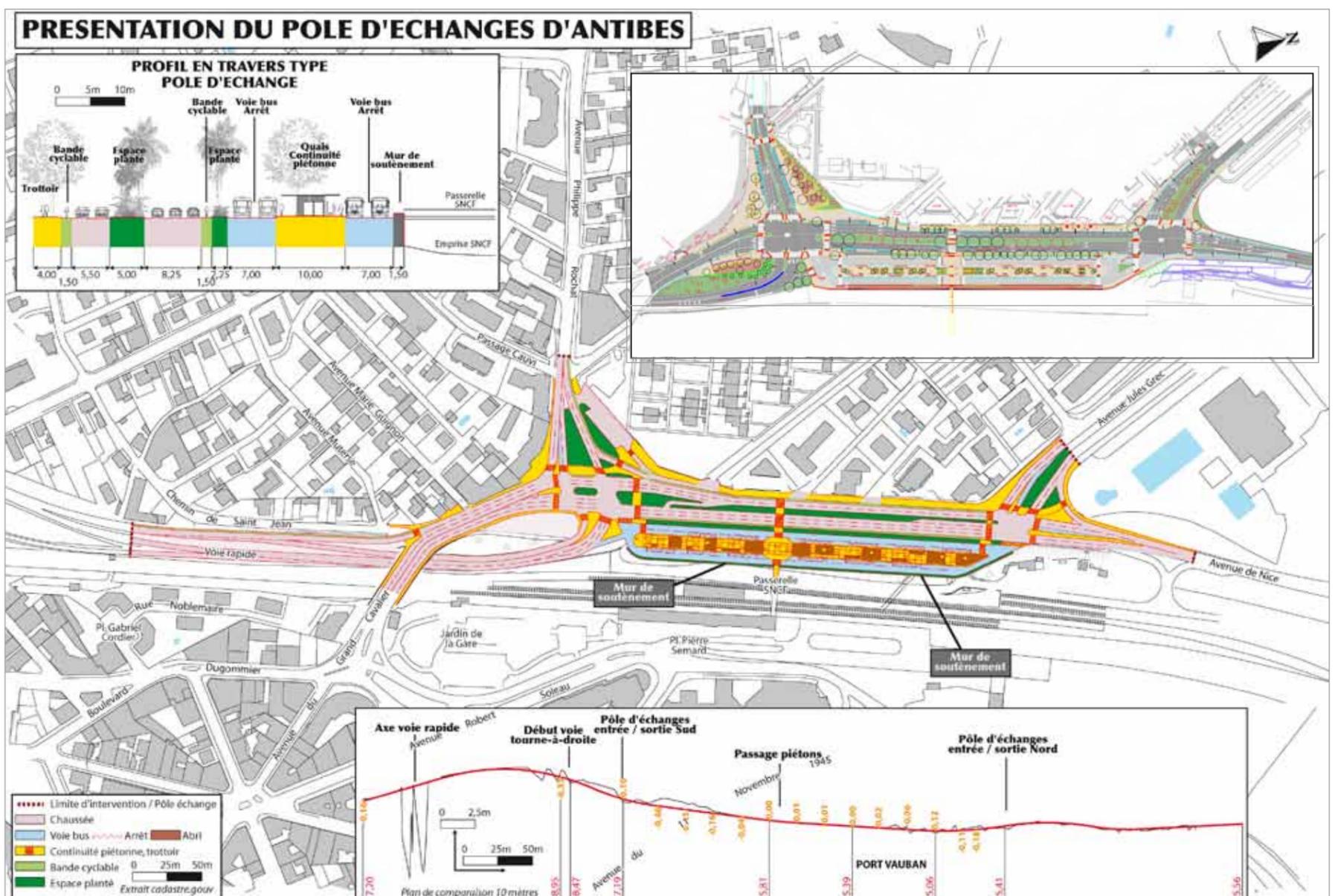
4.1.2 - Présentation des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux du territoire en lien avec le projet sont les suivants :

- l'amélioration de la performance globale du système de transport pour favoriser l'usage des transports collectifs et l'intermodalité ce qui, par ailleurs, permettra d'optimiser la consommation énergétique et diminuer la contribution des transports à la pollution de l'air et au bruit ;
- la requalification paysagère de l'espace urbain en entrée de la vieille ville d'Antibes, passant par la clarification du fonctionnement et la reconquête de l'espace public monopolisé par la voiture ;
- l'amélioration de la sécurité des déplacements au droit de la zone d'étude du projet dans un objectif de diminution de l'accidentologie locale.

Le projet n'est concerné par aucune protection réglementaire ni par aucun inventaire signalant un intérêt écologique ou patrimonial. Le secteur d'étude n'a pas de rôle fonctionnel en termes de continuités écologiques du fait de sa localisation en centre ville, dans un secteur très minéral.

Il s'inscrit néanmoins pour partie dans le périmètre de co-visibilité du Fort Carré qui bénéficie d'une zone de protection de 500 m et concerne un secteur archéologique potentiellement sensible (ancienne voie de communication).



4.1.3 - Présentation des enjeux environnementaux communs avec le bus-tram

Le projet de bus-tram ne nécessite pas d'aménagement particulier et aucun impact particulier supplémentaire n'est à noter.

En effet, la circulation des bus a été intégrée dans le dimensionnement du projet ainsi que dans l'évaluation des nuisances, sonores notamment.

Les niveaux de bruit restent globalement inchangés ou augmentent légèrement. L'ambiance acoustique reste perturbée.

Aucune zone de stationnement n'est concernée par le projet.

Cet aménagement entraînera une imperméabilisation (chaussées principalement) d'une superficie d'environ 5 000 m² dont les enjeux restent propres au projet.

En revanche, il entraîne la suppression d'espaces végétalisés (dont 5 000 m² de talus boisé face à la gare SNCF) et de plantations (7 platanes du terre plein central 8 pins, 73 palmiers et 11 oliviers). De nouvelles plantations sont en revanche prévues pour la recomposition paysagère de l'entrée de ville.

Cet impact s'ajoute à la recomposition paysagère de l'avenue Jules Grec au profit d'une nouvelle lecture du paysage et d'une redistribution des espaces verts et plantations dans ce secteur de la ville.

4.2 > RAPPEL DES ENJEUX DU PROJET DE VELOSTATION

4.2.1 - Présentation du projet

Conformément à son Plan de Déplacements Urbains, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'est engagée dans la réalisation d'une vélostation au niveau de la gare ferroviaire d'Antibes.

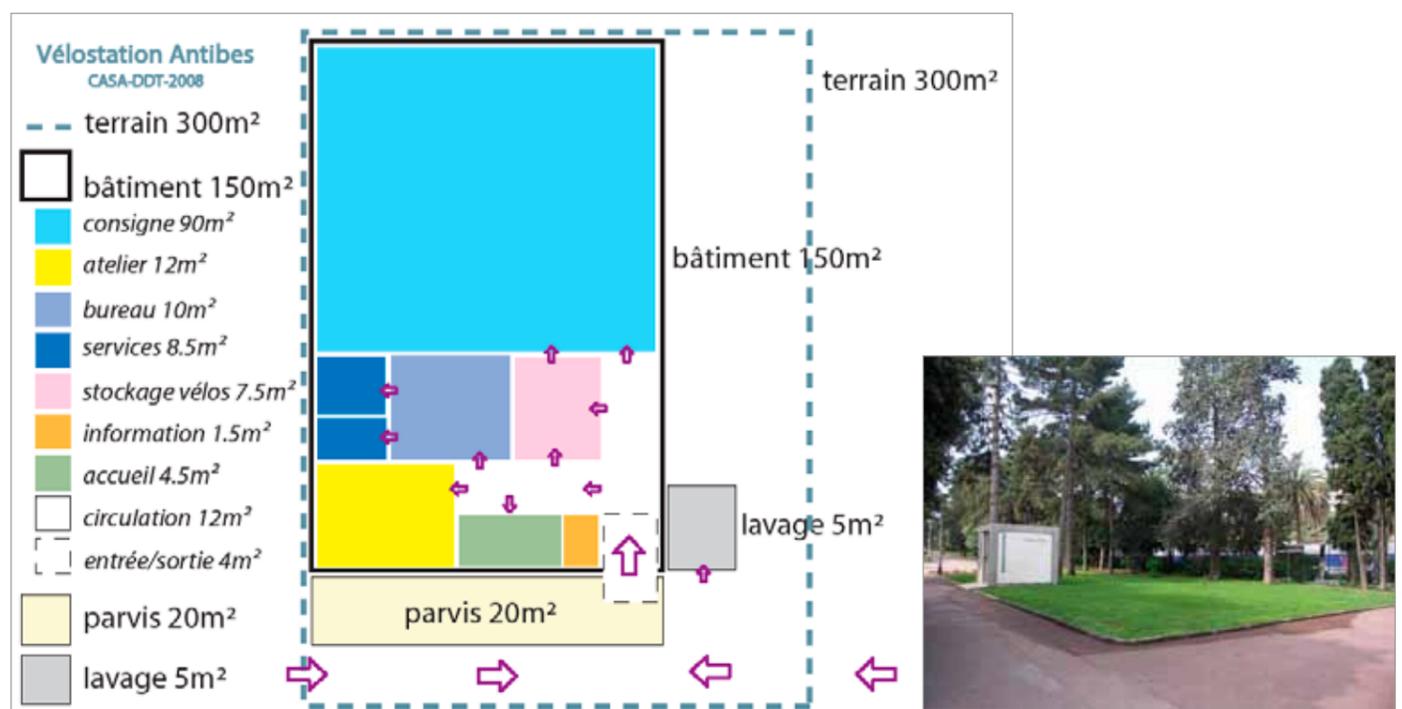
Cet espace, en sortie directe du parvis de la gare, côté centre-ville d'Antibes, sur le Square René Cassin, sera dédié au stationnement sécurisé, à l'entretien, à la réparation, à la promotion et à la location de vélo.

La vélostation proposera une « offre de services vélos ». Il s'agira de services de location de vélos publics, de gardiennage de vélos privés, de petites réparations et d'entretien. Elle remplira également des fonctions d'accueil pour apporter des conseils et des informations sur la pratique du vélo en agglomération, ainsi que des opérations plus techniques comme réceptionner les vélos à mettre en consignes, effectuer de petites réparations d'entretien et de maintenance (graissage de la chaîne, gonflage des pneus, nettoyage...).

Les services de la vélostation seront orientés prioritairement vers les populations qui vivent sur le territoire : résidents, salariés et étudiants...même si les cyclistes touristiques y seront les bienvenus. Cet équipement doit en effet permettre que les déplacements liés au travail, aux études et à la vie courante (achats, visites...) puissent être faits, intégralement ou partiellement, à vélo, dans un confort maximum. La proximité directe avec la gare ferroviaire et le pôle d'échanges d'Antibes en feront un réel outil complémentaire à l'intermodalité.

4.2.2 - Présentation des enjeux environnementaux communs avec le bus-tram

Les enjeux environnementaux de ce projet concernent essentiellement l'emprise exercée sur des espaces verts (environ 300 m²). Cet impact s'ajoute à la recomposition paysagère de l'avenue Jules Grec et du pôle d'échanges au profit d'une nouvelle lecture du paysage et d'une redistribution des espaces verts et plantations dans ce secteur de la ville.



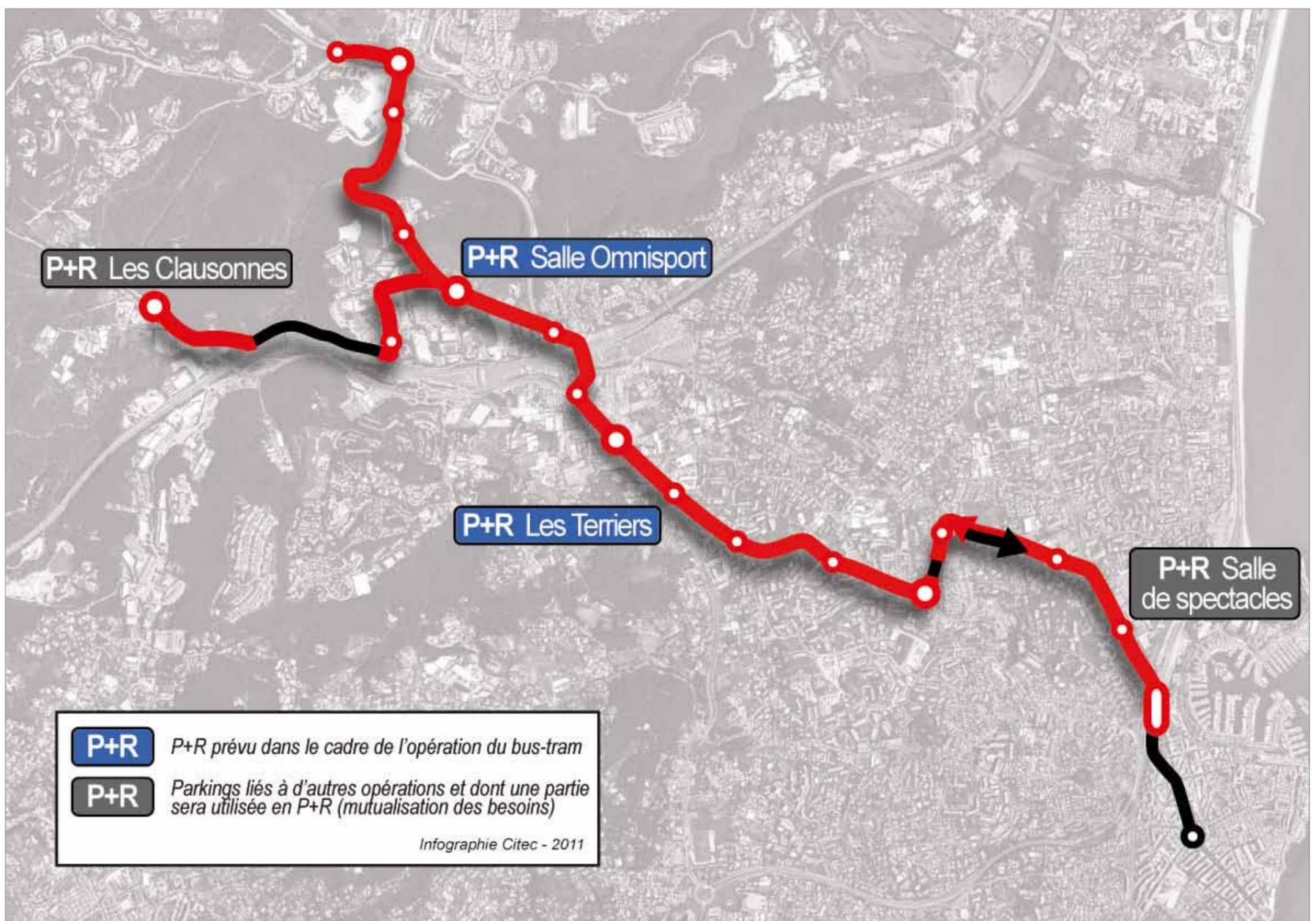
4.3 > RAPPEL DES ENJEUX DES PARCS RELAIS

L'étude d'attractivité des parkings relais se base sur les données de l'Enquête Ménages Déplacements des Alpes-Maritimes 2008-2009, qui identifie le nombre de personnes se déplaçant quotidiennement en voiture sur l'aire d'étude. A partir de ces flux, l'estimation du nombre de places nécessaires pour le parc relais se base sur des valeurs empiriques avec les taux spécifiques suivants :

- 5% des flux concernés par le corridor et les destinations pertinentes, chiffre qui correspond à un bilan « usuel » d'utilisateurs des P+R
- 10% des flux, chiffre qui correspond à un bilan « très élevé » d'utilisateurs des P+R (maximum sur les situations connues).

Le succès d'un P+R dépend de plusieurs paramètres tels que la possibilité d'une interconnexion au moment du parcours où la voiture est soumise aux aléas du trafic alors que les transports en commun sont rapides et fréquents, des difficultés de stationnement ou un prix élevé à destination, un coût total (stationnement et usage des TC) inférieur au coût du stationnement plus du transport public pris indépendamment, etc.

Quatre sites sont adaptés pour un parc-relais, dont trois sont liés à des opérations en cours de construction (salle Omnisport, salle de spectacles) ou planifiées par ailleurs (Clausonnes). Ces sites disposent d'une réserve de stationnement en journée, il est donc pertinent d'utiliser cette réserve au profit de parcs d'échanges. Le P+R des Terriers et le P+R de la salle Omnisport font partie de l'opération du bus-tram.

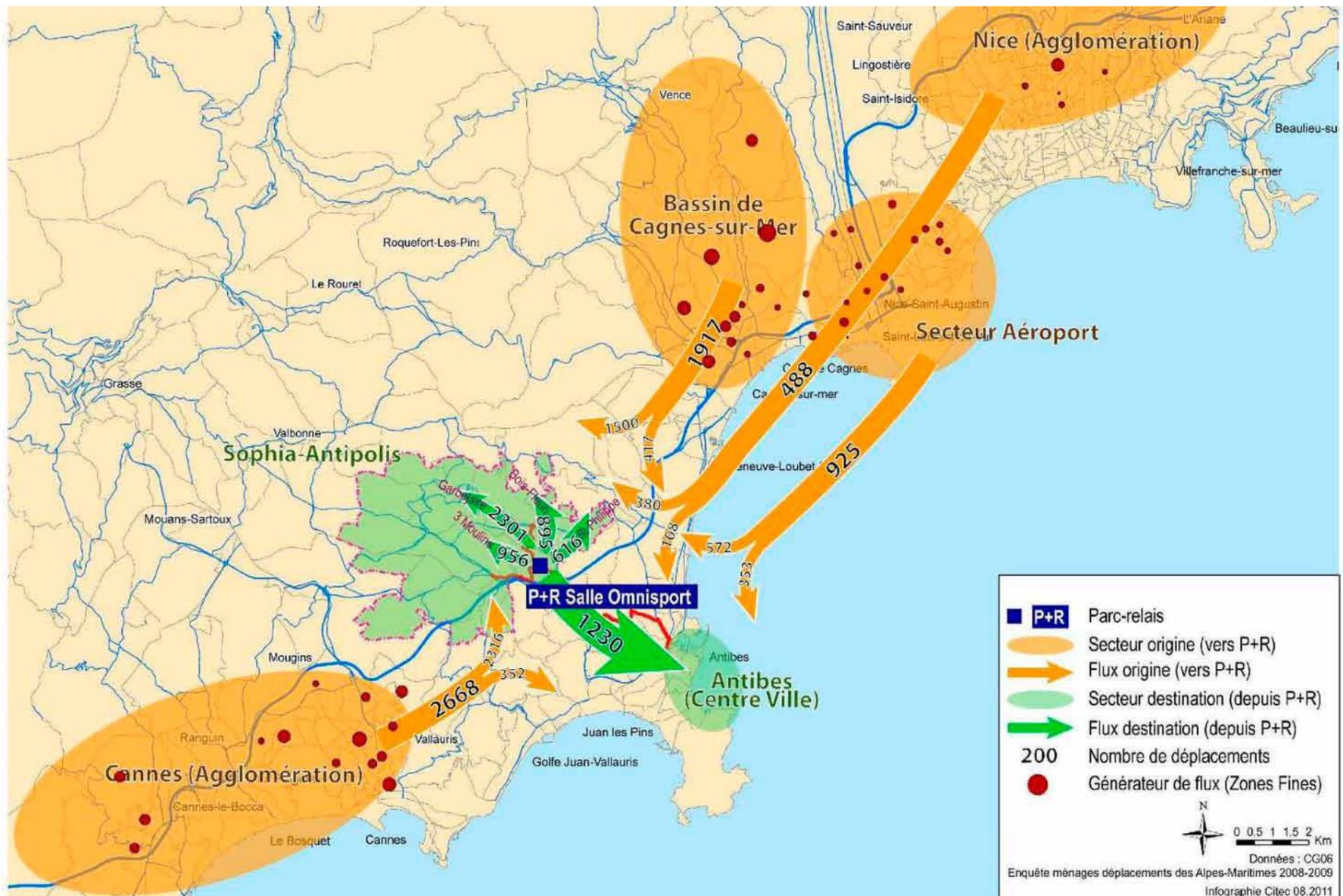


P+R de la salle Omnisport (prévu dans le projet bus-tram)

Il est prévu de réaliser environ 700 places de stationnement dans le cadre du projet de la salle omnisports. En journée, ces places seront relativement peu utilisées. Avec la nouvelle bretelle et un giratoire supplémentaire sur la rue des Trois Moulins, ce parc-relais convient pour ceux qui arrivent par l'autoroute depuis Nice ou depuis Cannes. Le transfert modal est convaincant pour une destination finale en direction du centre d'Antibes à condition que la politique de stationnement soit plus restrictive qu'actuellement. En direction de Sophia Antipolis, la mise à disposition presque systématique de stationnement sur le lieu d'emploi réduit le potentiel d'usage mais la réalisation d'un P+R permettra de faire évoluer les politiques d'aménagement sur Sophia Antipolis, certains secteurs étant déjà en rupture d'offre de stationnement (Saint Philippe entre 12h et 14h par exemple).

Pour ce P+R, il est recommandé la réalisation de 200 places. Compte tenu de la localisation stratégique de ce parc relais, le projet prévoit la mutualisation, voire la réalisation de ces places dès la mise en service du bus tram.

P+R Salle Omnisport	
Principales Origines des usagers	· Nice · Cagnes-sur-Mer. · Cannes
Destination potentielle à la sortie du P+R	· Sophia-Antipolis, · Antibes
Nombre de pendulaires	5998
Clientèle du P+R (5%)	300
Clientèle du P+R (10%)	600



P+R de la zone d'activités des Clausonnes

Les conditions d'accès sont moins favorables qu'avec le P+R de la salle Omnisport. D'après l'analyse, le potentiel d'attractivité de ce second parking-relais est compris entre 90 et 180 places pour la future réalisation. Si la destination finale de l'utilisateur est Sophia-Antipolis, l'implantation du P+R sera trop proche du lieu d'arrivée pour être totalement convaincante. Si la destination finale est la ville d'Antibes, le P+R de la salle Omnisport est mieux localisé pour les utilisateurs qui viennent de l'autoroute et surtout la cadence du bus-tram y est deux fois plus élevée. Il pourrait également intéresser une partie des habitants de Vallauris, de par sa position vis-à-vis du centre et de la gare d'Antibes. L'utilisation de ce parc relais reste par contre intéressante pour les utilisateurs qui viennent par la route du parc et vont en direction d'Antibes. La réalisation de ce parking est prévue indépendamment du bus-tram, l'intérêt de la proposition consiste à mutualiser les usages.

Les pendulaires qui proviennent de Valbonne, Grasse, Mougins et du Rouret pour se rendre au centre ville d'Antibes passent par la route

du Parc. Un P+R dans la zone d'activités des Clausonnes présente certains avantages même si la cadence du bus-tram n'y est que de 12 minutes en heure de pointe. Le nombre potentiel d'utilisateurs en provenance de ces secteurs sera compris entre 40 et 80 utilisateurs.

Les usagers empruntant l'autoroute A8 proviennent majoritairement des agglomérations de Cannes et de Nice, mais également de Cagnes-sur-Mer et de Nice-aéroport. Le P+R de la salle Omnisport est plus direct et plus pratique (cadence 6 minutes au lieu de 12 aux Clausonnes) pour ces pendulaires

Le P+R des Clausonnes, peut servir d'alternative, en particulier selon la destination finale à Sophia Antipolis (Lucioles notamment). Les besoins entre Valbonne, Grasse, Mougins et Sophia Antipolis sont estimés dans la fourchette de 50 à 100 usagers mais ce rabattement est relativement contre-nature (trajet domicile - P+R plus long que le trajet domicile-destination finale).

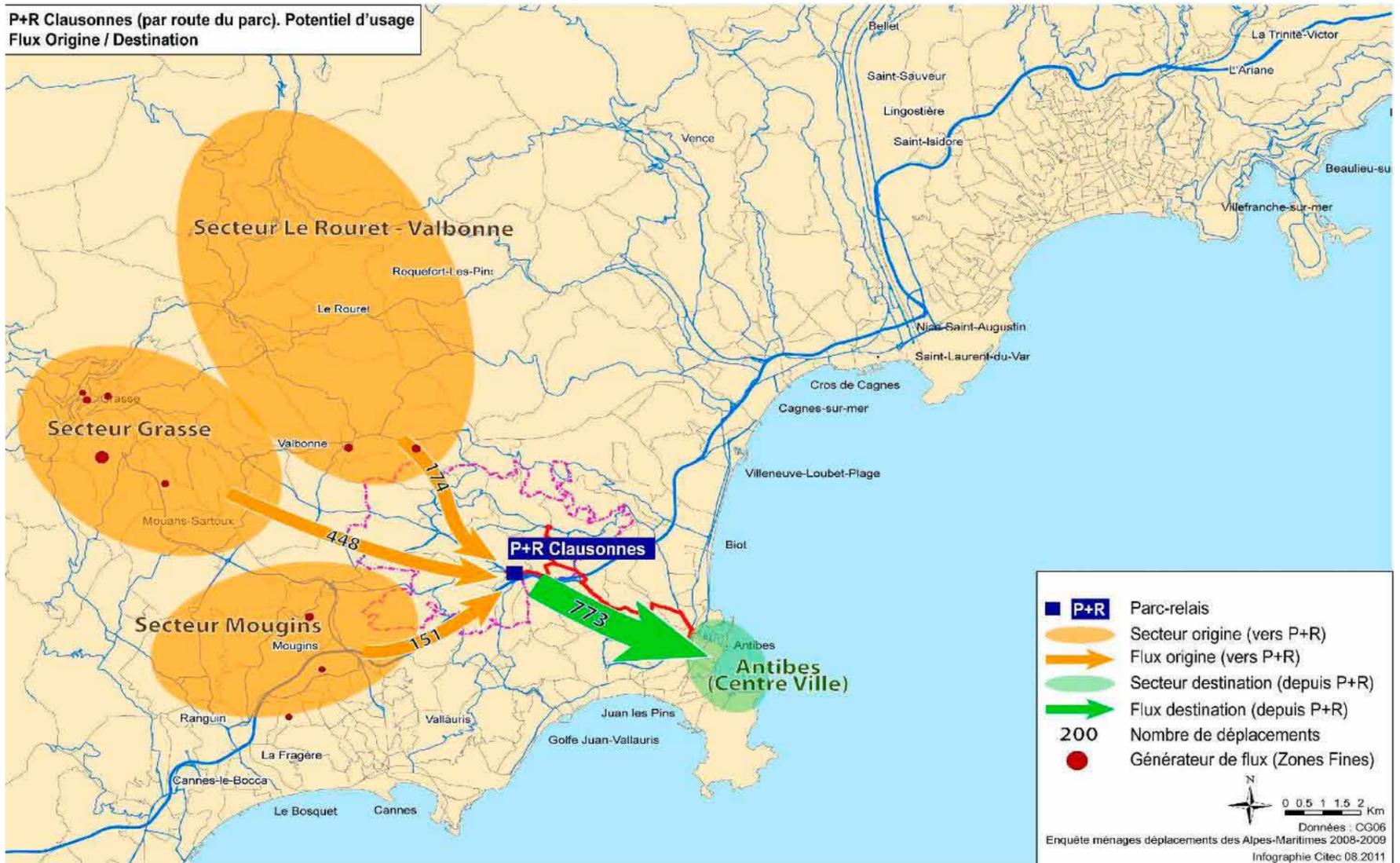
Encore plus que pour les autres sites de P+R, il est recommandé de mettre en place une offre réduite et de l'augmenter au fur et à mesure de la confirmation des besoins.

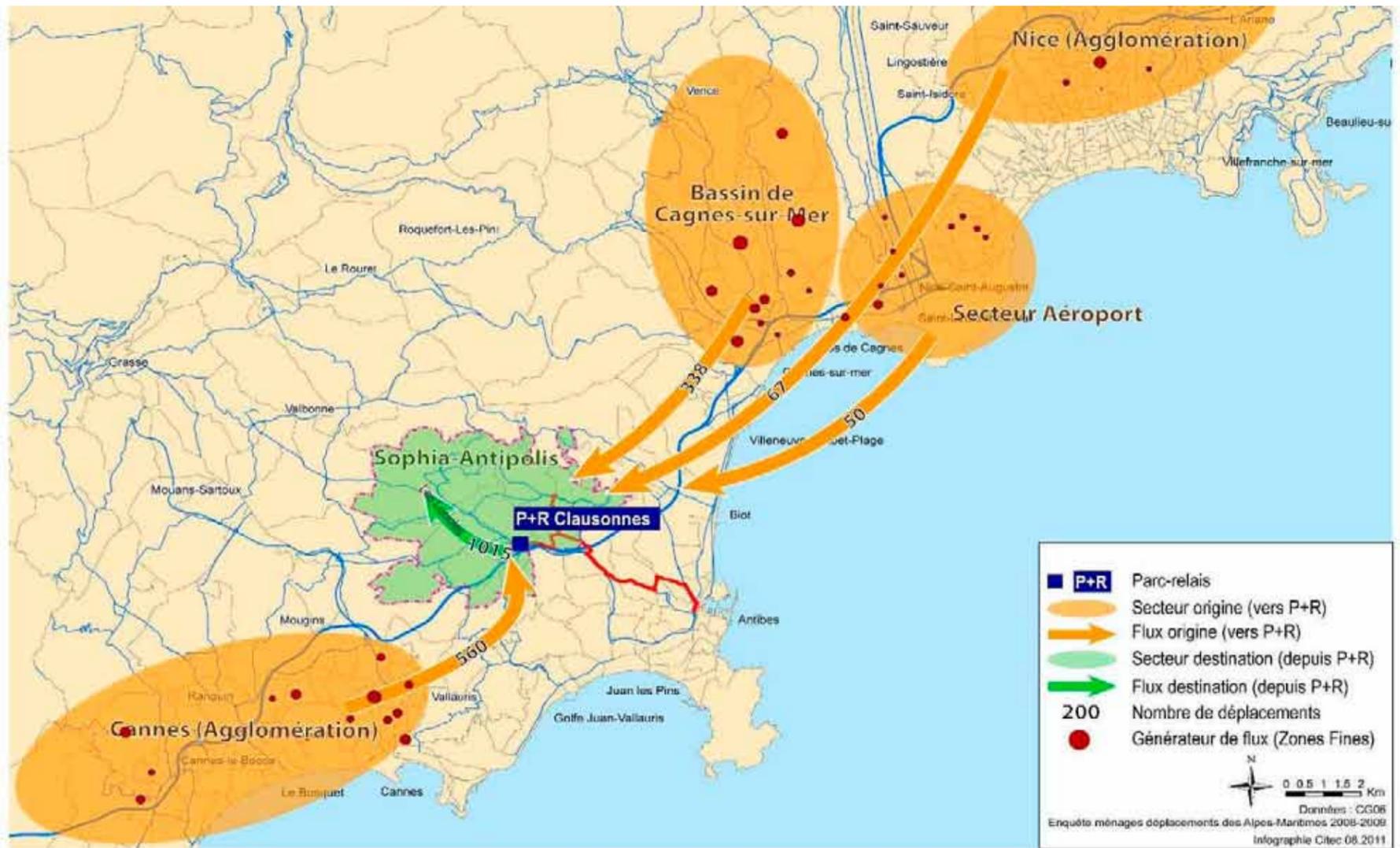
Clausonnes

Principales origines des usagers	<ul style="list-style-type: none"> · Nice · Cagnes-sur-Mer. · Cannes · Le Rouret-Valbonne · Grasse · Mougins
Destination potentielle à la sortie du P+R	<ul style="list-style-type: none"> · Sophia-Antipolis, · Antibes
Nombre de pendulaires	1788
Cliantèle du P+R (5%)	90
Cliantèle du P+R (10%)	180



P+R Clausonnes (par route du parc). Potentiel d'usage Flux Origine / Destination





P+R des Terriers (prévu dans le projet bus-tram)

Ce petit parc-relais est destiné à offrir la possibilité aux habitants des Semboules d'éviter de descendre en ville en voiture. Cette intermodalité voiture-bus-tram peut s'avérer convaincante. Selon l'EMD 2008 (Enquête Ménage Déplacements), un rabattement de 5% des flux sur le bus-tram donne un dimensionnement entre 60 et 100 places de stationnement.

P+R des Semboules	
Principales Origine des usagers	· Les Semboules
Destination potentielle à la sortie du P+R	· Sophia-Antipolis, · Antibes, · Nice
Nombre de pendulaires	587
Clientèle du P+R (5%)	30
Clientèle du P+R (10%)	60



P+R de la salle de spectacles

Comme pour les P+R de la salle Omnisport et de la zone d'activités des Clausonnes, le parking en cours de construction de la salle de spectacle est partiellement disponible pour un usage mutualisé en cours de journée. Sa localisation, à la fois trop proche et trop loin de la gare SNCF et du centre ville d'Antibes, ne permettent pas d'appliquer les règles empiriques usuelles de dimensionnement. Il est préconisé de prévoir un ordre de grandeur de 30 places pour les besoins P+R et d'ajuster les besoins.



5 > PRESENTATION DES PROJETS CONNUS

Le projet s'inscrit dans un contexte urbain où différents projets sont susceptibles d'interagir avec le projet et d'engendrer un cumul d'impact avec le projet de bus-tram à prendre en considération dans le cadre de l'évaluation des impacts.

En premier lieu, il faut considérer que certains projets en cours de réalisation ont été intégrés à l'état initial de l'environnement, notamment :

- Construction de la salle Omnisports ;
- Construction de la salle de spectacles ;
- Programmes de logements le long de la route de Grasse.

En second lieu, il faut considérer que les opérations faisant partie du programme d'aménagement nécessaires au projet ont été analysés dans la partie précédente :

- Pôle d'échanges d'Antibes ;
- Vélostation.

Enfin, les projets connus susceptibles d'avoir des effets cumulés avec notre projet sont les suivants :

- ZAC des Clausonnes (au stade de la création) ;
- Demi-échangeur autoroutier des Clausonnes (pas de phase opérationnelle en cours) ;
- Elargissement de la RD704 (pas de phase opérationnelle en cours).

5.1 > ZAC DES CLAUSONNES

5.1.1 – Présentation générale

La commune de Valbonne Sophia Antipolis souhaite réaliser un projet d'aménagement de Zone d'Aménagement Concerté, sur le site des Clausonnes, localisé à l'entrée Sud du Parc d'activités de Sophia Antipolis.

Ce dernier représente un enjeu économique majeur à l'échelle départementale et nationale. Cet enjeu est identifié dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), approuvé le 5 mai 2008.

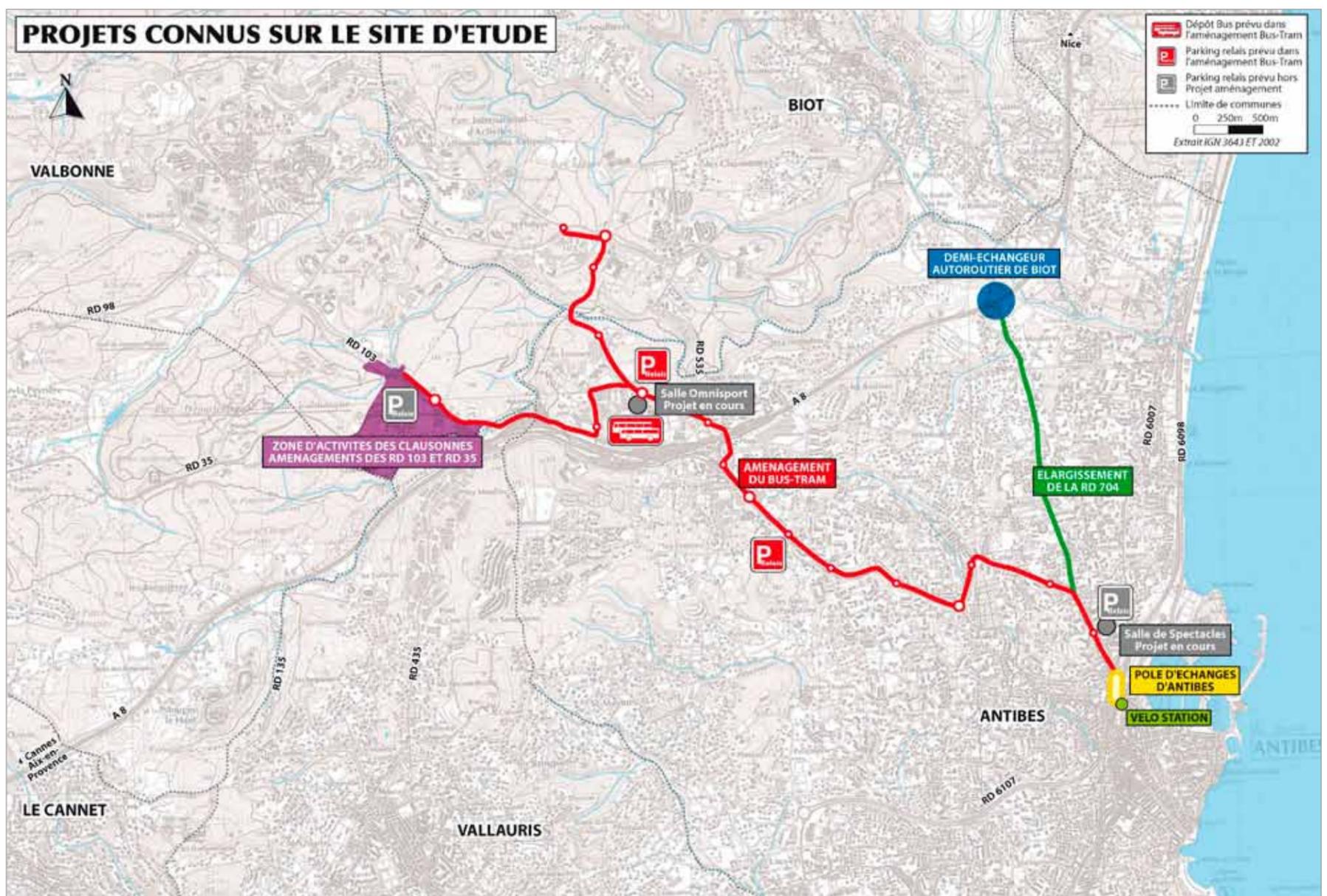
Il est précisé que ce secteur des Clausonnes doit être « restructuré, afin d'accueillir des activités nouvelles ». Cette perspective a déjà été inscrite dans le Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme Commercial (SDUC) de la CASA, adopté par le conseil communautaire du 26 février 2007.

La ZAC des Clausonnes représente au total une contenance d'environ 40 ha, dont environ 6 ha de voirie publique. Ce projet se fera en deux parties :

Secteur 1

Ce secteur concerne 32,3 ha. La constructibilité totale de ce secteur est d'environ 100 000 m² de SHON. Il est prévu :

- des bureaux et une pépinière d'entreprise : 20 000 m²,
- commerces, loisirs, restauration : 60 000 m², dont 43 000 m² en surface de vente,
- équipement public, siège administratif : 4 500 m²,
- structures hôtelières en adéquation avec le programme : 10 000 m²,
- auditorium : 1 500 m²



- **Total : 96 000 m²**

Dans ce secteur le commerce sera réparti en pôles d'activités :

- équipement de la maison/culture/loisir : 70%
- équipement de la personne : 15%
- restauration et services à la personne : 15%

Environ 2 800 places de stationnement en souterrain seront créées, dont 100 places pour les personnes à mobilité réduite, réparties sur l'ensemble du parc et au plus près des entrées sorties piétons et des ascenseurs.

Le parc de stationnement intégrera également des espaces 2 roues (motorisés et non motorisés) et des stations de recharges pour véhicules électriques.

Au Sud-Ouest, sur environ 1,8 ha, sera installée une unité de valorisation et de compostage.

Les routes départementales font parties de ce secteur, afin que les aménagements envisagés sur ces axes soient réalisés avant l'ouverture de la ZAC.

Des créations de voies internes de desserte et une reprise des réseaux (AEP notamment) et une extension du réseau d'assainissement sont également prévues.

Ce secteur englobe le hameau d'habitations des Clausonnes, lequel ne sera pas touché par les aménagements, mais bénéficiera de l'extension des réseaux, d'assainissement notamment.

Secteur 2

La constructibilité envisagée est de 50 000 m² de SHON. Surface de terrains : environ 7,7 hectares, sur lesquels il est prévu :

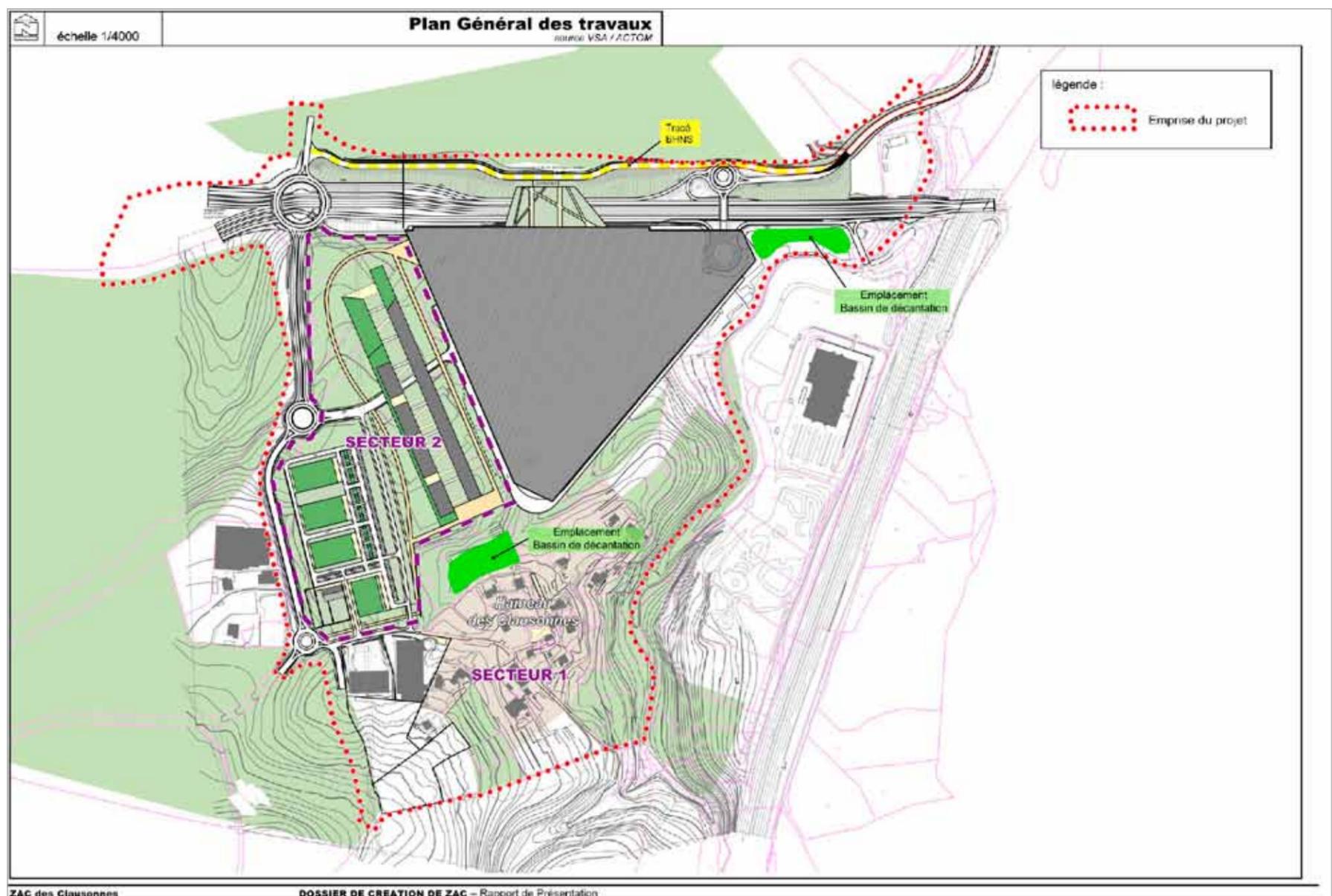
- bureaux : 25 000 m²,

- activités artisanales et semi-industrielles non polluantes destinées aux professionnels : 25 000 m², dont 14 000 m² de SHON existante à relocaliser sur le site.

Des créations de voies internes de desserte et une extension du réseau d'assainissement sont également prévues. Un renforcement du réseau d'eau potable est nécessaire pour la desserte de la zone.

Concernant le réaménagement des routes départementales (RD 35, RD 103), les travaux comportent notamment :

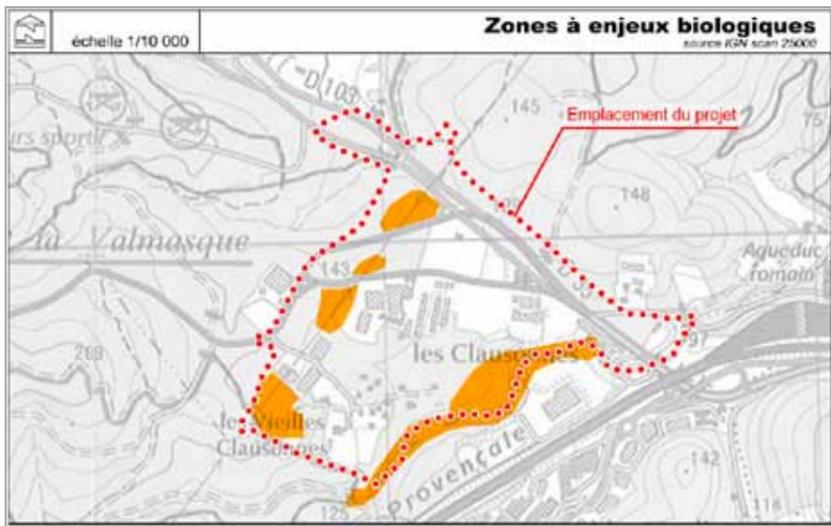
- la création d'un giratoire dénivelé au-dessus de la RD 103 (liaison avec la RD 35) avec 4 bretelles d'accès,
- la création d'un barreau de liaison entre ce giratoire et la RD 35,
- le doublement de la RD 35 (barreau Est) et décalage des voies de la RD 35 vers la ZAC,
- la création de 2 giratoires dénivelés au niveau du chemin des Trois Moulins avec 4 bretelles d'accès à la RD 35,
- la réalisation de deux giratoires d'accès à la ZAC sur la RD 35, direction Mougins.



5.1.2 – Synthèse des impacts et des mesures (d'après le dossier de création de la ZAC des Clausonnes – Etude d'impact – SEGC Foncier)

Enjeux naturalistes

L'évaluation des incidences Natura 2000 conclue à l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches. Etant donné le contexte semi-urbanisé du secteur, l'impact du projet sur la flore, la faune et les habitats naturels doit être relativisé.



Le site des Clausonnes et ses alentours, où s'intègre le projet d'aménagement sont à ce jour très anthropisés, très aménagés (zone industrielle, habitations, voies de circulations majeures). Ainsi les effets liés aux infrastructures humaines existent déjà et les effets du projet des Clausonnes n'augmenteront que marginalement les effets négatifs de l'urbanisation. Les milieux naturels anciennement présents sont déjà très affectés et le site ne présente pas à ce jour un enjeu faunistique et floristique important, excepté en ce qui concerne la ZNIEFF « Forêts de la Brague, de Sartoux et de la Valmasque ».

Enjeux floristiques

Les prospections botaniques engagées sur le site en période favorable ont conclu à l'absence d'espèce protégée au niveau national ou régional. Cependant deux situations s'avèrent plus intéressantes : le vallon de la Valmasque et les pelouses sèches.

Enjeux faunistiques

Les seules espèces batraciens contactées furent le Crapaud commun (quelques individus) et la Rainette méridionale. Parmi les reptiles, le Lézard vert et le Lézard des murailles ont été principalement identifiés le long des chemins aux bordures enherbées.

Le Hérisson d'Europe (espèce protégée) et la Fouine ont été contactés en bordure de la RD 35 et dans le quartier des Vieilles Clausonnes. Les bois de résineux, eux, abritent de belles populations d'Écureuil roux (espèce protégée) tandis que le Sanglier semble omniprésent, mais ne présente pas d'enjeu conservatoire notable.

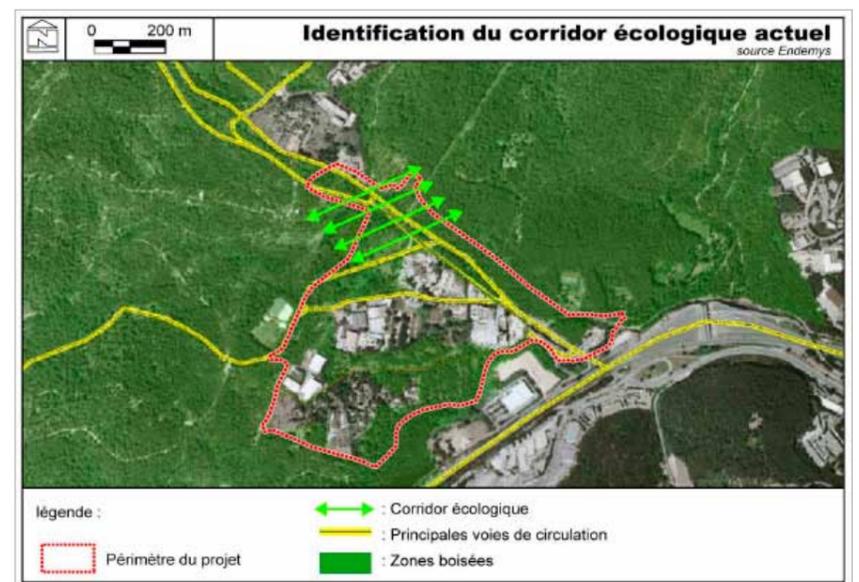
Concernant les chiroptères, la recherche des gîtes et la session d'écoute n'ont pas révélé une importante fréquentation de l'aire d'étude en particulier au bord des axes routiers existants. Trois espèces de chauves-souris protégées et d'intérêt communautaire (annexe IV de la Directive « habitats-faune-flore ») sont présentes : la pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*), la sérotine commune (*Eptesicus serotinus*) et la pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*). Les secteurs les plus fréquentés sont le quartier d'habitation des Vieilles Clausonnes avec quelques Pipistrelles de Kuhl et commune et la Sérotine commune.

Concernant l'avifaune, huit espèces sont inscrites sur la liste des espèces menacées et à surveiller en région PACA, dont cinq nicheuses sur l'aire d'étude (Bruant zizi, Fauvette passerinette, Petit-duc scops, Pic épeiche, Tourterelle des bois), et trois espèces en simple survol (Hirondelle de fenêtre, Hirondelle rustique, Martinet noir). Ces espèces sont inscrites dans la catégorie « à surveiller » : la population ne semble pas menacée en région PACA, mais elle est menacée à

l'échelle française et/ou européenne. Seule l'Hirondelle rustique est classée en déclin, mais elle n'est pas nicheuse sur le site d'étude.

Les espèces patrimoniales intéressantes contactées sur la zone d'étude concernent les oiseaux. En effet, huit espèces sont inscrites sur la liste des espèces menacées et à surveiller en région PACA, dont cinq nicheuses et trois en simple survol.

Les secteurs présentant le plus d'enjeux sont : le hameau des Clausonnes et les abords de la Valmasque.



Fonctionnement écologiques

La carte ci-après présente l'état actuel de la continuité écologique qui existe entre les zones boisées situées de part et d'autre des voies de circulation de la route départementale 103.

Actuellement, un corridor d'environ 200 m de largeur permet la continuité au sein du massif boisé de la Valmasque. Cependant, ce corridor est actuellement contrarié par la départementale 103. En effet, cette voie de circulation est responsable d'un effet de barrière, de collisions et provoque une interruption du continuum écologique.

L'évaluation des incidences Natura 2000 conclue à l'absence d'incidence du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches.

L'intérêt faunistique et floristique de la zone d'étude est limité par son caractère périurbain.

Etant donné le contexte semi-urbanisé du secteur, l'impact du projet sur la flore, la faune et les habitats naturels doit être relativisé.

Néanmoins le corridor écologique présent au Nord du site est perturbé par le projet.

L'enjeu commun avec le projet est la préservation des fonctionnalités écologiques dans la partie Nord du projet

Enjeux patrimoniaux

La zone d'étude est en partie concernée par le périmètre de protection de l'aqueduc des Clausonnes, inscrit au titre des monuments historiques. Il est, de plus, inclus en totalité dans le site Littoral Ouest, inscrit au titre des sites et monuments naturels.

L'enjeu commun avec le projet est la préservation du patrimoine culturel et paysager du vallon de la Valmasque.

Enjeux en matière de déplacement

L'urbanisation du site va induire une évolution des flux de circulation dans le secteur et notamment sur les RD 35 et 103.

Le projet d'aménagement de la ZAC des Clausonnes engendre un trafic supplémentaire évalué à environ 2 996 véhicules/jour.

La création d'un nouveau barreau en prolongement du chemin des Trois Moulins et reliant la RD 35 à la RD 535, l'aménagement de la RD 35, du carrefour avec la RD 103, le développement du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) permettront une redistribution des flux et un fonctionnement correct des voiries.

Le projet de bus-tram aura un impact conséquent sur les déplacements du secteur d'étude. Dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC des Clausonnes, la comparaison entre le scénario 2 et le scénario 3 avec uniquement comme projet la réalisation du bus-tram montre une baisse sensible du trafic sur la RD103 et la RD35 d'environ 150 uvp/h à l'heure de pointe du soir.

Les études de trafic du bus-tram intègre le programme de la ZAC des Clausonnes dans les modélisations de trafic.

Enjeux en matière de qualité des eaux

Les surfaces imperméabilisées supplémentaires seront importantes, de l'ordre de près d'une vingtaine d'hectares pour la ZAC.

Le principe de régulation retenu, conformément aux demandes de la Police de l'Eau dans ce secteur du département des Alpes-Maritimes, est de traiter le débit cinquantennal à l'état projeté et de le ramener à une valeur inférieure au débit décennal naturel. Les bassins répondent à ces préconisations.

Un bassin sera aménagé au niveau du vallon présent au Nord du hameau des Clausonnes et permettra de récupérer les eaux de ruissellement de la ZAC. Il aura une capacité d'environ 5 000 m³, pour une emprise d'environ 3 300 m².

Concernant la voirie, la construction d'un bassin écrêteur d'une capacité d'environ 1 020 m³ est envisagée le long de la RD 35, entre le giratoire dénivelé Sud et la voie d'accès à Leroy Merlin. Il aura une emprise d'environ 2 000 m².

Afin de traiter les eaux de chaussée, le bassin sera muni d'une cloison siphonide et d'une décante.

Les eaux de ruissellement sont donc traitées avant leur rejet dans le milieu naturel.

Le projet de ZAC a un impact positif sur la qualité des eaux de ruissellement de la zone, qui ne sont pas traitées actuellement.

Le bus-tram ne présente pas d'impact cumulé dans la mesure où chacun des projets régule et traite les eaux de ruissellement avant rejet au milieu naturel.

5.2 > demi-échangeur de Biot et Elargissement de la RD704

Ces deux projets ne sont pas encore au stade opérationnel. Néanmoins ils présentent des enjeux importants en matière de répartition du trafic routier avec un soulagement de l'échangeur d'Antibes et un renforcement de la circulation sur la RD704 en direction de l'avenue Jules Grec.

Les études de trafic du bus-tram intègre la réalisation du demi-échangeur dans les modélisations de trafic.

La création du futur échangeur de Biot augmente le trafic sur la RD704 (+60%). Cependant l'augmentation de trafic se réduit au fur et à mesure de l'entrée en ville (la capacité du Pont des Marseillais et de la place Vautrin restant identique). De fait, le bus-tram constituera un contrôle d'accès au centre ville par le biais de la traversée régulée du giratoire entre le chemin de St-Claude et l'avenue Jules Grec.

La mise en place du bus-tram (site propre, plus priorité du carrefour) engendre nécessairement des conditions de circulation plus contraintes. Les capacités des carrefours restent néanmoins dans l'ensemble acceptables et ne remettent pas en cause le fonctionnement global du réseau en comparaison du scénario fil de l'eau.

SYNTHESE DES IMPACTS CUMULES SUR LES PRINCIPALES THEMATIQUES

Thématiques	Bus-tram	Restructuration du réseau existant sur le territoire de Sophia Antipolis	Vélostation	Démi-diffuseur de Biot et élargissement de la RD704	ZAC des Clausonnes	Analyse des effets cumulés
Eau	<p>Cours d'eau concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Valmasque : 25,3 ha imperméabilisés - Le Goa - Le Laval : 0,6 ha imperméabilisés <p>L'augmentation de l'imperméabilisation est compensée par une régulation des débits.</p>	<p>Sans incidence</p>	<p>En secteur urbain, raccordement au réseau urbain.</p> <p>Impacts négligeable.</p>	<p>Cours d'eau concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Brague (dont la Valmasque est un affluent) 	<p>Cours d'eau concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Valmasque : près de 20 ha imperméabilisés <p>L'augmentation de l'imperméabilisation est compensée par une régulation des débits.</p> <p>Impact positifs de la mise en place d'un traitement des eaux pluviales non traitées actuellement.</p>	<p>Pas d'impact cumulé significatif mais une pression toujours plus forte sur la ressource avec notamment une imperméabilisation du bassin versant de la Valmasque de près de 45 ha et une augmentation des risques de pollutions (Chroniques, accidentelles, saisonnière,...).</p> <p>Des mesures sont mises en œuvre à l'échelle des projets.</p>
Biodiversité	<p>Emprise sur des milieux naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 ha d'emprises dans le vallon de la Valmasque <p>Emprise sur les espaces verts urbains et les plantations</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 ha d'espace vert - 275 sujets arborés <p>Plantations de plus 400 arbres et développement de nouveaux espaces verts.</p> <p>Interception de deux corridors écologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vallon de la Valmasque (suivant le cours d'eau) - Massif boisé de la Valmasque (coupant la RD535). 	<p>Sans incidence</p>	<p>Emprise sur des espaces verts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 300 m². 	<p>Non connu et sans lien direct avec les milieux des autres projets.</p>	<p>Emprise sur des milieux naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 11,5 ha d'emprises sur le boisement de la Valmasque <p>Interception de deux corridors écologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Massif boisé de la Valmasque (coupant la RD535). 	<p>Les impacts cumulés concernent essentiellement les emprises sur les milieux boisés et ouverts du vallon de la Valmasque avec la disparition de 14,5 ha.</p> <p>La mise en œuvre des opérations est l'occasion de développer la mise en valeur de certains espaces relictuels pour garantir le maintien de la biodiversité.</p> <p>Les projets s'attachent également à rétablir les fonctionnalités en cohérence avec les autres projets.</p>
Déplacement	<p>Malgré les emprises supplémentaires nécessaires au bus-tram, les conditions de circulation routière sont maintenues.</p> <p>Le report modal vers les transports en commun est évalué à 1500 véh/j et les modes doux sont largement encouragés par la mise à disposition d'équipements de qualité.</p>	<p>Amélioration de la qualité de service et de la performance du réseau de transport en commun.</p>	<p>Promotion de l'utilisation des modes doux par la mise à disposition d'un équipement de qualité.</p>	<p>Amélioration des conditions de déplacement routier dans le secteur d'Antibes Plage par un report sur la RD704.</p>	<p>Trafic supplémentaire évalué à environ 2 996 véhicules/jour avec des besoins accrus en transport en commun (évalué à 150 uvp/h)</p>	<p>Les impacts cumulés permettent une amélioration des conditions de déplacement avec un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes doux.</p> <p>Une synergie de l'ensemble des projets concourt à l'amélioration du système de transport en cohérence avec le développement urbain.</p>