

# Le pôle d'échanges d'Antibes

## Dossier de concertation

2 novembre / 26 novembre 2010



## 1/INTRODUCTION

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a le projet d'aménager prochainement un pôle d'échanges multimodal au nord-ouest de la gare ferroviaire d'Antibes.

Avant d'en arrêter définitivement le programme, elle soumet ce projet à une concertation publique qui est organisée entre le 2 et le 26 novembre 2010.

### Présentation du dossier de concertation :

Ce dossier de concertation a pour objet de présenter les principes d'organisation spatiale du futur pôle d'échanges au niveau de la gare ferroviaire d'Antibes.

Le projet prévoit :

- la réalisation d'une plateforme multimodale pour les bus, véritable zone d'échanges ;
- des réaménagements de voirie en compatibilité avec la zone d'échanges.

### Votre rôle dans le projet :

Cette concertation a pour objet de vous associer à la définition de ce pôle d'échanges favorisant l'intermodalité, c'est-à-dire optimisant les échanges entre les différents modes de transport.

Vos remarques nous permettront de mieux adapter ce projet à vos besoins et de l'affiner.

### Exprimez-vous, votre avis est important !

Pour participer à cette concertation ou pour en savoir plus, nous vous proposons :

- de vous renseigner :

- sur le site internet [www.pdu-casa.fr](http://www.pdu-casa.fr)
- en consultant ce dossier de concertation

- de consigner vos remarques et observations :

Dans les registres accompagnant les dossiers de concertation :

- en mairie d'Antibes, à la Direction de l'Urbanisme, 21 rue Sade à Antibes. (Horaires d'ouverture 8h30-12h – 14h-17h).
- au siège de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis situé aux Genêts, 449, route des Crêtes à Sophia Antipolis (Horaires d'ouverture 8h30-12h – 14h-17h)

- sur le site [www.pdu-casa.fr](http://www.pdu-casa.fr)

-de mieux vous informer et répondre à vos questions :

Lors d'une réunion publique qui aura lieu le **10 novembre 2010 à la Maison des Associations**, située au 288, chemin de Saint-Claude à Antibes.

## 2/ HISTORIQUE DU PROJET ET RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le projet d'aménagement du pôle d'échanges d'Antibes s'inscrit dans la continuité des actions définies dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA).

Ce Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) a été approuvé par le Conseil communautaire le 5 mai 2008. Une exposition, des réunions publiques, un site internet ([www.pdu-casa.fr](http://www.pdu-casa.fr)) ont permis une concertation approfondie avec la population, les acteurs locaux, les associations. Cette concertation a été menée aux mois de septembre et octobre 2006.

Le Plan de Déplacements Urbains exprime les engagements de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sur les enjeux essentiels en matière de déplacements et de mobilité.

Face à la forte pression démographique et à l'accroissement prévisible de l'utilisation de la voiture, le PDU définit des objectifs et des actions concrètes à mener pour parvenir à ne pas augmenter la part de la voiture en valeur absolue. Il s'agit de développer toutes les alternatives et toutes les complémentarités à la croissance de la circulation automobile pour améliorer le cadre de vie, l'environnement, la sécurité et la satisfaction des besoins en mobilité de tous les publics, en particulier les personnes en situation de handicap.

Il s'agit donc d'assurer un partage équilibré de la voirie entre les usages (piétons, deux roues, transports collectifs, voitures particulières...) en agissant selon 5 grands axes d'action :

- renforcer le réseau de transport collectif, en le rendant plus performant en termes de fréquence, de temps de parcours, de sécurité et de fiabilité
- développer les circulations douces par l'aménagement de pistes cyclables et cheminements piétonniers cohérents
- analyser systématiquement la desserte de nouveaux équipements accueillant du public et améliorer celles des lieux existants
- organiser le stationnement sur le territoire pour encourager au report vers les transports collectifs.
- promouvoir l'intermodalité par une harmonisation des modes de déplacements, des gammes tarifaires et des informations multimodales.

La réalisation d'un pôle d'échanges au niveau de la gare ferroviaire d'Antibes, projet répondant à chacun de ces critères, est une des actions inscrites au PDU.

Son principe organisationnel est aujourd'hui soumis à concertation en vue de sa réalisation prochaine.

La concertation est une démarche obligatoire avant tout démarrage d'un projet, conformément aux articles L300-1 et L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation a pour objet de vous consulter sur la définition d'un projet d'aménagement, constitué de plusieurs éléments : le pôle multimodal accueillant des quais de bus et une zone de prise en charge des usagers ; les aménagements de voiries sur le Boulevard Vautrin et ses deux carrefours dans la zone : Vautrin / Route de grasse, Vautrin / Jules Grec.

Elle permet à toutes les personnes et instances d'être informées du contenu des premières études sur le projet et d'exprimer leurs avis sur les nouvelles fonctionnalités et l'organisation de l'espace, qui seront ensuite approfondies par d'autres études.

### 3/ RAPPEL DES PROJETS DU PDU.

Les enjeux mentionnés dans le PDU concernant la réalisation d'un pôle d'échanges à la gare ferroviaire d'Antibes se résument ainsi :

- améliorer l'accessibilité vers les offres de transports collectifs ferroviaires et routiers (ENVIBUS et TAM) ;
- renforcer l'attractivité et l'efficacité des transports collectifs par la mise en correspondance de ces réseaux ;
- assurer une très bonne interface TER-LGV dans les gares de Cannes et de Nice St Augustin pour la desserte d'Antibes ;
- permettre une complémentarité des modes dans la chaîne des déplacements et inciter au rabattement vers les réseaux collectifs ;
- assurer une information multimodale.

Les actions envisagées consistaient en :

- la réalisation d'une plateforme bus avec quais, aménagement de carrefours, des accès piétons et vélos intégrés dans un traitement paysager mettant en valeur l'entrée de ville ;
- la mise en sécurité de toutes les circulations ;
- la création d'un local d'information et de vente de titres de transport ;
- le phasage ultérieur sur la création de stationnement de dissuasion et pour l'urbanisation du secteur ;
- le développement de l'accessibilité directe aux quais.

Ce projet de pôle d'échanges d'Antibes a sa légitimité propre en tant qu'infrastructure nécessaire à l'amélioration des réseaux de transports collectifs et à leur articulation facilitée. Il a cependant été pensé pour s'insérer totalement dans le projet plus large de transport collectif en site propre (TCSP) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et pour pouvoir accueillir son futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Pour rappel, ce projet de pôle d'échanges a pour enjeux de :

- renforcer l'attractivité, l'accessibilité et l'image de la technopole par une desserte efficace au départ de la gare ferroviaire d'Antibes pour rejoindre le parc de Sophia Antipolis ;
- permettre une bonne desserte de l'agglomération pour les habitants ;
- être un outil au service de l'aménagement et de la structuration durable du territoire ;
- solidariser le moyen pays avec le littoral ;
- assurer une très bonne interface TER-LGV avec les gares de Cannes et de Nice Saint-Augustin pour la desserte d'Antibes / Sophia Antipolis ;
- mettre en place le TCSP Antibes Sophia à l'échéance de la phase 1 de la troisième voie ;
- créer un lien avec Sophia par le TCSP pour assurer une continuité de desserte depuis la gare ferroviaire vers la technopole.

Le projet de BHNS fera quant à lui l'objet d'une nouvelle concertation publique au cours de l'année 2011.

#### 4/ LA GARE D'ANTIBES, UN PIVOT DANS LA CHAÎNE DES DÉPLACEMENTS

La gare ferroviaire d'Antibes constitue un nœud majeur dans les déplacements, non seulement au sein de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, mais également à une échelle départementale.

Tous les trains s'y arrêtent, TGV, Grandes Lignes, TER, lui conférant ainsi une stature de très grande gare en termes de trains et de voyageurs.

La gare d'Antibes est bien localisée dans la ville. Sa proximité avec le centre ville la rend facilement accessible aux modes doux et aux transports collectifs urbains.

Le bâtiment voyageurs, ainsi que les accès pour les autres modes (piétons, PMR(\*), vélos, taxis, stationnement, location de voitures) ont été réaménagés. Les équipements sont modernes et fonctionnels. Les aménagements sont qualitatifs et créent une ambiance agréable. La desserte en transports collectifs s'organise à partir du boulevard Vautrin face arrière de la gare, accessible par une passerelle piétonne.

(\* ) PMR : Personne à Mobilité réduite



## 5/ LES AMENAGEMENTS ACTUELS EN SORTIE DE GARE FERROVIAIRE D'ANTIBES : CONTRAINTES ET DYSFONCTIONNEMENTS

Bien que la zone apporte aujourd'hui des réponses en termes de transports publics, elle est encore sujette à des dysfonctionnements que le futur projet souhaite résoudre :

- une desserte de bus éclatée en de nombreux lieux sur la zone, avec des arrêts différents : « passerelle SNCF », avenue Vautrin dit « Vautrin », carrefour Vautrin/Route de Grasse dit « Vautrin Bas ».



- un manque de lisibilité entre la desserte des bus urbains (réseau Envibus de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis) et celle des bus interurbains (réseau Lignes d'Azur ex TAM du Conseil Général des Alpes Maritimes).

- un manque de clarté dans les informations disponibles (horaires, plans de lignes) et absence totale d'information coordonnée avec les arrivées/départs des trains. Aucun accueil personnalisé n'est proposé sur la zone.

- un manque de confort d'attente des usagers :  
les arrêts de bus et la passerelle piétonne donnent directement sur le flux de circulation routière du boulevard Vautrin (2x3 voies et 1600 véhicules/sens à l'heure de pointe du soir) rendant l'attente bruyante et oppressante.  
En été, l'absence d'ombre rend pénible l'attente aux arrêts.

- un manque de cheminements piétonniers cohérents :  
Absence de traversée piétonne au droit de la passerelle SNCF, pouvant impliquer des traversées « sauvages » et dangereuses du Boulevard Vautrin. Les traversées régulées les plus proches se trouvent sur les carrefours Vautrin /Jules Grec et Vautrin / Route de Grasse.

- un stationnement illicite perturbant les arrêts des bus :
- des camions de livraison fret s'arrêtant sur les arrêts bus ;
  - des voitures stationnant sur les arrêts bus.





## 6/ LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

### 6.1. Les principes développés à travers le pôle d'échanges multimodal

Le projet de réaménagement soumis à la concertation cumule plusieurs objectifs :

1. disposer d'une plate forme d'échanges entre le réseau de bus et le réseau ferroviaire ;
2. rendre lisible et attractif un des nœuds du réseau de bus ;
3. dimensionner des espaces d'échanges liés à la gare de manière appropriée par rapport aux usagers attendus, à leur confort et à leur sécurité ;
4. disposer d'un aménagement urbain valorisé pour Antibes ;
5. faciliter la sortie du centre ville en direction de Cannes.

### 6.2. Disposer d'une plate forme d'échanges entre le réseau de bus et le réseau ferroviaire

Le voyageur empruntant la passerelle SNCF débouchera directement sur un espace dédié aux bus urbains (réseau Envibus) et interurbains (réseau Lignes d'Azur ex TAM), sans interférence avec la circulation automobile. La proximité immédiate de la gare SNCF en fera un nœud central de l'intermodalité sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, avec des correspondances étudiées entre le TER et le réseau urbain Envibus.

Le pôle d'échanges est prévu pour être équipé de quais organisés en long, avec une esplanade centrale. L'objectif est de réduire les manœuvres lourdes pour les bus et de fluidifier la circulation en évitant toute gêne entre véhicules.

Les quais seront dimensionnés pour accueillir les véhicules du réseau Envibus, les cars de Lignes d'Azur (Conseil Général des Alpes Maritimes) et les futurs véhicules du transport en commun en site propre : le Bus à Haut Niveau de Service, le BHNS (longueur de 18m, articulé).

La gestion des bus sera facilitée avec un sens unique de circulation sur le pôle et des entrées/sorties régulées sur le carrefour Vautrin/Jules Grec. Une entrée pourra être envisagée côté Vautrin/Route de Grasse pour les bus provenant de la voie rapide.

### 6.3. Rendre lisible et attractif un des nœuds du réseau de bus

La concentration des arrêts de bus sur le pôle multimodal sur un même lieu permettra à l'utilisateur de se repérer facilement dans l'espace, sans risque d'erreur d'attente au mauvais endroit.

Le nombre de quais de bus permettra une affectation pérenne des arrêts à une ligne, pour un meilleur repérage de l'utilisateur.

Des panneaux d'informations en temps réel permettront d'indiquer à l'utilisateur le temps d'attente pour les bus, pour les trains, et les quais affectés pour chaque mode de transport.

### 6.4. Dimensionner des espaces d'échanges liés à la gare de manière appropriée par rapport aux usagers attendus, à leur confort et à leur sécurité.

La zone d'attente des bus urbains et interurbains sera pensée pour assurer la sécurité et le confort des usagers.

Le principe repose sur une large pergola arborisée couvrant l'esplanade d'attente. Cette structure légère permettra une bonne visibilité de l'ensemble de la zone et une sensation d'espace. L'ombre naturelle produite par les arbres permettra d'attendre devant les arrêts, même en été.

L'implantation d'un local de vente de titres de transport permettra aux usagers de préparer leur déplacement et de ne pas être obligés d'acheter leur titre à bord auprès du conducteur.

L'implantation d'un hall d'attente offrira aux usagers un espace de détente agréable.





La réalisation du pôle d'échanges permettra de distinguer très nettement l'espace dédié aux transports en commun de l'espace de circulation routière. Les deux types de trafic ne pourront plus interférer et créer des dysfonctionnements sur la zone.

Les carrefours seront régulés par des feux donnant, dans la limite du possible, la priorité aux bus. Les traversées piétonnes seront également régulées par des feux, avec possibilité manuelle de déclenchement.

Des aménagements cyclables seront prévus le long du pôle d'échanges. Une possibilité de stationnement des vélos sera offerte au niveau de la zone d'attente du pôle multimodal.

Ces aménagements viendront en complément de la vélostation prévue au sud-est de la gare ferroviaire.

### 6.5. Disposer d'un aménagement urbain valorisant pour la ville d'Antibes

L'ensemble de la zone sera aménagée pour en améliorer la vue d'ensemble, grâce à des aménagements paysagers conséquents.

Par exemple, des arbres pourront être plantés le long des voies routières, entre ces voies et le pôle multimodal ainsi que sur la zone d'attente du pôle, pour donner une impression de couverture verte de la zone.

La vue sur la mer et le fort Carré pourrait être restaurée, en dégagant la vue actuellement bouchée par le talus.



## 6.6. Faciliter la sortie du centre ville en direction de Cannes

Une rampe d'accès direct à la voie rapide en direction de Cannes sera proposée aux automobilistes venant de la vieille ville d'Antibes par le pont des Marseillais.

Celle-ci évitera à ces véhicules de devoir s'insérer dans le nœud du carrefour Rochat/Vautrin, leur permettant de gagner du temps et, dans l'ensemble, permettant de fluidifier et sécuriser la circulation routière de ce carrefour.

Le projet sera également conçu, en partenariat avec le Conseil général des Alpes Maritimes pour maintenir de bonnes conditions de circulation générale sur le boulevard Vautrin, ainsi que des fonctionnements performants des deux carrefours Jules Grec/Vautrin et Rochat/Vautrin.

Il est ainsi proposé à la population, suite à la présentation de ces principes, de se prononcer sur les fonctionnalités et l'intégration de ce futur pôle d'échanges à la gare ferroviaire d'Antibes, notamment sur :

- l'amélioration des circulations aux abords du pôle d'échanges ;
- la signalisation et l'information à destination des voyageurs ;
- les services offerts aux usagers ;
- l'intégration paysagère du pôle d'échanges dans son environnement direct.

## 7/ COUT, FINANCEMENT ET PARTENARIAT :

A ce stade, le projet est estimé entre 14 et 16 millions d'euros.

Le projet sera mené en partenariat avec de nombreuses structures institutionnelles :

- L'Etat
- La Région Provence Alpes Côte d'Azur
- le Conseil Général des Alpes Maritimes
- la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)
- Réseau Ferré de France (RFF).
- la Ville d'Antibes

Parmi ces partenaires, l'Etat, la Région et le Département participeront au financement du projet.

Par ailleurs, le Conseil général des Alpes Maritimes a confié temporairement la maîtrise d'ouvrage sur les voiries impactées par le projet et constitue à ce titre un partenaire privilégié de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

## 8/ CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'OPERATION :



## **10/ CONCLUSION**

Le projet de pôle d'échanges d'Antibes s'inscrit dans un grand projet d'aménagement et d'organisation des transports, décliné dans le PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Le pôle d'échanges favorisera et simplifiera le recours aux différents modes de transports, notamment les transports en commun.

Il reliera de manière évidente la gare ferroviaire et le pôle d'accueil des bus urbains et interurbains et y intégrera de façon claire les circulations douces (piétons, deux-roues). Enfin, il permettra la création de nouveaux services comme une possibilité d'achat de titres de transport dans un espace vente, une information multimodale et temps réel, tant au niveau de la gare SNCF que sur le pôle d'accueil des bus et une salle d'attente aménagée.

Ces nouveaux services viendront en complément de la vélo station, par ailleurs prévue côté sud est de la gare SNCF.

### **LE CALENDRIER DU PROJET ET LES SUITES DE LA CONCERTATION :**

Les principes d'organisation du pôle d'échanges d'Antibes sont donc soumis à la concertation du 2 novembre au 26 novembre 2010.

#### **L'arrêt du programme**

Les résultats de cette concertation feront l'objet d'un bilan devant être approuvé par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en décembre 2010.

C'est sur la base de ce bilan que la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis arrêtera le programme des aménagements liés au pôle d'accueil des bus, aux espaces publics, aux circulations piétonnières et à l'aménagement paysager.

#### **Enquête publique dite « Bouchardeau »**

Une fois la configuration des aménagements arrêtée, des études approfondies permettront d'établir le dossier d'enquête publique préalable à la réalisation des projets qui comprendra notamment l'étude d'impact.

L'enquête publique aura pour objectif de présenter des projets finalisés au public en vue de déterminer leur intérêt général et leur impact sur l'environnement, ainsi que les mesures prises pour minimiser cet impact.

#### **Préparation et réalisation des travaux :**

Les études approfondies permettront également de définir précisément les travaux à réaliser et le phasage correspondant. Ce phasage des travaux sera élaboré avec l'objectif de limiter au maximum la gêne pour les habitants de la zone et les usagers de transports en commun.

Les travaux ne pourront démarrer qu'après avoir été déclarés d'intérêt général.

Les travaux devraient commencer avant la fin de l'année 2011 pour une mise en service fin 2013-début 2014.