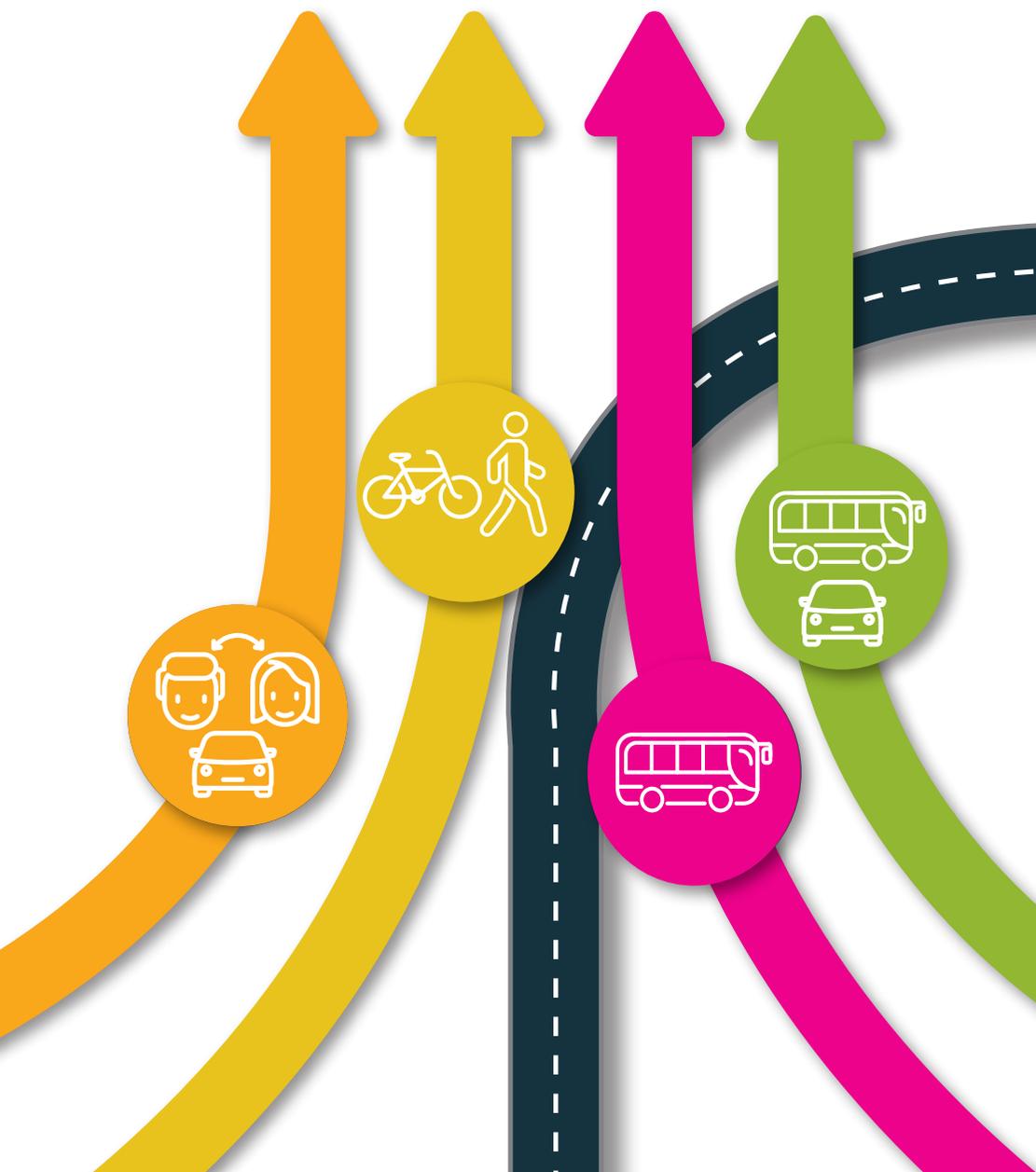


PDU 2020-2030 – ARRÊT DÉCEMBRE 2019

Communauté
d'Agglomération
Sophia Antipolis

Annexe 3 Accessibilité



SOMMAIRE

PRÉAMBULE ET CONTEXTE GÉNÉRAL	5
--	---

LE CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE : LA PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Les éléments clés de la politique nationale d'accessibilité	6
Les éléments clés du territoire CASA	8

ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CASA : ÉTAT DES LIEUX

Offre de stationnement	11
Le développement de la marche à pied à travers la requalification des cheminements piétonniers	12
Une accélération de la mise en accessibilité du transport public sur le territoire CASA	14

ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE CASA 2020-2030 : LES ACTIONS DU PDU RÉVISÉ

Mesures en matière d'aménagements	19
Mesures en matière de gestion et d'exploitation des services de transports	20

ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE CASA 2020-2030 : FINANCEMENT ET PLANNING PRÉVISIONNEL

Financement prévisionnel	22
Planning prévisionnel	23

PRÉAMBULE ET CONTEXTE GÉNÉRAL

Fondée sur les principes de solidarité, d'égalité des citoyens et de plein exercice de la citoyenneté de chacun, l'intégration des personnes handicapées est désormais un axe majeur de l'ensemble des politiques publiques. La prise en compte de l'accessibilité favorise cette intégration et doit contribuer à donner à ces personnes une véritable liberté de choix de vie.

Au-delà de ce qu'elle apporte aux personnes handicapées, l'accessibilité contribue largement au confort offert aux personnes âgées, aux parents accompagnés de jeunes enfants, aux personnes gênées temporairement dans leur mobilité et, plus généralement, à l'ensemble de la population.

Les plans de déplacements urbains comportent «une annexe spécifique traitant de l'accessibilité ; cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et de la voirie aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier des décisions et des réalisations liés à ces mesures» (conformément au code des transports).

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, constitue désormais l'un des objectifs généraux assignés par le législateur aux Plans de Déplacements Urbains et aux mesures

d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient. Cette annexe a été intégrée lors de la révision du PDU. Une mise à jour et des compléments sont proposés dans la phase de révision.

La prise en compte des handicaps et de la mobilité réduite au sens large dans le développement de la «chaîne de déplacement» est une nécessité pour garantir la mobilité pour tous. Il s'agit de permettre une meilleure intégration dans la société des personnes ayant des difficultés à se déplacer et de minimiser les obstacles qu'elles rencontrent aujourd'hui encore dans tous les aspects de leur vie quotidienne.

L'enjeu est notamment de rendre accessibles les équipements publics et privés, qu'ils soient éducatifs, culturels, festifs, administratifs, de travail, de santé... Chacun doit pouvoir en effet exercer librement, en toute autonomie, ses activités personnelles et participer à la vie de la cité.

Comme précisé préalablement, l'accessibilité ne concerne pas que les personnes atteintes d'un handicap. Chacun d'entre nous peut un jour de manière momentanée ou définitive se retrouver dans une situation de mobilité réduite voire de handicap. Par ailleurs, l'évolution démographique se caractérise par un accroissement rapide du nombre de personnes ayant des difficultés pour se déplacer.

Les projections de trafic réalisées par l'INSEE soulignent cette évolution. Ainsi en France, les personnes de 60 ans et plus sont aujourd'hui de 12 millions, elles seront de 17 millions en 2020 et d'après les estimations, en 2060, une personne sur trois aura plus de 60 ans.

Or, il existe une étroite corrélation entre l'âge et la mobilité réduite, deux tiers des personnes à mobilité réduite étant des personnes âgées. Avec l'allongement de la durée de la vie, on comprend d'autant mieux l'étendue de la population touchée.

LE CADRE LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE : LA PRISE EN COMPTE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) DANS LEURS DÉPLACEMENTS

LES ÉLÉMENTS CLÉS DE LA POLITIQUE NATIONALE D'ACCESSIBILITÉ

La loi du 11 février 2005

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, a donné une nouvelle impulsion pour l'intégration dans la société des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Quatre principes fondamentaux sous-tendent cette loi :

- La loi concerne les différents types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental, cognitif ou psychique, polyhandicap, ...), mais aussi toutes personnes vulnérables (enfants, femmes enceintes, seniors) ou pouvant subir une gêne (personnes accompagnées d'enfants ou transportant des bagages lourds, etc.). L'accessibilité cesse d'être envisagée sous le seul aspect du handicap moteur.
- La loi pose le principe de la continuité de la chaîne des déplacements. Il incombe de supprimer les obstacles qui se présentent sur cette chaîne, qu'ils proviennent des systèmes de transports, de la voirie, des espaces publics ou des bâtiments.

Dans une approche cohérente entre urbanisme, voirie et transport, il convient de rendre compatibles les normes et recommandations techniques.

- Pour répondre à ses objectifs, la loi impose la mise en œuvre de mesures concrètes (moyens techniques, organisation).
- La concertation doit revêtir une place importante lors des études et des travaux de mise en accessibilité, notamment avec les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Aussi, la loi engage les collectivités ainsi que les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) à :

- Élaborer des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports (SDA),
- Élaborer des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE),
- Constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité,
- Intégrer un volet « accessibilité » aux plans de déplacements urbains (PDU), une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait donc désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux

Plans de Déplacements Urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient.

Des mises à jour réglementaires en 2014 et 2015

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26/09/2014 relative à la mise en accessibilité des Établissements Recevant du Public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.

D'une part, elle simplifie et explicite les règles d'accessibilité, et d'autre part, elle prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : **les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP)**, documents de programmation financière des travaux d'accessibilité qui constituent un engagement des acteurs publics et privés, qui ne sont pas en conformité avec la loi, à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis.

Ainsi et plus particulièrement pour les services de transports publics elle permet d'élaborer un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) qui s'étendra:

- sur trois ans pour les services de transport urbain,
- six ans pour le transport interurbain,
- neuf ans pour le transport ferroviaire.

Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance.

Celle-ci précise selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles. Cette ordonnance crée ainsi l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'AP) qui devient obligatoire pour tous les établissements recevant du public (ERP) qui ne respecteraient pas leurs obligations d'accessibilité au 31 décembre 2014.

Les transports ferroviaires et routiers de voyageurs, mais également les maîtres d'ouvrage et exploitants d'établissement recevant du public (ERP), quelle que soit leur catégorie, sont concernés par ces agendas.

L'article 7 de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 a ajouté les articles L. 1112-2-1 à L. 1112-2-4 au code des transports. Ceux-ci donnent aux Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) et à l'État, la possibilité d'élaborer un **schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap, contracté en Sd'AP)**.

L'agenda comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité et prévoit les modalités et la programmation ainsi que le financement correspondant. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution prévues dans ces derniers cas.

Deux décrets ont permis de préciser ces dispositions :

- **Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014** qui détermine le contenu et les conditions d'approbation des schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap, contracté en Sd'AP).

En effet, le Sd'AP doit être composé : d'une description du service, du matériel roulant et de l'infrastructure, de l'identification du service de transport public de voyageurs et des points d'arrêts à rendre accessibles en priorité, de la liste des impossibilités techniques desdits points d'arrêts et de la mise en place des services de substitution dans les 18 mois, des modalités de formation des personnels en contact avec le public, du calendrier d'élaboration des informations simplifiées sur le transport, de la programmation des travaux et des financements mobilisés, de l'engagement de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable et des autres parties prenantes impliquées, ou à défaut de l'avis des différentes collectivités intéressées et des modalités de suivi et d'actualisation.

- **Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014** qui définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports). Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclusion de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

La politique nationale liée à l'accessibilité repose sur :

- La loi du 11 février 2005 qui engage les collectivités et/ou les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) à élaborer des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports (SDA) et des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ; à constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité, ainsi que d'intégrer un volet « accessibilité » aux plans de déplacements urbains (PDU), une annexe particulière traitant de l'accessibilité.
- L'ordonnance du 26 septembre 2014 (+ décrets et arrêtés) qui vient notamment de préciser les échéanciers, le contenu et conditions d'approbation liés aux schémas directeurs d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap, contracté en Sd'AP), ainsi que les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire.

LES ÉLÉMENTS CLÉS DU TERRITOIRE CASA

Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

Sur le territoire de la CASA, chaque commune établit son propre plan de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics. Il fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite, l'ensemble des circulations piétonnes, des aires de stationnement d'automobiles.

Différentes actions sont mises en œuvre lors de nouveaux aménagements, de travaux de réaménagement, de requalification, de réhabilitation ou de réfection.

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité

Pour rappel et conformément au code général des collectivités territoriales, une commission communale pour l'accessibilité est créée pour les communes de 5 000 habitants et plus.

Sur les 24 communes du territoire CASA, 7 sont concernées par l'obligation de créer leurs propres commissions permettant ainsi de couvrir 85 % de la population CASA.

Il s'agit des communes d'Antibes Juan-les-Pins, Biot, La Colle-sur-Loup, Roquefort-les-Pins, Valauris, Valbonne et Villeneuve-Loubet.

Ces commissions communales pour l'accessibilité, créées par délibération du Conseil Municipal sont composées de représentants de la commune, d'associations ou d'organismes représentant les personnes handicapées pour tous les types de

handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique, d'associations ou organismes représentant les personnes âgées, de représentants des acteurs économiques ainsi que de représentants d'autres usagers de la ville.

Aussi la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a créé sa Commission Communautaire pour l'Accessibilité des Personnes Handicapées par délibération du Conseil Communautaire du 9 juillet 2007, modifiée le 5 mai 2008, puis le 15 décembre 2008.

Elle est constituée de :

- 4 représentants des élus de la Communauté,
- 4 représentants des institutions et partenaires du territoire,
- 6 représentants d'associations pour tous types de handicaps,
- 3 représentants d'associations d'usagers
- 1 représentant des personnes âgées,
- 4 représentants des usagers.

Le rôle de ces commissions s'inscrit dans une logique globale d'amélioration du cadre de vie.

Ces commissions veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, dans leurs différents domaines de compétence, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Elles établissent un rapport annuel présenté en conseil municipal ou communautaire et font toutes

propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Elle sont destinataires des projets d'agendas d'accessibilité programmée prévus à l'article L. 111-7-5 du code de la construction et de l'habitation concernant des établissements recevant du public situé sur le territoire communal ou communautaire.

Elles sont également destinataires des documents de suivi définis par le décret prévu à l'article L. 111-7-9 du code de la construction et de l'habitation et de l'attestation d'achèvement des travaux prévus dans l'agenda d'accessibilité programmée mentionnée au même article quand l'agenda d'accessibilité programmée concerne un établissement recevant du public situé sur le territoire communal ou communautaire.

L'animation de la démarche de concertation repose sur une instance plénière qui se réunit 1 fois par an et sur 4 groupes de travail qui se réunissent en principe chacun trois fois par an. Ces groupes de travail reprennent les thématiques citées par la loi pour la commission.

La charte d'excellence des points d'arrêts

Dès 2006, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable a élaboré en étroite collaboration avec les conducteurs de bus et les associations d'usagers les plus en difficulté de mobilité, une «Charte d'Aménagements des Points d'Arrêts de

bus» qui a été délibérée par l'ensemble des communes membres fin 2008 et signée par les transporteurs.

L'objectif de ce document a pour but de fixer des principes d'aménagement des points d'arrêts afin d'améliorer encore l'accessibilité de tous au service public de transport, le réseau Envibus. Il prévoit la mise en place d'équipements spécifiques (bordures de quais élevées pour un meilleur accostage, dalles guide cannes, pictogramme, etc.) permettant un confort supplémentaire tant pour les usagers que pour les conducteurs.

Cette charte, la première en France, a été référencée par le CERTU et reprise par de nombreux réseaux.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dispose d'un certain nombre de documents (PAVE de différentes communes, notamment) et de partenaires, institutionnels et associations au travers d'instances communales et communautaires lui permettant de veiller, de poursuivre et de garantir un accès pour tous dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains.

ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CASA : ÉTAT DES LIEUX

Le PDU approuvé en 2008 a permis d'engager un débat sur une série de questions dans le domaine de l'accessibilité, notamment :

- Quelles solutions de transports pour les PMR dans et entre les communes du territoire ?
- Quelle offre de places de stationnement et quelle tarification dans nos cœurs de ville ?
- Quelle prise en compte de l'accessibilité dans le système de déplacements par le développement de la marche ?
- Quelle communication pour mieux se déplacer et pour mieux prendre en compte les souhaits et les contraintes ?

Aussi, le PDU assure la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite sur son territoire à travers 5 enjeux, 8 objectifs et 10 actions rappelés ci-dessous. La mise en œuvre de ces actions a permis de rechercher et mettre en place une utilisation harmonieuse et optimale des déplacements de ces différentes personnes.

Rappel des enjeux, objectifs et actions du PDU 2008 traitant de l'accessibilité du territoire

La mise en œuvre des actions du PDU traitant de l'accessibilité du territoire entre 2008 et 2018 a fait l'objet d'un bilan positif : une partie des actions engagées ont été totalement réalisées (50%) et d'autres sont en cours de réalisations (50%) et renvoient à des mesures d'améliorations.

ENJEUX	OBJECTIFS	ACTIONS PDU
Améliorer l'accessibilité tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> • Action 1 : Mettre en place le SAE et SAIV • Action 8 : Améliorer l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus • Action 9 : Améliorer les points d'arrêts du réseau
Préserver et conforter les centralités	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver la qualité de vie des centres urbains et des villages • Maîtriser l'usage des places de stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Action 21 : Prendre en compte les besoins spécifiques de stationnement • Action 25 : Recommander les bornes de stationnements sur le domaine privé
Développer les déplacements de proximité	<ul style="list-style-type: none"> • Pacifier les espaces publics au profit des modes doux • Densifier le maillage des modes doux • Développer et sécuriser l'accessibilité aux équipements 	<ul style="list-style-type: none"> • Action 26 : Créer des espaces pacifiés à travers la valorisation de l'espace public et la lutte contre le stationnement illégitime • Action 27 : Réaliser des aménagements piétonniers • Action 30 : Préserver les continuités modes doux dans les zones urbaines existantes et dans les projets d'urbanisation
Créer une solidarité entre le littoral et le Haut, Moyen-Pays	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une politique tarifaire attractive 	<ul style="list-style-type: none"> • Action 31 : Assurer une politique tarifaire attractive
Accompagner les changements de comportement	<ul style="list-style-type: none"> • Faire connaître les actions publiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Action 34 : Informer sur les services publics existants auprès des usagers et créer une centrale d'information multimodale

OFFRE DE STATIONNEMENT

Rappel de la réglementation applicable au stationnement

En vertu de l'article L 2213-2 du code général des collectivités territoriales, le maire est compétent pour réserver des places de stationnement sur toutes les voies ouvertes à la circulation publique de sa commune.

En application de la réglementation, au moins 2 % des places de stationnement matérialisées, situées sur les voies, publiques ou privées, ouvertes à la circulation publique, et 2 % des places des parcs de stationnement des ERP doivent être réservées aux titulaires de la carte européenne de stationnement.

Le stationnement PMR sur le territoire de la CASA

En matière de stationnement, le nombre de places aménagées pour les personnes handicapées correspond aux normes minimales imposées par le CERTU sur le territoire de l'agglomération. Le nombre réglementaire de places dédiées aux PMR est respecté sur l'ensemble des communes de la CASA et est pris systématiquement en compte lors d'aménagement, réaménagement ou requalification d'infrastructures.

Les obligations concernant le nombre de places dédiées aux PMR sont aujourd'hui respectées lors des opérations de constructions.

Les emplacements réservés aux PMR sont respectés par les autres usagers.

De plus, des obligations en faveur du stationnement réservé aux Personnes à Mobilité Réduite peuvent apparaître dans le règlement de PLU, comme par exemple, le PLU de la commune de Saint-Paul de Vence :

«7. Obligations en faveur du stationnement réservé aux Personnes à Mobilité Réduite

Les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public doivent réserver une place aménagée pour le stationnement réservé aux Personnes à Mobilité Réduite par tranche de 50 places. Cette disposition s'applique également lors d'aménagements de voirie.

Pour les immeubles d'habitations collectifs, 5% des places de stationnement doivent être réservées aux Personnes à Mobilité Réduite.»

En matière de stationnement, il est constaté que :

- L'offre de places dédiées aux PMR est abondante et diversifiée (sur voie publique ou privée ouverte à la circulation, ainsi que dans les parcs de stationnements publics ou liés à des ERP).
- Les obligations concernant le nombre de places dédiées aux PMR sont respectées lors des opérations de constructions.
- Les emplacements réservés aux PMR sont respectés par les autres usagers.
- Certaines communes du territoire indiquent dans leur document de planification communale des obligations en faveur du stationnement réservé aux Personnes à Mobilité Réduite.

Ainsi, la mise en œuvre des actions relatives au PDU approuvé de 2008, notamment l'action 21 «Prendre en compte les besoins spécifiques de stationnement» et l'action 25 «Recommander les bornes de stationnements sur le domaine privé» ont permis de réaliser un certain nombre de places PMR et de veiller à inscrire les normes réglementaires en matière de stationnement sur le domaine privé. Ces actions sont toujours en cours et devront être poursuivies dans le PDU révisé.

LE DÉVELOPPEMENT DE LA MARCHÉ À PIED À TRAVERS LA REQUALIFICATION DES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS

La marche est un mode de déplacement qui connaît un regain d'intérêt pour plusieurs raisons. Mode non consommateur en énergie fossile, non polluant, bénéfique à la santé, c'est souvent le premier et dernier mode de déplacement sur un itinéraire et c'est le mode de déplacement inter-modes par excellence. La mise en accessibilité, parce qu'elle traite de la continuité de la chaîne du déplacement, participe à la réalisation de parcours attractifs pour le piéton et contribue par conséquent à la promotion de la marche.

Sur le territoire de la CASA, il est constaté des absences fortes en aménagements piétonniers. De nombreuses discontinuités dans les cheminements existants, notamment par la présence d'infrastructures lourdes (A8, RD 6007, RD6098, voie ferrée..., qui posent de réels problèmes de franchissements.

Parallèlement, les cheminements piétonniers et des personnes à mobilité réduite souffrent fortement de ces discontinuités dans leur traitement dans les villages du territoire et dans certains secteurs comme la technopole de Sophia Antipolis où les trottoirs et les cheminements piétonniers extérieurs à la voirie sont partiels ou absents, obligeant à un usage de la voiture, y compris sur des déplacements de courtes distances.

Toutefois, les communes du territoire participent à redonner la place aux piétons et prennent en compte leurs besoins spécifiques en permettant d'améliorer sans cesse la qualité des cheminements et de penser une ville accessible à tous.

Des aménagements emblématiques pour les piétons ont contribué à cette mise en accessibilité :

- L'aménagement de zones apaisées et notamment des zones de rencontre et des zones 30 : Les Semboules à Antibes, centre-ville de Golfe-Juan
- Des projets de requalifications des voiries donnant toute leur place aux piétons : centre village de la Colle-sur-Loup ou de Vallauris
- Des équipements publics qui sont aujourd'hui des modèles quant à leur accessibilité : l'aménagement du parvis de l'Hôtel de Ville de Vallauris ou de place des pêcheurs à Antibes, près du port Vauban.

Face à de fortes absences en aménagements piétonniers et de nombreuses discontinuités dans les cheminements existants, les communes du territoire CASA ont participé à redonner la place aux piétons et prennent en compte leurs besoins spécifiques en permettant d'améliorer sans cesse la qualité des cheminements et de penser une ville accessible à tous.

Ainsi, la mise en œuvre des actions relatives au PDU approuvé de 2008, notamment l'action 26 «créer des espaces pacifiés à travers la valorisation de l'espace public et la lutte contre le stationnement illicite», l'action 27 «réaliser des aménagements piétonniers» et l'action 30 «préserver les continuités modes doux dans les zones urbaines existantes et dans les projets d'urbanisation» ont permis donc d'aménager et/ou de requalifier des cheminements piétons et des espaces publics sur tout le territoire CASA, ainsi que veiller à leurs inscriptions dans les documents d'urbanisme. Ces actions sont toujours en cours et devront être intégrées dans le PDU révisé afin d'être poursuivies.



Exemple d'accès PMR au parvis de l'Hôtel de ville de Vallauris



Zone apaisée, dite «zone 30» à Golfe-Juan

UNE ACCÉLÉRATION DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT PUBLIC SUR LE TERRITOIRE CASA

Le réseau de transport urbain Envibus

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est desservi par le réseau de transport urbain ENVIBUS qui comprend : 22 lignes régulières, 63 lignes scolaires et très prochainement une première mise en service du bus tram. Ce réseau dispose de près de 500 arrêts.

Plus particulièrement, des réflexions concernant la mise en accessibilité des arrêts du réseau de la CASA ont été menées entre l'intercommunalité et la régie Envibus afin de suivre les prescriptions de la loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, des réflexions.

Des priorités ont ainsi été définies en termes d'accessibilité du réseau de transport urbain, avec comme principale stratégie d'équiper le réseau ligne par ligne, en mettant prioritairement en accessibilité les lignes fortes ou les équipements susceptibles d'être les plus visités par les personnes handicapées (hôpitaux, centre médicaux, équipements culturels, équipements handi-sports...).

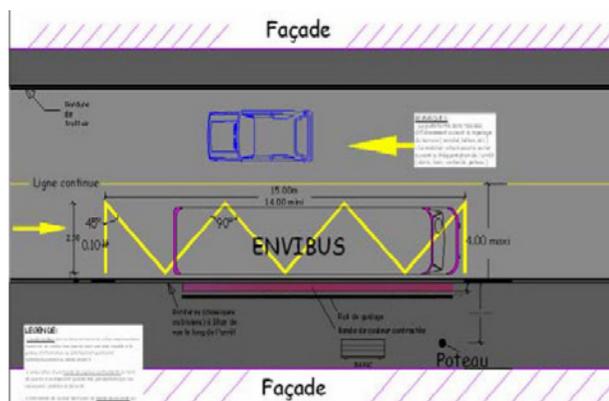


Schéma d'un arrêt en pleine voie

De plus, le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée, permet de considérer un point d'arrêt comme étant prioritaire lorsqu'il répond à un des quatre critères ci-dessous. Il faut qu'il soit :

- situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
- desservi par au moins deux lignes de transport public ;
- qu'il constitue un pôle d'échanges ;
- situé dans un rayon de 200m autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées.

Ainsi en lien avec ce décret et les différentes réflexions menées, la CASA a pris en compte ces 4 critères et 1 critère « fréquentation » pour définir les points d'arrêts à réaliser. Pour ce dernier critère, les 5 lignes les plus structurantes du réseau ont été prises en compte (ligne 1, 6, 8, 9 et 100) représentent plus de 4 millions d'usagers, soit un peu moins de 50% de la fréquentation annuelle du réseau Envibus).

En juillet 2017, l'état d'accessibilité des 475 points d'arrêts du réseau de bus sur l'ensemble du ressort territorial est le suivant :

- 138 arrêts ont d'ores et déjà été réalisés par la CASA conformément au décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014,
- 62 points d'arrêts sont définis comme étant prioritaires en appliquant les conditions du décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014,

- 57 points d'arrêts prioritaires sont ainsi à réaliser dans le cadre d'une logique accrue d'accessibilité par ligne et ce, en lien avec les partenaires : 5 points d'arrêts définis et à réaliser avec la Région Sud ; 3 points d'arrêts définis et à réaliser avec la commune d'Antibes ; 9 points d'arrêts définis et à réaliser par la commune d'Antibes ; 2 points d'arrêts et cheminements piétonniers définis et à réaliser par la CASA ; 4 points d'arrêts définis et à réaliser avec le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes ; 33 points d'arrêts définis et à réaliser dans le cadre du projet de Bus Tram Antibes-Sophia (13 étant faits); 1 point d'arrêt défini dans le cadre du projet Les Hauts d'Antibes.
- 39 points d'arrêts ont été définis comme étant en ITA sur le territoire de la CASA. Les Impossibilités Techniques Avérées (ITA), selon le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, sont considérées selon deux critères : une pente supérieure à 5% et une emprise du point d'arrêt inférieur à 1,50 mètre, afin de permettre le retournement d'une personne en fauteuil roulant, une fois la rampe déployée.

Ces aménagements ont favorisé l'accueil des 8 millions 400 000 voyageurs comptés en 2018. La CASA poursuivra ses efforts dans le PDU révisé.

Aussi et concernant l'aménagement de ces arrêts, la CASA constate une prise en charge plus spontanée des communes qui requalifient, réaménagent ou aménagent certains de leurs arrêts en intégrant systématiquement un soin sur les œuvrent avec bordure et quai, mais n'équivalent pas à la charte accessibilité.

Par ailleurs, une partie de ce réseau et donc des arrêts accessibles, profite aux 13 lignes régionales et à leurs différents usagers, desservant le territoire CASA.

Un parc de véhicules de transports en commun totalement accessible

Selon le Code des Transports (Article D1112-5) publié le 3 novembre 2010, le matériel roulant est considéré comme accessible lorsqu'il respecte ces quatre obligations :

- S'il subsiste entre le véhicule et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués ;
- La CASA a modernisé son matériel roulant en l'adaptant aux handicaps. Au moins une porte par véhicule ou par rame permet le passage d'un fauteuil roulant et 100 % du parc est accessible pour les PMR via une rampe ou un élévateur.

En effet, le parc de véhicules dispose de 116 véhicules urbains (y compris véhicules de réserve), tous accessibles via une rampe ; 57 véhicules destinés au transport scolaire de grande taille (y compris véhicules de réserve), tous accessibles via un élévateur (hors les 10 petits véhicules de 26 places pour circuler sur les routes plus sinueuses) et les 23 véhicules de 8 places destinés au TAD, tous accessibles via une rampe.

- Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;

L'ensemble du parc de véhicules possède des sièges ou emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite : les 116 véhicules urbains, les transports scolaires (les grands et les petits) et les 23 véhicules destinés au TAD (Transport à la Demande Ici là).

- Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du transport est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Les annonces sonores et visuelles embarquées sont obligatoires depuis l'arrêté du 3 mai 2007 relatif aux transports en commun de personnes. Ainsi, les 116 véhicules urbains bénéficient de ces dispositifs (écran TFT + annonces sonores dans les bus).

Pour conclure, 100% du matériel roulant du réseau est accessible (rampes ou élévateurs, plancher bas, emplacement UFR...) et des tests réguliers sont effectués sur le matériel existant. Aussi de nouveaux véhicules sont expérimentés afin d'améliorer en continu la conduite, le confort, mais aussi l'accessibilité pour tous des bus.



Exemple de rampe d'accès installé sur les véhicules ENVIBUS



Exemple d'emplacement UFR dans les véhicules ENVIBUS

Personnes en Grande Difficulté de Mobilité (PGDM) : une offre de transport spécifique

Un service spécialisé pour les personnes en grande difficulté de Mobilité a été créé en 2003 sur quelques communes du territoire. Depuis, ce dispositif a été étendu à l'ensemble des communes de la CASA.

Il prend en charge la personne de trottoir en trottoir, directement devant chez vous jusqu'au point d'arrêt souhaité, avec une tarification identique à celle de réseau de ligne régulière.

Afin d'accéder à ce service, il faut impérativement avoir une carte invalidité, cécité, priorité ou être en fauteuil roulant.

Ouverture des réservations le jeudi pour tous les PMR avec réservation J+12 et le mardi uniquement pour les PMR en fauteuil roulant ou possédant une carte d'invalidité à 80% ou une carte de cécité avec réservations J+14.



	2009 (date de création du dispositif)	2013 (le territoire CASA s'est agrandi de 8 nouvelles communes)	2018
Nombre de véhicules	3	3	4 (1 véhicule supplémentaire a été acquis en 2017)
Nombre de personnes transportées	10 000	11 000	15 300
Nombre de courses par an	-	-	13 315
Nombre de km parcourus	55 470 (A partir du mois d'avril 2009)	66 735	106 930

Parallèlement à ce service, des formations destinées au personnel sont données afin de faciliter le contact des personnes en situations de handicap.

Concernant les formations du personnel de conduite, deux formations sont obligatoires :

- La Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) : formation obligatoire de 140 heures pour les conducteurs routiers de personnes en véhicules de plus de 9 places ;
- La Formation Continue Obligatoire (FCO) : formation obligatoire de 35 heures qui a lieu tous les 5 ans après validation de la FIMO.

Depuis l'arrêté du 23 mai 2013, modifiant l'arrêté du 3 janvier 2008 relatif au programme et aux modalités de mise en œuvre de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs de transport routier de marchandises et de voyageurs, un volet de sensibilisation aux personnes en situation de handicap a été mis en place dans le thème 4 « Service, logistique » des formations (art. 7).

De plus, il est mentionné à l'article 6 de ce même arrêté qu'à compter du 12 février 2015, les stagiaires des formations FIMO et FCO doivent pouvoir manipuler, sur un véhicule de formation, un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite.

Ainsi l'ensemble des chauffeurs conduisant un bus, cars ou navettes sur le réseau Envibus dispose des heures de formations obligatoires (FIMO et FCO).

L'accessibilité à l'information

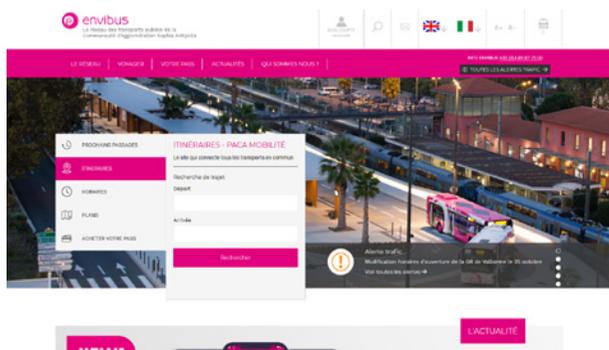
Les informations relatives au service de transport en commun sont principalement obtenues :

- Sur le site internet : <http://www.envibus.fr> ;
- En agence commerciale ;
- Sur l'application Envibus et Audiostop.

Le site internet :

L'accessibilité des services de communication en ligne pour les personnes en situation de handicap est prise en compte et obligatoire depuis la loi du 11 février 2005 (article 47).

La CASA a mis en place un site internet avec des fonctions permettant d'adapter à la convenance des usagers la taille des caractères. Une maintenance du site internet permettra de réinterroger son utilisation quant aux usagers malvoyants, notamment et ce dans le cadre du PDU révisé.



Le décret n°2009-546 du 14 mai 2009, pris en application de l'article 47 de la loi du 11 février 2005, impose une mise en œuvre de l'accessibilité dans un délai de 3 ans pour les services de communication publique en ligne des collectivités territoriales. Ce décret a donné lieu à un référentiel général d'accessibilité des administrations (RGAA), qui fixe les modalités techniques d'accessibilité des services de communication en ligne en France.

Le site internet du réseau Envibus, qui présente toutes les informations nécessaires à l'organisation des déplacements des personnes, a été modifié pour répondre à ces exigences. Ce site, trilingue, permet de pouvoir ajuster la taille des caractères d'affichage pour une meilleure visualisation.

Les agences commerciales :

Les agences commerciales du réseau Envibus sont des établissements Recevant du Public (ERP), toutes accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite : à ce titre, un guichet prioritaire est à la disposition des personnes à mobilité réduite. Présentes un peu partout sur le territoire CASA, elles sont au nombre de trois : le Pôle d'Echanges d'Antibes, la Gare Routière Valbonne Sophia Antipolis et l'Agence de Vallauris. De plus des aménagements complémentaires ont été apportés au sein de ces sites, hormis celui de la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis qui nécessiterait l'enlèvement de la paroi vitrée séparant les chargées de clientèle des clients en vue d'améliorer la compréhension des usagers, notamment des malentendants.

Parallèlement aux agences commerciales, la CASA a installé des Distributeurs Automatiques de Titres (DAT) en gare routière Valbonne Sophia Antipolis (mai 2016) et en gare routière d'Antibes (Octobre 2016). Ces distributeurs, aux normes d'accessibilité (hauteur, accompagnement sonore et visuel) permettent une :

- Vente de titres 24h/24h
- Synthèse vocale, écrans et menus contrastés, accessibles aux mal voyants,
- Clavier bancaire à hauteurs UFR (Utilisateurs de Fauteuil Roulant).



L'application mobile Envibus

Par ailleurs, elle a créé une application mobile pour faciliter la navigation des internautes, permettant ainsi de délivrer une information en temps réel sans avoir à se déplacer préalablement ou sans avoir besoin d'avoir accès à un ordinateur. Aussi, certains téléphones dispose d'outils permettant de régler le contraste des écrans.

Parallèlement à cette application, est mise à disposition des usagers qui le souhaitent, une application gratuite : AudioSpot.

Il s'agit d'un système de guidage vocal fonctionnant par balise Bluetooth mis en lien avec une application qui est téléchargée directement par l'utilisateur. Il est en expérimentation sur le Pôle d'Echanges d'Antibes en 2019.

TELECHARGER L'APPLICATION GRATUITEMENT

AudioSpot depuis votre Store

ou par ce QR Code

AU TELECHARGEMENT...

...autoriser l'application à accéder aux données de localisation et de notification pour avoir accès à votre service de guidage.

le bluetooth

la géolocalisation

ajuster le son

POURQUOI ACTIVEZ ?

Le Bluetooth >> pour le guidage sur les quais
La géolocalisation >> pour le guidage sur la voirie
Le son >> mode haut parleur, oreillette ou casque

2 PROFILS POUR VOTRE SERVICE

Déficient visuel > | profils audio
& |
Tout public > | profil audiovisuel

Tout public > affichage du plan des quais & des informations pratiques

Déficient visuel > infos audio lues par synthèse vocale du smartphone, vous pouvez relire le dernier message + double click sur l'écran pour valider une option

Un signal sonore, indique une instruction à venir

04 89 87 72 00 06 64 18 37 97

2 numéros à votre service

La mise en accessibilité du réseau de transport public ENVIBUS s'effectue à travers les principaux points suivants :

- Le réseau de transport urbain ENVIBUS est accessible aux PMR ;
- Un parc de véhicules de transports en commun totalement accessible ;
- Un service Personne en Grande Difficulté de Mobilité (PGDM) avec une tarification attractive et du personnel formé ;
- L'accessibilité à l'information (site internet, agences commerciales et distributeurs automatiques de titres adaptés aux malvoyants, application mobile Envibus et Audiospot) prennent petit à petit en compte les spécificités et besoins de tous les usagers.

Ainsi, la mise en œuvre des actions relatives au PDU approuvé de 2008 à travers notamment l'action 1 «mettre en place le SAE et SAIV» ; l'action 8 «améliorer l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus» ; l'action 9 «améliorer les points d'arrêts du réseau» ; l'action 31 «assurer une politique tarifaire attractive» et l'action 34 «informer sur les services publics existants auprès des usagers et créer une centrale d'information multimodale» ont été en grande partie réalisées et doivent être poursuivies dans le cadre du PDU révisé, notamment pour l'action visant à améliorer les points d'arrêts, l'action visant à faire évoluer une gamme tarifaire attractive et l'action visant à informer l'ensemble des usagers (y compris PMR) selon leurs spécificités et leurs besoins.

ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE CASA 2020-2030 : LES ACTIONS DU PDU RÉVISÉ

Le premier PDU était un plan décliné par mode de déplacements. Le PDU de 2020-2030 se veut un plan articulé autour des usages de déplacement, au plus près de l'activité quotidienne et de la motivation qui le génèrent.

Pour ce faire, 7 grands axes regroupés en 33 actions sont envisagés dans ce PDU révisé répondant aux 11 objectifs réglementaires régis par le Code des Transports.

Plus particulièrement, il y a un objectif qui aborde la thématique accessibilité parmi les 11 objectifs visés du Code des Transports : «le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transport public des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées». La CASA s'attachera à répondre à tous les aspects de l'accessibilité au travers des différentes actions programmées dans le PDU révisé, et notamment l'objectif ci-dessus, de manière directe (16 actions).

Les mesures en faveur de l'amélioration de la mobilité des PMR ont été classées selon deux grands volets dans le domaine des transports et de la mobilité

1. Les mesures en matière d'aménagements.
2. Les mesures en matière de gestion et exploitation des services de transport.

MESURES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENTS

En matière d'aménagements, des actions ont été définies dans le PDU révisé afin notamment d'améliorer les services liés à la mobilité et destinés aux PMR :

- Des points d'arrêts ont été rendus accessibles durant la mise en œuvre du PDU 2008 et devront encore être réalisés dans la mise en œuvre du PDU révisé. Afin de poursuivre ses efforts et d'aller plus loin, la CASA souhaite travailler sur des aménagements piétonniers pour tous les usagers (y compris PMR) jusqu'à ces points d'arrêts. Ce travail devra être réalisé en co-construction avec les différentes AOMD, les communes du territoire CASA et les communes limitrophes afin d'assurer et de garantir une continuité dans les chaînes de déplacements.

> **Action 2.6, action 2.7 et action 3.1**

- Renforcer le maillage piétonnier passe par la définition et la requalification d'aménagements piétonniers sécurisés et de qualité mais aussi la définition et la requalification d'espaces publics et ce, afin d'offrir des espaces continus, sécurisés et de qualité pour les piétons et PMR.

> **Action 3.1**

- Les gares définies comme de réels pôles d'échanges multimodaux ainsi que le développement de parcs relais multimodaux à l'échelle du territoire CASA seront aménagés afin d'accueillir les différents modes de déplacements (transports en commun, marche à pieds, vélos et routiers) et de faciliter le passage d'un mode à un autre mode de déplacements et ce pour tous les publics (y compris PMR). Ces deux actions devront être confortées par une autre action visant à collaborer avec les différentes AOMD, les communes CASA et celles limitrophes.

> **Action 4.1, action 4.2 et action 2.6**

- Afin de diminuer la congestion sur le territoire, la CASA souhaite développer des espaces de coworking et des tiers lieux permettant ainsi d'accueillir tous les actifs (y compris PMR) conformément à la législation en cours.

> **Action 5.2**

- Entrant dans le champ des actions visant à diminuer la congestion sur le territoire, la CASA souhaite en plus proposer des services publics ou commerciaux itinérants ou à distance pour tous les publics des communes du Haut et Moyen Pays (y compris PMR).

> Action 5.4

- Optimiser l'offre de stationnement de la voiture personnelle vise à limiter la consommation d'espace liée au stationnement et valoriser l'espace public et privé gagné sur ces espaces, mais il passe aussi par la poursuite des efforts réalisés en matière de réalisation de places de stationnements destinées aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, tout en assurant un accès direct (via un traitement de qualité).

> Action 6.2

- L'aménagement de voies en fonction de leur usage vise à limiter les vitesses, à les rendre accueillantes pour les modes actifs (y compris PMR), mais aussi à réaliser des zones 30 et zones de rencontres permettant l'accueil de tous les publics (y compris PMR).

> Action 6.3

En matière d'aménagement, le PDU révisé prévoit des actions permettant de poursuivre et d'améliorer les efforts réalisés, le déplacement des modes actifs et leurs accès (y compris PMR), à savoir :

- Rendre les points d'arrêts accessibles pour tous sur le réseau Envibus et articuler les réseaux par bassins de vie afin d'offrir un réseau de transports répondant aux besoins de tous ses usagers (y compris PMR) > actions 2.2 et 2.6 ;
- Renforcer le maillage piétonnier : réaliser des cheminements piétonniers et des espaces publics continus, sécurisés et de qualité, accessibles à tous (y compris PMR) > action 3.1 ;
- Accueillir les différents modes de déplacements dans les différents pôles d'échanges et parcs relais multimodaux du territoire CASA et faciliter le passage d'un mode à l'autre et ce, pour tous les publics (y compris PMR) > actions 4.1 et 4.2 ;
- Développer des espaces de coworking et des tiers lieux accessibles à tous les actifs (y compris PMR), ainsi que des services publics ou commerciaux itinérants ou à distance pour tous les publics des communes du Haut et Moyen Pays > action 5.2 et 5.4 ;
- Poursuivre les efforts réalisés en matière de réalisation de places de stationnements destinées aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite tout en assurant un accès direct (via un traitement de qualité) > action 6.2 ;
- Aménager les voies en fonction de leurs usages afin d'accueillir tous les publics (y compris PMR) > action 6.3.

MESURES EN MATIÈRE DE GESTION ET D'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORTS

Pour ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services de transports, un certain nombre d'actions concerne tout public y compris les PMR :

- Dans le PDU révisé, la CASA s'engage à poursuivre les actions liées au bus-tram : il s'agit de finaliser les travaux engagés dans le cadre du précédent PDU, mais aussi d'étudier et mener les travaux d'extension du bus-tram sur Sophia Antipolis, tout en restructurant le réseau existant et ce, en vue de proposer une offre à tous les usagers (y compris PMR). De plus, le nouveau matériel roulant permettra l'accueil des PMR.

> Action 2.1

- Ce transport en commun en site propre, ainsi que certaines lignes structurantes (toutes accessibles) bénéficieront des aménagements visant à optimiser et à améliorer les temps de parcours en transport public (Action 2.2). Ces aménagements portent sur les arrêts de bus, les couloirs bus ainsi que sur les carrefours.

> Action 2.2

- Afin de faciliter la mobilité au sens large et de garantir la continuité dans la chaîne des déplacements, le PDU révisé prévoit des outils d'information pour aider l'ensemble des usagers (y compris PMR) dans leur mobilité quotidienne. Concrètement, il s'agit de numériser les services de transports publics afin d'offrir de nouveaux services aux usagers (y compris PMR), rendant les transports en commun plus attractifs.

> Action 2.3

De plus, la CASA souhaite aller plus loin en soutenant le développement d'une application unique dédiée à la mobilité en général qui permettrait de répondre aux besoins de sensibilisation et surtout d'information à tous les publics (y compris PMR).

> Action 1.2

- Le PDU révisé prévoit d'optimiser le service de transport à la demande qui permet d'offrir une solution de transport public accessible à tous, dans les zones diffuses et dans les zones non desservies par les lignes scolaires. Parallèlement à ce dispositif, il est proposé un service PGDM accessible par les PMR, notamment et mis à disposition de la manière que le TAD actuel. Il permet de compléter l'offre et un meilleur accompagnement des PMR grâce à une prise en charge de trottoir à trottoir. Cette optimisation du TAD vise à expérimenter une application permettant de répondre aux besoins tout en optimisant les moyens générés en terme de fonctionnement, avant de déployer progressivement le dispositif sur l'ensemble du territoire CASA et d'en faire bénéficier le service PGDM.

> Action 2.4

- Afin de développer l'usage des transports en commun, la CASA souhaite travailler et veiller à la qualité du service rendus aux usagers (y compris PMR) en faisant évoluer la gamme tarifaire vers des solutions d'abonnements pour tous (y compris PMR), garantir une propreté des véhicules et une accessibilité pour tous (y compris PMR, poussettes...), mais aussi soigner le confort des bus pouvant aller jusqu'à des expérimentations d'ambiances ou de services.

> Action 2.7

- Le territoire de la CASA dispose de deux atouts touristiques majeurs : la mer et la montagne. Pour améliorer la mobilité des visiteurs, la liaison entre les différents ports du littoral pourrait être assurée par des navettes maritimes ou celle en montagne par un transport par câble. Naturellement, une attention particulière en terme d'accessibilité est à prévoir si ces modes nouveaux de déplacements sont mis en œuvre sur le territoire

> Action 2.8

En plus des transports publics, la CASA souhaite mettre à disposition du matériel vélos pour les personnes à mobilité réduite > Action 3.4

En matière de gestion et d'exploitation des services de transports, le PDU révisé prévoit des actions permettant d'améliorer les efforts de la CASA pour l'ensemble des usagers et futurs usagers (y compris PMR), à savoir :

- Poursuivre la mise en place du bus-tram et la restructuration du réseau pour les usagers et futurs usagers (y compris PMR) tout en veillant à intégrer un matériel roulant adapté (action 2.1) ;
- Poursuivre l'aménagement des zones d'arrêts bus (tout en les rendant accessibles à tous) et aménager des couloirs bus et carrefours prioritaires pour tous les usagers et futurs usagers (y compris PMR) en vue d'améliorer les temps de parcours (action 2.2) ;
- Numériser les services afin de faciliter et rendre accessible à tous (y compris PMR) l'information concernant les différents modes de déplacements via une application mobile unique,

Parallèlement à l'ensemble de ces actions et répondant de manière moins directe au Code des Transports, la CASA en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable, vise à promouvoir et accompagner les entreprises, les établissements scolaires, autres pôles ou projets d'aménagements générateurs de déplacements, sans oublier le grand public. A ce titre, elle conseille sur la mise en place d'une offre de mobilité accessible à tous en indiquant, conseillant et informant sur l'offre pour tous les usagers (y compris PMR).

> Actions 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 et 5.3

notamment (action 2.3) ;

- Optimiser le transport à la demande de la CASA mais aussi le service PGDM afin d'améliorer le service rendu aux usagers et futurs usagers (y compris PMR) sur l'ensemble du territoire CASA (action 2.4) ;
- Veiller à la qualité du service transport rendu aux usagers (y compris PMR) en travaillant sur plusieurs actions (action 2.7) ;
- Améliorer l'offre de service et de transport touristique sur certaines parties du territoire CASA et ce, pour tous les visiteurs (y compris PMR) action 2.8 ;
- Mettre en place des services vélos en mettant notamment à disposition du matériel vélos pour les personnes à mobilité réduite (action 3.4) ;
- Promouvoir et accompagner tous les publics (y compris PMR) pour la mise en place d'une mobilité accessible à tous (y compris PMR) actions 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 et 5.3.

ACCESSIBILITÉ SUR LE TERRITOIRE CASA 2020-2030 : FINANCEMENT ET PLANNING PRÉVISIONNEL

FINANCEMENT PRÉVISIONNEL

L'ensemble de ces mesures entreprises par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en coopération avec ses principaux partenaires techniques et financiers, sont identifiées dans 15 fiches sur 33 du Plan de Déplacements Urbains Révisé.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis apporte ses concours technique et financier, pour rendre plus accessibles l'espace public et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite. Une charte d'aménagement des points d'arrêt et d'accessibilité au bus est disponible et fixe les principes d'amélioration des accès pour tous et surtout pour les personnes handicapées et à mobilité réduite au réseau ENVIBUS.

Ces dispositifs concentrent un coût en investissement porté à environ 156 000 000 millions d'euros et répartis dans un programme d'actions qui s'échelonnent sur les 10 années du Plan de Déplacements Urbains Révisé. Pour la plupart de ces mesures, les efforts sont à envisager en continu. Les sommes représentent les engagements financiers de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

	INVESTISSEMENTS CASA (EUROS)
AXE 1 - FAIRE CONNAITRE ET ADOPTER L'OFFRE DE MOBILITE EXISTANTE	-
AXE 2 - DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN (7 actions)	Environ 142 000 000
AXE 3 - DEVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS (2 actions)	Environ 2 730 000
AXE 4 - ARTICULER LES MODES DE DEPLACEMENTS ENTRE EUX (2 actions)	Environ 1 565 000
AXE 5 - REINTERROGER LA NECESSITE DE CHAQUE DEPLACEMENT (2 actions)	-
AXE 6 - REPENSER LA PLACE DE LA VOITURE (2 actions)	Environ 10 000 000
AXE 7 - ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES	-
TOTAL	Environ 156 295 000

PLANNING PRÉVISIONNEL

	CT				MT			LT			
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mettre en oeuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur											
Mettre en service le bustram Antibes Sophia Antipolis											
Améliorer les temps de parcours en transport public											
Numériser les services de transports											
Optimiser le transport à la demande Icià											
Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie											
Veiller à la qualité du service transport rendu aux usagers											
Etudier des solutions complémentaires de TC en période d'afflux touristique											
Renforcer le maillage piétonnier											
Mettre en place des services vélos											
Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux											
Développer un maillage de parcs relais multimodaux											
Développer des espaces de coworking et tiers lieux											
Proposer des services publics ou commerciaux itinérants ou à distance											
Optimiser l'offre de stationnement de la voiture individuelle											
Aménager les voies en fonction de leurs usages											

Information et suivi
 Études et réalisations
 Poursuite éventuelle de l'action