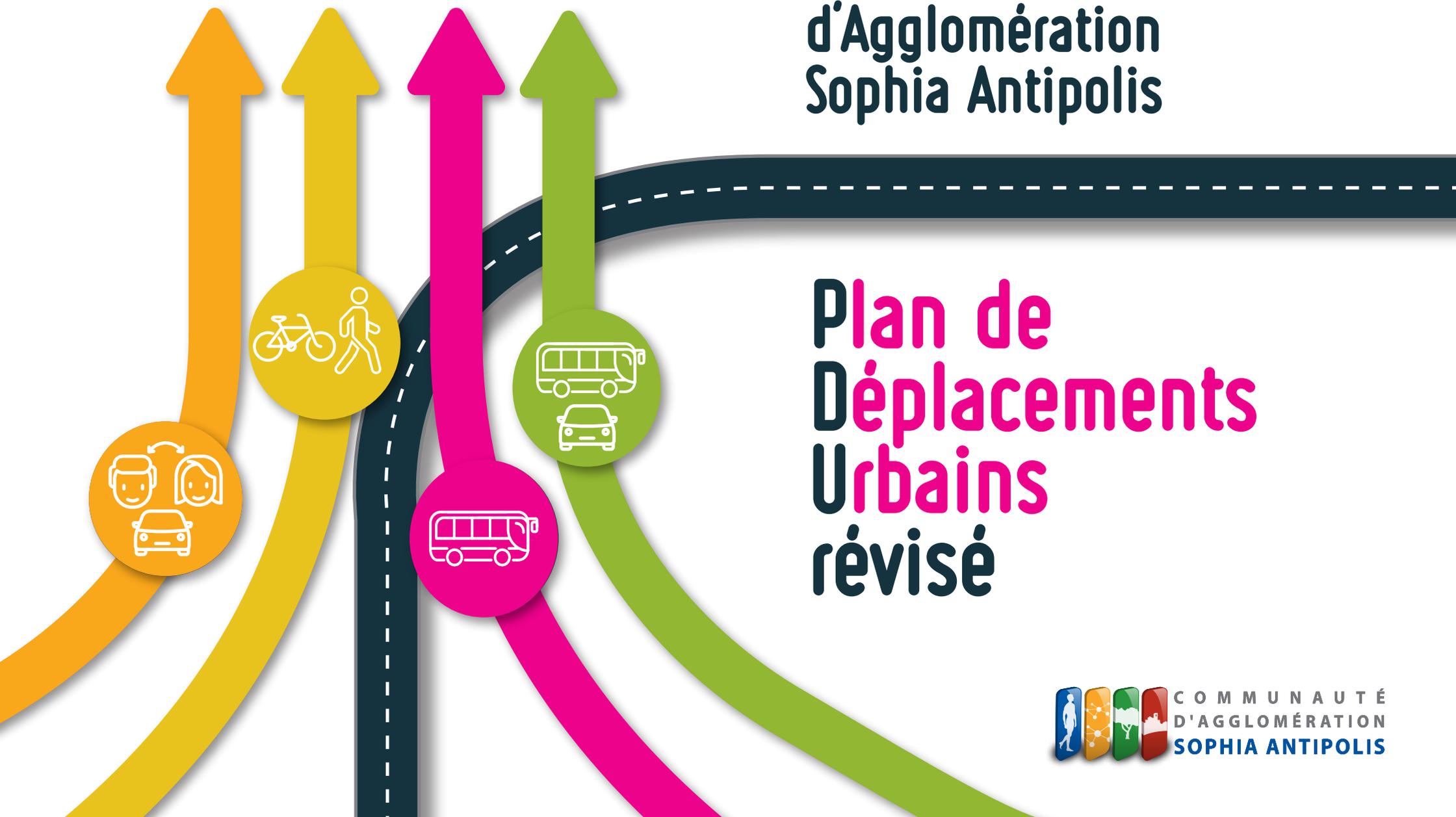


PDU 2020-2030 – ARRÊT DÉCEMBRE 2019

Communauté
d'Agglomération
Sophia Antipolis

Plan de
Déplacements
Urbains
révisé



SOMMAIRE

I. PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS : QUOI ? POURQUOI ? COMMENT ? 5

1.1 Qu'est-ce qu'un PDU ? 7

1.2 Un cadre réglementaire
et législatif renouvelé 8

1.3 Pourquoi réviser le PDU ? 12

1.4 Comment a été révisé le PDU ? 15

1.4.1 Par qui et avec qui ? 15

1.4.2 Comment produire un document
co-construit et partagé ? 16

1.5 La révision du PDU CASA
et les autres documents
de planification territoriale 19

1.5.1 Le PDU et sa cohérence avec les autres documents
de cadrage réglementaire 19

1.5.2 Le PDU et ses grandes étapes 21

II. DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION : QUEL TERRITOIRE ? QUELS DÉPLACEMENTS ? QUEL BILAN DU PDU 2008-2018 ? 23

2.1 Un territoire singulier 24

2.1.1 Un territoire hétérogène 24

2.1.2 Un territoire multipolaire 25

2.1.3 Un territoire orienté est-ouest 26

2.1.4 Un territoire particulièrement attractif 28

2.2 De forts enjeux de mobilité 36

2.2.1 Comment se déplacent les habitants de la CASA ? 36

2.2.2 Une part toujours hégémonique de la voiture
et des 2 roues motorisés 36

2.2.3 Des modes actifs en croissance modérée 40

2.2.4 Des transports en commun de plus en plus attractifs .. 44

2.2.5 Une intermodalité qui progresse 49

2.2.6. Des flux de marchandises à organiser 51

2.3 Un bilan positif du PDU 2008-2018 52

2.3.1 Rappel des enjeux et objectifs 52

2.3.2 85 % des actions du PDU 2008-2018 réalisées 53

2.3.3 Évolution des objectifs du PDU 2008-2018 56

III. PDU 2020-2030 : QUELS ENJEUX ? QUELS OBJECTIFS ? 61

3.1 Des enjeux de mobilité durable,
solidaire, sûre, soutenable, intermodale
et innovante 62

3.2 Des objectifs à poursuivre
sous l'angle de nouveaux enjeux 65

3.2.1 Développer l'usage des transports en commun 65

3.2.2 Développer la pratique des modes actifs 66

3.2.3 Articuler les modes de déplacements entre eux 68

3.2.4 Repenser la place de la voiture 68

3.2.5 Organiser le transport de marchandises 70

3.3 Des objectifs à renforcer
pour accompagner le changement
de comportements de mobilité 71

3.3.1 Faire connaître et adapter l'offre de mobilité existante... 71

3.3.2 Réinterroger la nécessité de chaque déplacement 72

IV. PDU 2020-2030 :	
QUELLES ACTIONS ?	75
4.1 AXE 1 :	
Faire connaître et adopter l'offre de mobilité existante	79
4.2 AXE 2 :	
Développer l'usage des Transports en Commun	87
4.3 AXE 3 :	
Développer la pratique des modes actifs	103
4.4 AXE 4 :	
Articuler les modes de déplacements entre eux	111
4.5 AXE 5 :	
Réinterroger la nécessité de chaque déplacement	117
4.6 AXE 6 :	
Repenser la place de la voiture	123
4.7 AXE 7 :	
Organiser le transport de marchandises	131

V. FINANCEMENTS DU PDU RÉVISÉ :	
UNE PERSPECTIVE FINANCIÈRE TRANSPARENTE	135
5.1 Le tableau estimatif prévisionnel par axes	136
5.2 Les interventions financières de la CASA	137
5.3 Les modalités d'octroi des fonds de concours	139
5.4 Le calendrier de réalisation des actions du PDU révisé	140

VI. TABLES D'INFORMATION :	
UNE COMPRÉHENSION AISÉE DES TERMES TECHNIQUES, SIGLES EMPLOYÉS	143
6.1 Les sigles	144
6.2 Le glossaire	147

VII. ANNEXES

ANNEXE 1 :
Bilan de la concertation

ANNEXE 2 :
Charte d'aménagement des points
d'arrêts et d'accessibilité au bus

ANNEXE 3 :
Accessibilité

I. UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS :

QUOI ?

POURQUOI ?

COMMENT ?



1.1. QU'EST-CE QU'UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS ?

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) est le document d'orientation et de planification territoriales qui définit la politique globale en matière de transports et de déplacements du territoire.

Le PDU est obligatoire dans les territoires de plus de 100 000 habitants où est présente une collectivité qui organise les transports urbains et la mobilité, comme c'est le cas pour la CASA.

Le Code des transports précise les objectifs du PDU (cf. ci-dessous).

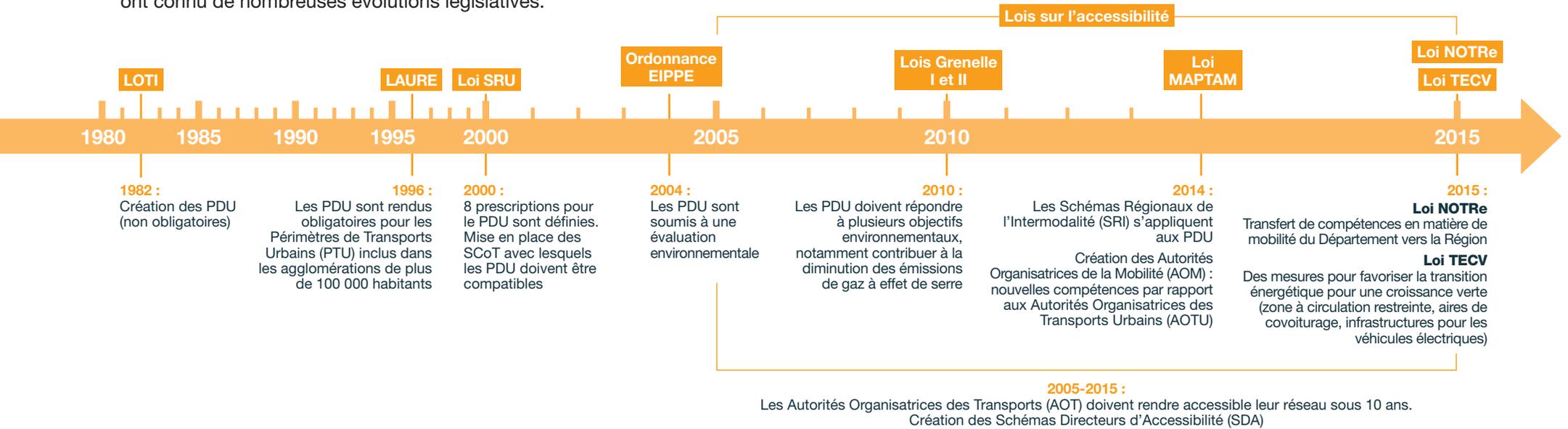
L'un des principaux enjeux de la Révision du Plan de Déplacements Urbains de la CASA est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part. Il doit viser à limiter l'usage de l'automobile et à développer des modes de transports plus durables.

LES 11 OBJECTIFS DES PDU (article L. 1214-2 du Code des transports)

- 1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2 Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- 3 L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4 La diminution du trafic automobile ;
- 5 Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- 6 L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7 L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;
- 8 L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin, notamment, de limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autre que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9 L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10 L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11 La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

1.2. LES PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS : UN CADRE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF RENOUVELÉ

Les PDU, depuis leur création en décembre 1982, ont connu de nombreuses évolutions législatives.



La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), texte fondateur

Les PDU ont été initiés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982. Celle-ci leur donne comme enjeu principal, de définir «*les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement*» pour permettre «une utilisation plus rationnelle de la voiture et assu-

rer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun». La LOTI définit également le «droit au transport» et précise que la liberté de se déplacer est un droit dont personne ne doit être exclu pour des raisons physiques, économiques ou sociales.

La Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie (LAURE) et la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) : de l’obligation des PDU à celle de compatibilité entre les documents de planification urbaine

En matière d’élaboration des PDU, la Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie rend la démarche obligatoire pour les périmètres des transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Elle définit par ailleurs six orientations générales pour les PDU :

- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- Diminution du trafic automobile
- Développement des transports collectifs et des modes doux
- Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie
- Organisation du stationnement, transport et livraison des marchandises
- Encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport personnel

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbain de décembre 2000 renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable. Les politiques urbaines et de transport étant liées, la recherche d’une cohérence entre ces différentes politiques publiques élaborées à l’échelle de l’agglomération passe inévitablement par un renforcement des liens entre PDU et documents d’urbanisme. La Loi SRU donne ainsi de nouveaux outils de planification urbaine :

- Le **Schéma de Cohérence Territoriale** (SCoT) fixe les orientations générales d’organisation et d’équilibre de l’espace du territoire. Le PDU doit être compatible au SCoT ;
- Le **Plan Local de l’Habitat** (PLH), comme le PDU, est un document de coordination et de programmation de politique sectorielle, devant être compatible avec le SCoT ;
- Le **Plan Local d’Urbanisme** (PLU) fixe les prescriptions réglementaires de constructibilité. Il peut aussi définir des orientations particulières d’aménagement. Si auparavant, les Plans d’Occupations des Sols (POS) ne devaient prendre qu’en considération les dispositions relatives au PDU,

le PLU doit en revanche, lui être compatible, par exemple sur les questions relatives au stationnement. Ce lien de compatibilité est tel qu’en cas d’approbation du PDU postérieurement à celle d’un PLU, ce dernier est applicable jusqu’à sa prochaine révision qui doit être achevée avant le terme d’un délai de trois ans.

L’ordonnance relative à l’Évaluation des Incidences de certains Plans et Programmes sur l’Environnement (EIPPE) inclut les PDU dans la liste des plans soumis à évaluation environnementale

Cette ordonnance du 3 juin 2004 a pour objectif d’estimer le plus en amont possible les effets prévisibles du PDU sur l’environnement, afin de faire des choix efficaces et de prévoir les mesures éventuelles d’évitement, de réduction et de compensation.

Lois sur l'accessibilité : la prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans leurs déplacements

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a imposé une prise en considération accrue des problématiques d'accessibilité lors de l'élaboration d'un PDU et y a introduit l'obligation d'une annexe « Accessibilité ».

Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports collectifs aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le dispositif d'application volontaire des schémas directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SD'AP), institué par l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, octroie plus de temps aux autorités organisatrices de transports après février 2015 pour réaliser des travaux d'accessibilité.

La loi du 5 août 2015 est venue ratifier l'ordonnance du 26 septembre 2014. De nouveaux arrêtés et décrets sont venus préciser et/ou compléter le dispositif réglementaire.

Les lois Grenelle 1 et Grenelle 2 affirment le PDU, notamment dans son rôle de préservation de l'environnement

Les lois Grenelle abordent la question des déplacements dans une logique de limitation des émissions de dioxyde de carbone, de réduction des nuisances des différents modes de transports et de développement des transports favorisant une approche multimodale.

Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant « Engagement National pour l'Environnement » dite Grenelle 2, correspond à la mise en application des engagements du Grenelle 1 et ajoute un point à la liste des sujets devant être traités par les PDU : la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

La Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM)

La loi du 27 janvier 2014 :

- fait de la région le chef de file de l'intermodalité, à travers notamment la création d'un Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), document avec lequel le PDU doit être compatible
- remplace les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) en Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), qui ont pour nouvelles compétences :
 - le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés ;
 - le Transport À la Demande (TAD) ;
 - la logistique urbaine ;
 - l'appui au développement des nouveaux services à la mobilité (notamment location vélos, autopartage, covoiturage).

Ces AOM deviennent ensuite des AOMD (Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable) avec de nouveaux objectifs, notamment :

- la coordination des transporteurs (publics et privés) et des administrations sur les usages partagés (covoiturage, autopartage...), les modes doux (vélo, marche...), les nouveaux modes de transport (voitures électriques) ;
- la communication avec les usagers autour des pratiques durables (éco-conduite...).

La Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)

Publiée le 7 août 2015, cette loi a profondément modifié l'organisation des compétences en matière de mobilité, notamment :

- les attributions des départements en matière de transport sont transférées aux régions (à l'exception du transport des élèves handicapés) ;
- les périmètres de transport urbain disparaissent du fait de la possibilité offerte aux AOM d'organiser des transports non urbains au sein de leurs essorts territoriaux ;
- est créé un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), qui intègre différents schémas sectoriels dont le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) et le Schéma Régional-Climat-Air-Energie (SRCAE).

La loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV)

Publiée au Journal Officiel du 18 août 2015 et dans un objectif de protection environnementale, la loi TECV vise notamment, à :

- développer l'usage des moyens de déplacement les moins polluants et donc des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle ;
- prendre en compte les déplacements domicile-travail dans les PDU afin de les optimiser, à travers l'élaboration pour les entreprises de plus de 100 salariés d'un plan de mobilité ;
- assurer la compatibilité entre le PDU et les objectifs du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) pour chaque polluant ;
- redéfinir la notion de covoiturage et l'obligation pour les AOMD de créer un schéma de développement des aires de covoiturage, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ;
- conforter la création et le déploiement d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques.

La CASA, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD), se doit de réviser son Plan de Déplacements Urbains en lien avec le cadre législatif en vigueur.

La révision du PDU doit notamment :

- disposer d'une **évaluation environnementale** intégrant l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre ;
- comporter une **annexe particulière traitant de l'accessibilité** qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à la mobilité réduite ;
- être accompagné d'une **étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation** des mesures qu'il contient ;
- s'assurer de la prise en compte et/ou de la compatibilité avec les autres documents en vigueur sur le territoire.

1.3. POURQUOI RÉVISER LE PDU ?

La CASA a approuvé son PDU le 5 mai 2008, avec 6 grands enjeux déclinés en 18 objectifs :

ENJEUX	OBJECTIFS
Améliorer l'accessibilité tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les transports collectifs • Renforcer l'intermodalité • Rendre le réseau de voirie plus sûr • Compléter le maillage
Préserver et conforter les centralités	<ul style="list-style-type: none"> • Préserver la qualité de vie des centres urbains et des villages • Contribuer au dynamisme commercial • Maîtriser l'usage des places de stationnement
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
Créer une solidarité entre le littoral et le Haut, Moyen-Pays	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une politique tarifaire attractive • Étendre le service de transport à la demande (TAD) • Mettre en place du covoiturage
Accompagner les changements de comportement	<ul style="list-style-type: none"> • Faire connaître les actions publiques • Développer des partenariats • La CASA comme valeur d'exemple
Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des outils de suivi • Mesurer la réalisation des actions

Depuis 2008, le territoire a largement évolué, ce qui implique pour la CASA de réviser son PDU. Trois changements majeurs sont en effet à noter.

Des actions qui ont fait évoluer la mobilité sur le territoire

Le PDU de 2008 avait programmé 41 actions dont une grande partie d'entre elles ont été réalisées (à plus de 30 %) ou est en cours (près de 55 %). Ces actions ont fait évoluer les modes de déplacements et leurs pratiques sur tout le territoire de la CASA et les attentes en matière de mobilité ont donc changé, ce qui nécessite la révision du PDU. En effet,

le territoire a su s'équiper, continue à le faire et se modernise en lien avec les différents modes de déplacements.

À titre d'exemples, les actions ci-dessous participent à l'équipement et à la modernisation du territoire :

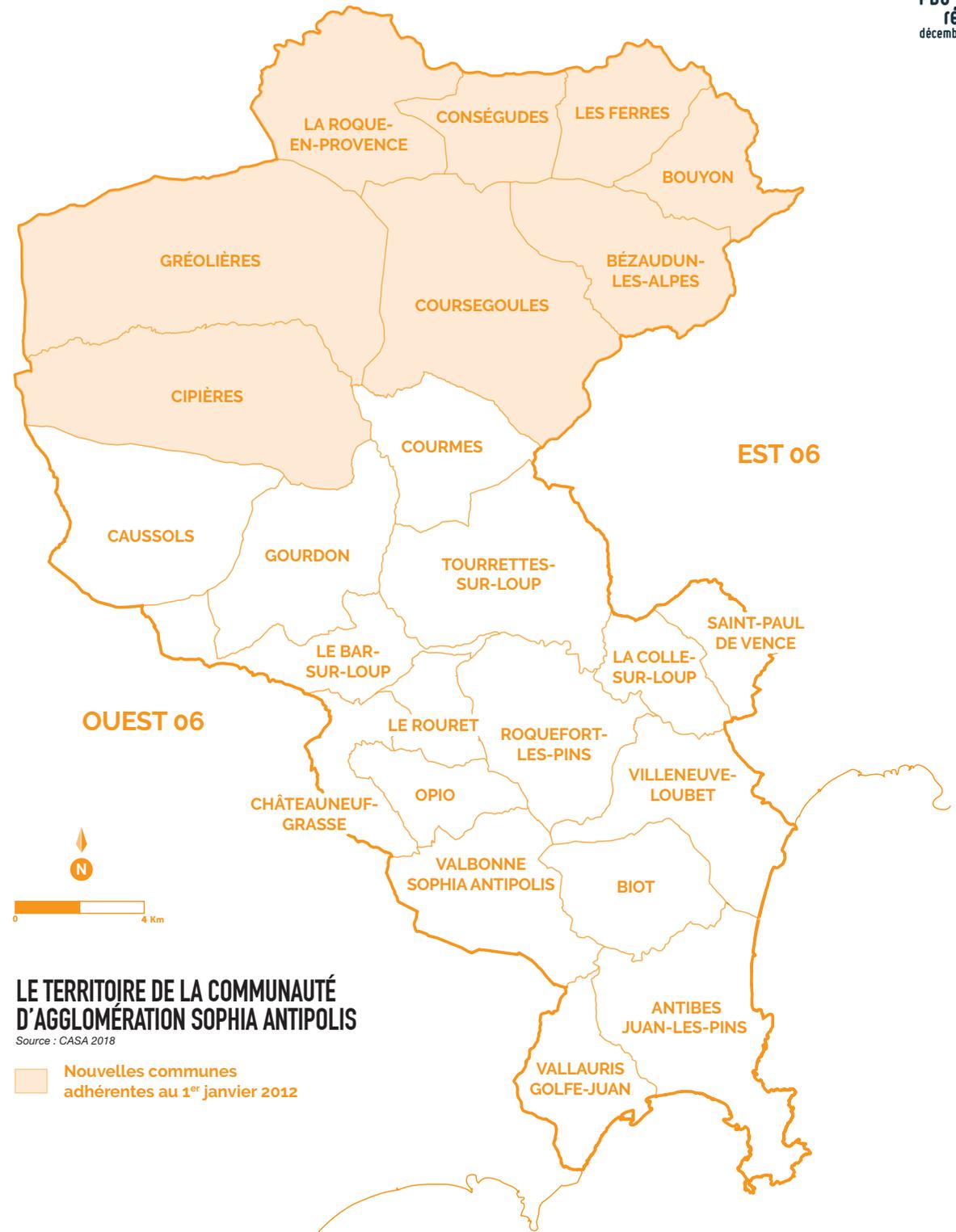
- les réaménagements de gares (la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis, les gares de Biot et de Villeneuve Loubet) ;
- la réalisation du pôle d'échanges d'Antibes et l'intégration d'une consigne à vélos ;
- l'aménagement de zones de rencontres, de zones 20 et 30 un peu partout sur le territoire ;
- la réalisation d'arrêts de bus accessibles PMR ;
- la création et le développement d'un service de transport à la demande et la modernisation du réseau de transport (numérisation des services d'Envibus : e-ticket, e-boutique) ;
- l'élaboration d'un schéma directeur cyclable ;
- sans oublier la création de site de covoiturage et les expérimentations menées sur les véhicules autonomes et la participation de la technopole Sophia Antipolis dans diverses démarches sur les mobilités innovantes.

Ces actions doivent être poursuivies et améliorées dans le cadre de la révision du PDU et qui questionnent sur la mobilité de demain.

Un agrandissement du territoire avec un nouvel espace à prendre en compte

Le territoire de la CASA s'est élargi depuis 2012 : la communauté d'agglomération compte désormais 24 communes (+8 communes) et s'étend sur une superficie totale de 483 km² (+216 km²) où résident plus de 176 000 personnes en 2016 (soit environ +2 500 habitants).

Le territoire présente désormais un ensemble aux caractéristiques encore plus contrastées avec des pratiques en matière de mobilité particulières au Haut-Pays. En effet, les caractéristiques urbaines et paysagères spécifiques de ce nouvel espace sont à prendre en compte pour organiser les déplacements. Avec une densité plus faible, plus rurale, dans un environnement et des paysages d'exception, les orientations politiques en matière de mobilité doivent s'adapter.



Les attentes des habitants, élus et entreprises du territoire ont évolué

D'une part, les technologies s'étant développées, les nouveaux outils de mobilité (voitures/vélos électriques, technologies numériques/smartphones, e-réservation) doivent être pris en considération dans l'organisation des déplacements sur le territoire. Ceci est d'autant plus nécessaire que la CASA, qui héberge la technopole de Sophia-Antipolis, a vocation à être un territoire innovant.

Cette évolution en lien avec les nouvelles technologies ne doit cependant pas devenir un frein pour les personnes (les plus jeunes comme les plus âgées) les moins à l'aise avec ces technologies ou exclure celles ne disposant pas de la capacité financière pour y accéder (coût des smartphones par exemple).

D'autre part, les dispositions réglementaires récentes favorisent les croisements entre les déplacements tous modes (transports en commun, voiture, vélo, marche...) et les thématiques liées à l'aménagement du territoire (habitat, économie, tourisme...). Le PDU de la CASA doit donc être de plus en plus transversal dans sa planification en matière de mobilité, en priorisant certains axes d'actions, notamment :

- organiser au mieux les déplacements domicile-travail pour les actifs, en optimisant les durées de trajet tout en contribuant à une réduction de la pollution ;
- lier les communes, établissements scolaires, associations jeunesse et parents d'élèves afin que puisse se mettre en place un système de déplacements solidaire et durable dans le cadre scolaire et périscolaire ;
- permettre aux touristes de pouvoir s'organiser au mieux dans la gestion de leur mobilité sur le territoire, que ce soit en amont de leur séjour ou sur place, afin que leurs déplacements contribuent de façon optimale à la découverte du territoire ;
- assurer un accès à la mobilité équitable pour tous sur le territoire, y compris les personnes handicapées, les seniors, les personnes en recherche d'emploi et toutes autres personnes que leur situation de précarité pourrait exclure de la mobilité ;
- améliorer la communication des actions menées par la CASA en termes de mobilité afin de tenir la population mieux informée de ce qui est mis en place pour se déplacer sur le territoire.

La nécessité pour la CASA de réviser son PDU est ainsi liée :

- au fait que la majorité des actions prévues par le PDU de 2008 (près de 85 %) ont été réalisées ;
- à l'agrandissement du territoire avec 8 nouvelles communes aux caractéristiques spécifiques ;
- à l'émergence de nouvelles attentes, en matière d'organisation de la mobilité sur le territoire, face aux évolutions technologiques et aux problématiques de précarité sociale.

1.4. COMMENT A ÉTÉ RÉVISÉ LE PDU ?

1.4.1 PAR QUI ET AVEC QUI ?

Depuis la date de sa création (1^{er} janvier 2002), la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est compétente pour élaborer un Plan de Déplacements Urbains sur son territoire (appelé aussi « ressort territorial »). Elle est en effet l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable (AOMD), c'est-à-dire qu'elle imagine, organise et finance les transports publics sur le territoire.

Afin de répondre au mieux aux attentes et aux besoins des usagers, élus et acteurs économiques, la CASA définit des solutions innovantes pour les modes de déplacements d'aujourd'hui et de demain. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les déplacements.

La CASA étant donc en charge de la révision du PDU, elle :

- met en place et préside des instances afin d'assurer le suivi de ce document de planification,
- mène à bien les actions inscrites au PDU qui sont de sa compétence.

Le PDU, adopté en mai 2008 et dont la révision a été lancée en octobre 2012, vise à élaborer une stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle du territoire de la CASA. C'est pourquoi il est important que sa révision soit partagée avec l'ensemble des acteurs concernés, notamment :

- **Les usagers** : les habitants, la population présente temporairement sur le territoire (touristes, étudiants...), les actifs, le Conseil de Développement de la CASA, les associations liées à la mobilité (France Handicap, Choisir le Vélo, TRAVISIA, association du Cadre de Vie de Juan les Pins et la Badine, association de Défense de l'Environnement Antibes ouest, associations de personnes à mobilité réduite...), les acteurs économiques (Sophia Club Entreprises et entreprises du territoire), les acteurs liés à la recherche d'emploi (Pôle Emploi, missions locales), les acteurs de services (professionnels en lien avec la logistique urbaine), les acteurs de l'éducation et de l'enseignement (établissements scolaires et fédérations de parents d'élèves...).
- **Les communes et les structures intercommunales limitrophes** : les représentants des habitants, les élus, mais aussi les techniciens qui ont une parfaite connaissance des problématiques touchant à leur territoire, que ce soit à l'échelle locale (les quartiers) ou à une échelle plus globale (communes, technopole Sophia Antipolis,

Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, Communauté d'Agglomération Pays de Grasse, Métropole Nice Côte d'Azur...).

- **Les représentants de l'État, de la Région Sud et du Département des Alpes-Maritimes** qui sont des acteurs clés dans la mise en œuvre du PDU pour ce qui relève de l'aménagement durable des territoires, des services interurbains de transport (régulier ou à la demande), de la gestion des transports de voyageurs, notamment ferroviaires, des collèges, des lycées, des ports maritimes, de la cohésion territoriale et de la gestion de la voirie.
- **Les nombreux institutionnels** venant enrichir les thématiques liées à l'économie, l'aménagement, l'environnement, l'éducation ou encore le social : la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) ; la Chambre des Métiers ; l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) ; la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur (MRAE) ; les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région PACA (DREAL PACA) et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Alpes-Maritimes (DDTM06), le Rectorat et l'Inspection Académique.

1.4.2 COMMENT PRODUIRE UN DOCUMENT CO-CONSTRUIT ET PARTAGÉ ?

Afin d'assurer un consensus entre tous les acteurs cités précédemment, concernant les motifs de révision du PDU et ses nouveaux enjeux, la CASA a voulu être fédérative dans sa démarche. Pour ce faire, un processus de révision concertée a été engagé en 2016 et a été relancé en juin 2018. Il s'est décliné en 3 temps.

Réunions de la Commission déplacements transports

4 juin et 20 septembre 2018

Les Commissions Déplacements Transports réunissent des élus désignés par les communes avant les conseils communautaires afin d'approuver les délibérations qui y seront présentées, ceci dans un cadre juridique. De plus, elles permettent d'échanger avec les élus sur les différents sujets liés aux Déplacements et aux Transports. Ainsi, les réunions du 4 juin et du 20 septembre 2018 ont permis de partager la démarche de révision du PDU CASA et de ses objectifs.

La première du 04 juin 2018 visait plus particulièrement un partage de la démarche et des thématiques retenues pour la révision du PDU CASA avec les élus ; la seconde visait un partage de l'étude de contexte actualisée avec les élus, en amont du séminaire de la mobilité.

Ainsi, les objectifs partagés de la révision du PDU visent à :

- s'orienter vers une mobilité alternative à l'usage des véhicules individuels ;
- recentrer les efforts sur les changements de comportement concernant la mobilité des habitants, usagers, entreprises et touristes.

Par ailleurs, une proposition de travailler sur le «faire savoir» a été évoquée, afin d'améliorer la communication des actions menées par la CASA, trop peu souvent connues des administrés et usagers du territoire.

Séminaire « Mobilité : changeons nos comportements »

25 septembre 2018

Lors de cette journée qui s'est déroulée à l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), étaient représentés :

- la CASA et les communes du territoire (élus et techniciens)
- la Région Sud
- le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes
- le Pôle métropolitain ouest 06
- la Chambre de Commerce et d'Industrie
- le Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur
- le conseil de développement de la CASA
- les clubs d'entreprises et entreprises du territoire
- les établissements scolaires et associations concernés par les questions de mobilité (y compris personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite).

Après la présentation de la démarche de co-construction pour la révision du PDU, des mobilités sur le territoire de la CASA et du bilan des actions inscrites au PDU du 2008, les participants ont, à travers 3 ateliers de travail successifs :

- partagé leurs connaissances sur l'état des lieux de l'évolution des pratiques de mobilité ;
- co-construit des orientations visant à contribuer à l'évolution des comportements ;
- identifié les actions permettant de répondre à ces orientations.

La synthèse et le verbatim du séminaire « Mobilité ; changeons nos comportements » sont consultables en ligne sur le site internet du PDU de la CASA.

Concertation grand public

du 4 février au 11 mars 2019

La CASA a décidé de mener une concertation publique préalable à l'enquête publique PDU. Elle s'est déroulée du 4 février au 11 mars 2019, sur la base des productions issues du séminaire.

Des supports d'information et d'invitation ont été créés puis diffusés via de nombreux canaux de communication, à savoir : sites internet, facebook, journaux, affiches aux arrêts de bus et sur les écrans de bus, ainsi que par mails.

Un dossier de concertation présentant les caractéristiques du territoire de la CASA, les enjeux des mobilités et des propositions d'actions envisagées, a été réalisé et mis à disposition du public sur tout le territoire de la CASA.

Une exposition de 3 panneaux présentant les actions de mobilité mises en œuvre par la CASA au niveau du vélo, du covoiturage et des services numériques du réseau Envibus a été installée dans les principaux lieux publics et ce, sur tout le territoire de la CASA.

Enfin le **site internet PDU CASA** a été entièrement mis à jour, avec une rubrique spécifique consacrée à la concertation. Dans cette rubrique, les internautes pouvaient prendre connaissance des modalités de la concertation, télécharger le dossier de concertation et l'affiche, participer à l'atelier digital ouvert à tous pour recueillir des avis et contributions sur les propositions d'actions, ou encore adresser un mail à la CASA.

Le dispositif de participation et d'expression du public mis en place a permis à chacun, à titre individuel ou collectif (associations, Conseil de développement de la CASA, représentants des communes et collectivités concernées...) d'adresser ses remarques et de poser ses questions à la CASA sur le projet de PDU et de donner son avis sur les actions proposées :

- **4 ateliers participatifs** ont été organisés les 4, 5 6 et 7 février 2019, afin de partager le diagnostic territorial en matière de déplacements, ainsi que les propositions d'actions envisagées pour faire évoluer les pratiques de mobilité, puis de faire évaluer

et enrichir ces propositions par les participants.

- **Un atelier digital**, constitué d'un questionnaire de 6 questions, a été ouvert sur toute la durée de la période de concertation afin de recueillir les avis des internautes sur les actions proposées pour la révision du PDU.
- **Des registres** ont été mis à disposition du public dans chacune des 24 mairies du territoire et au siège de la CASA, durant toute la période de concertation.
- **L'adresse mail et l'adresse postale** de la CASA ont été annoncées sur les supports d'information et d'invitation.

La concertation a mis en exergue la très forte mobilisation des actifs et tout particulièrement des actifs de la technopole de Sophia Antipolis. Elle a également permis de prendre la mesure de l'importance accordée à la question des mobilités qui, dans les avis exprimés, doit être prise en considération dès la conception des projets d'aménagement et de développement du territoire.

Dans leur grande majorité, les participants à la concertation ont exprimé leur adhésion au changement de pratique de mobilité dès lors qu'ils disposeraient de solutions de déplacement alternatives, fiables et adaptées. Cette aspiration à faire évoluer leurs mobilités est particulièrement significative parmi les actifs sophilopolitains.

En effet, la concertation a mis en évidence le fait que le changement de comportement nécessitait d'abord l'existence d'une offre de transports en commun performante, en termes de fréquence, de fiabilité des temps de parcours grâce à des voies dédiées, d'amplitude horaire et d'adaptation de ces horaires aux activités scolaires et professionnelles, de maillage, par le biais de parkings relais multimodaux et de correspondances bus/train et entre les différents réseaux de bus, ainsi que de dessertes et d'arrêts.

Les habitants des villages du Moyen et du Haut-Pays ont plus spécifiquement demandé l'optimisation de l'offre de Transport À la Demande (TAD) et la création de lignes spécifiques permettant de les connecter à leur « ville centre ».

Le second vecteur de changement de pratique de mobilité identifié durant la concertation est le développement des équipements et services visant à sécuriser et faciliter la pratique du vélo, notamment du vélo à assistance électrique et de la marche à pied, à savoir des pistes cyclables et des cheminements piétons, ou trottoirs, continus, sécurisés, éclairés et bien entretenus. À ce réseau s'ajoutent les équipements visant à faciliter le stationnement et la pratique du « dernier kilomètre » (transport des vélos dans les bus et trains, vélos et trottinettes en libre-service...).

Au-delà du développement d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle, les participants à la concertation ont invité la CASA à impulser la mise en œuvre du télétravail, avec la création d'espaces de co-workings dans le Moyen et le Haut-Pays et de PDE/PDIE étendus à l'ensemble des établissements accueillant du public, afin de réduire les déplacements. Des mesures incitatives ou à l'inverse dissuasives ont d'ailleurs été envisagées afin d'impliquer l'ensemble des acteurs économiques et éducatifs.

Enfin, un certain nombre de participants ont demandé à la CASA de réaliser les aménagements routiers nécessaires à la résorption de points noirs de circulation qui, sans attendre les effets des changements de comportement, seraient de nature à améliorer les conditions de déplacement.

Le dossier et le bilan de la concertation grand public sont consultables en ligne sur le site internet du PDU de la CASA et disponibles en annexes du document de révision du PDU de la CASA. Le bilan de la concertation est fourni en annexe 1 du présent document.

Présentations individualisées/ personnalisées

Des échanges complémentaires ont permis de co-construire et de consolider le programme d'actions :

- Les services de l'État ont été reçus par les services de la CASA en juillet 2019 afin de pouvoir échanger sur l'état de la mobilité sur le territoire de la CASA et de présenter le programme d'actions envisagé dans le cadre de la révision du PDU.
- Le Conseil Départemental au titre de gestionnaire du réseau routier départemental, constitue un acteur essentiel dans le développement du territoire de la CASA. En effet, des conventions signées entre la CASA et CD06 permettent de travailler en collaboration sur l'aménagement de pistes cyclables et l'implantation de stationnements vélos, ainsi que sur des propositions permettant d'améliorer la desserte et l'accès à Sophia et d'étendre le réseau de Transport en Commun en Site Propre sur la technopole et ses environs. Ces différentes propositions ainsi que d'autres pour les cheminements et accès piétons, le covoiturage, les parkings relais, sont intégrés au programme d'actions relatif à la révision du PDU.

La révision du PDU a fait l'objet d'une large concertation, associant les élus, les habitants, les usagers et les acteurs institutionnels, qui a permis de partager et co-construire les différentes parties du présent document : le diagnostic, les enjeux et objectifs, ainsi que le programme d'actions.

1.5. LA RÉVISION DU PDU CASA ET LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE

1.5.1 LE PDU ET SA COHÉRENCE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE CADRAGE RÉGLEMENTAIRE.

La révision du PDU de la CASA s'inscrit dans une démarche stratégique globale de développement du territoire via le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). En effet, ce document constitue un outil de définition et de cohérence des politiques publiques de la CASA visant à assurer un développement harmonieux de son territoire.

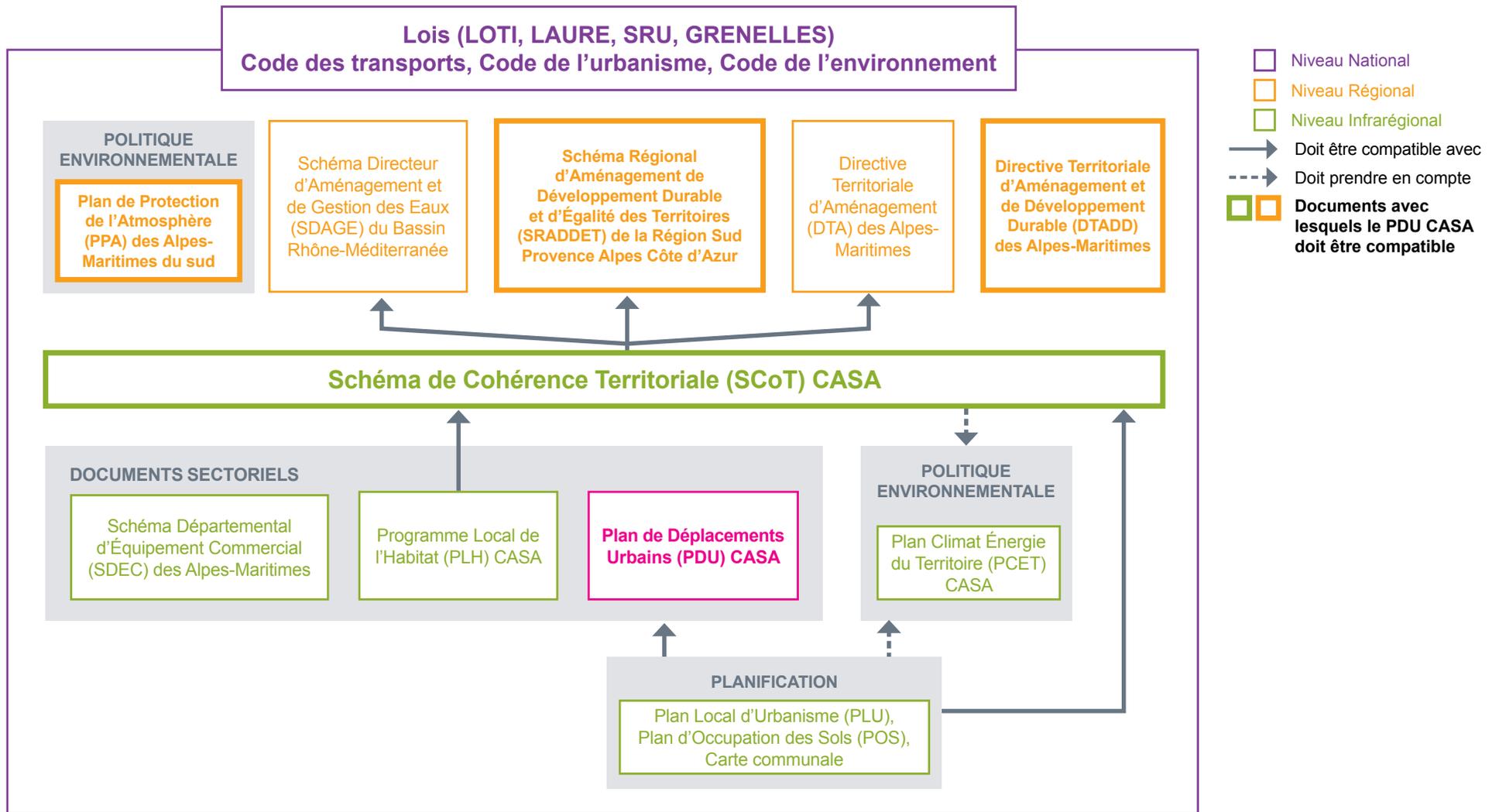
Approuvé le 5 mai 2008, le SCoT développe les objectifs du projet d'agglomération de la CASA en précisant ses orientations en termes d'urbanisation, d'habitat, de développement économique, de loisirs et de déplacements des personnes et des marchandises tout en veillant à la prise en compte d'un certain nombre de normes supérieures, notamment la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) qui a défini les grands enjeux de l'État sur le département des Alpes-Maritimes en 2002.

La CASA a lancé la révision de son SCoT en juillet 2011 afin d'intégrer, ainsi que d'autres éléments, le périmètre de l'agglomération (s'élargissant à 8 communes, situées au nord depuis le 1^{er} janvier 2012).

Il intégrera les différents documents de planification communautaires en vigueur (notamment, le PHL 3 et le PDU révisé dans leurs grandes orientations), ainsi que d'autres documents de rang supérieur avec lesquels il devra être compatible.

Le PDU doit être compatible avec différents documents :

- la planification régionale de l'intermodalité,
- les orientations des schémas de cohérence territoriale (SCoT),
- les orientations des directives territoriales d'aménagement (DTA),
- les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA),
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE),
- le schéma d'aménagement régional selon date d'approbation,
- les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), avec les règles générales du fascicule de ce schéma.



1.5.2 LE PDU ET SES GRANDES ÉTAPES

Pour rappel, les étapes d'élaboration du document de révision du PDU de la CASA :

- **Lancement du processus de révision du PDU :** la CASA, autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur l'ensemble de son territoire, initie la révision de son PDU en délibérant lors du Conseil Communautaire du 8 octobre 2012.
- **Élaboration du document :** actualisation du diagnostic, mise à jour des enjeux et définition des orientations et des actions du projet de révision du PDU en association et en concertation avec les élus, habitants, usagers et acteurs institutionnels du territoire.
- **Validation 1 du document (par la CASA) :** arrêt du projet de révision du PDU de la CASA par une délibération du Conseil Communautaire de la CASA, Autorité Organisatrice des Mobilités Durables.
- **Validation 2 du document (par les collectivités et institutionnels) :** le projet de révision du PDU, tel qu'arrêté par le Conseil Communautaire de la CASA, est soumis pour avis aux conseils municipaux des communes membres de la CASA, au Conseil Départemental, au Conseil régional ainsi qu'aux autorités administratives compétentes. Ces derniers disposent de 3 mois pour transmettre leur avis.
- **Validation 3 du document (par les habitants, professionnels et usagers du territoire) :** assorti des avis des personnes publiques associées (PPA), le projet de révision du PDU est soumis à une enquête publique (organisée par la CASA) permettant de consulter les citoyens du territoire.
- **Modification du document > document finalisé :** la CASA modifie le document en arbitrando sur la prise en compte des résultats de la consultation des PPA et de l'enquête publique.
- **Validation du document finalisé (par la CASA) :** approbation du document finalisé de révision du PDU de la CASA par une délibération du Conseil Communautaire de la CASA, Autorité Organisatrice des Mobilités Durables.
- **Une fois approuvée, la révision du PDU est mise en œuvre par la CASA.** L'élaboration, la révision, la modification des documents de planification communale, ainsi que certaines autorisations d'urbanisme devront prendre en compte le document approuvé. Les habitants et usagers du territoire pourront consulter ce document précisant un certain nombre d'équipements existants et d'actions en cours sur le territoire et présentant un programme d'actions à mettre en œuvre dans les 10 prochaines années.

La révision du PDU doit être compatible avec les documents de planification de rang supérieur (PRI, SCoT, DTA, PPA, SRCAE, SRAD-DET) à compter de leur adoption ou révision.

Dès son approbation, le programme d'actions relatif à la révision du PDU sera mis en œuvre. Il sera diffusé aux communes pour intégration et prise en compte dans leurs documents d'urbanisme et pour certaines autorisations d'urbanisme (délivrance des permis de construire et procédures d'aménagements, notamment). Il sera aussi mis à disposition des usagers et habitants du territoire afin qu'ils soient informés de ce qui existe et de ce qui projeté sur le territoire.

