

II. DIAGNOSTIC ET ÉVALUATION :

QUEL TERRITOIRE ?
QUELS DÉPLACEMENTS ?
QUEL BILAN DU PDU 2008-2018 ?



2.1. LE TERRITOIRE DE LA CASA : UN TERRITOIRE SINGULIER

2.1.1. UN TERRITOIRE HÉTÉROGÈNE

Sur ses 483 km², la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis compte environ 176 000 habitants. Ceux-ci sont répartis administrativement sur 24 communes, dont la plus grande, Antibes Juan-Les-Pins, avoisine les 74 000 habitants et la moins peuplée, la Roque-en-Provence en compte 80.

Cette exceptionnelle inégalité dans la répartition de la population s'étage en fonction du relief, lui aussi très contrasté, depuis le bord de mer jusqu'aux Ferres, commune située à plus de 1 100 m d'altitude. Au sud, la façade maritime compte de nombreuses plages et ports de plaisance, tandis qu'au nord, 60 % de la surface du territoire sont occupés par le Parc Naturel Régional (PNR) des Préalpes d'Azur et ses montagnes.

Ce relief particulier divise le territoire de la CASA en trois secteurs distincts :

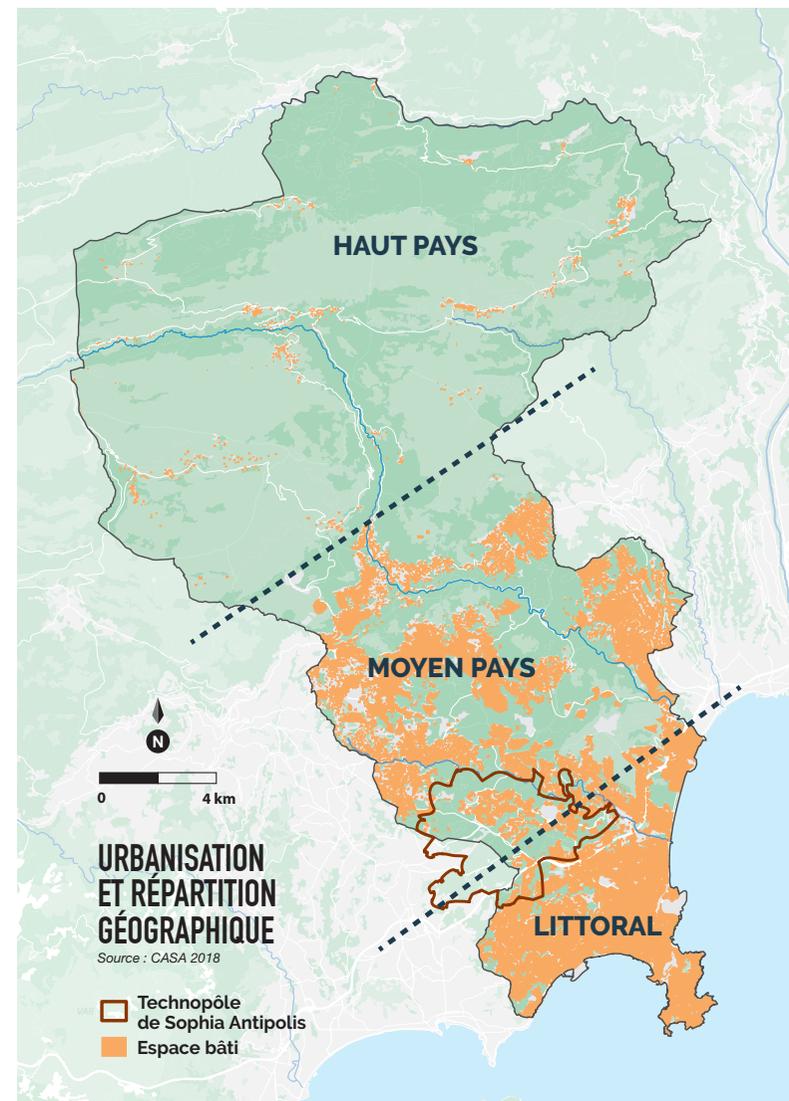
- Le littoral qui abrite 65 % de la population et deux tiers des emplois ;
- Le Moyen-Pays, très collinaire, à vocation résidentielle et tertiaire avec la technopole Sophia Antipolis ;
- Le Haut-Pays très montagneux et faiblement peuplé.

Ainsi, la densité globale moyenne de la CASA (population sur superficie du territoire concerné) est de 364 habitants/km². Elle est marquée de fortes disparités, observées entre les communes littorales et celles de l'arrière-pays. En effet, la bande littorale atteint près des 224 habitants/km², tandis que les densités du Moyen-Pays et du Haut-Pays descendent respectivement à 133 habitants/km² et 7 habitants/km².

La CASA constitue un territoire hétérogène caractérisé par :

- Un Littoral dont les communes viennent former une façade maritime dense (224 habitants/km²), abritant 65 % de la population
- Un Moyen-Pays très collinaire, à vocation résidentielle et tertiaire avec la technopole Sophia Antipolis et dont la densité moyenne s'élève à 133 habitants/km²
- Un Haut-Pays dont 60 % de la surface est occupé par le PNR des Préalpes d'Azur, très montagneux avec une population très peu dense (7 habitants /km²).

Un des principaux enjeux ou objectifs sera d'apporter des solutions de mobilité adaptées aux différentes zones du territoire et à leurs spécificités.



2.1.2. UN TERRITOIRE MULTIPOLAIRE

Le territoire de la CASA est structuré autour de multiples pôles de vie. En effet, les centres-villages ou centres urbains de chacune des 24 communes du territoire constituent autant de pôles de proximité devant nécessairement être pris en considération dans l'organisation des déplacements sur le territoire.

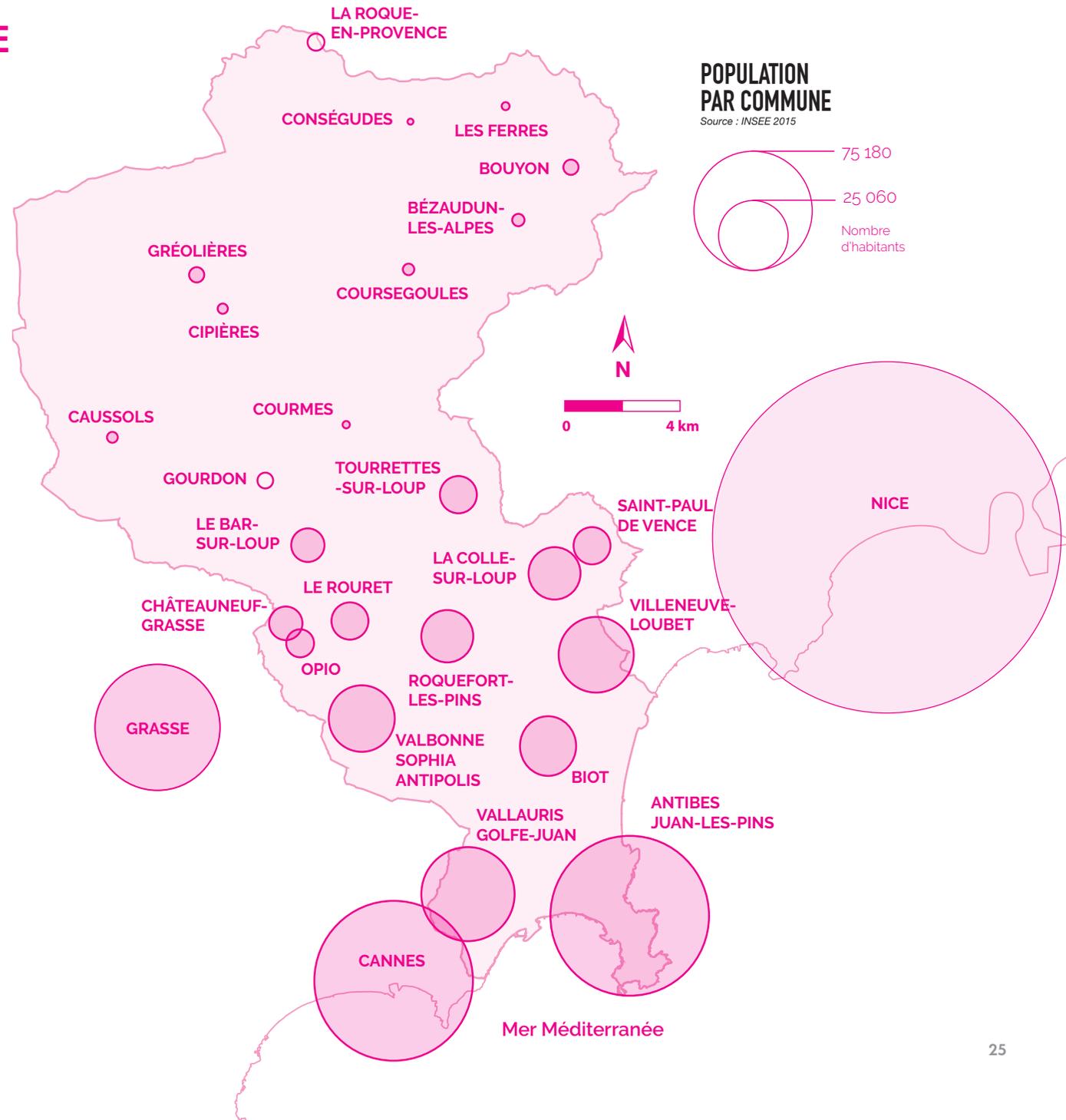
Plus particulièrement, certaines de ces communes possèdent un pôle secondaire, notamment les communes littorales Antibes et Vallauris, avec respectivement « Juan-les-Pins » et « Golfe Juan ».

Ces différents pôles ainsi que ceux situés sur les 22 autres communes sont autant de pôles de proximité devant être mis en valeur pour offrir aux habitants les services et, autant que possible, les commerces nécessaires à la vie quotidienne.

Il est donc nécessaire d'optimiser les déplacements au sein même de ces pôles ainsi que les liaisons entre eux, suivant la diversité des besoins, notamment en développant des propositions pour tous les modes de déplacements (transports en commun, vélos, marche à pied, covoiturage, etc.), et en accompagnant le changement des comportements (pratique d'une mobilité plus durable).

La grande hétérogénéité du territoire et sa structure multipolaire créent des besoins en mobilité extrêmement variés :

- Une mobilité interne relative au pôle, de courte distance
- Une mobilité de liaison entre ces pôles, de moyenne distance



2.1.3. UN TERRITOIRE ORIENTÉ EST-OUEST

En termes de mobilité, le territoire de la CASA se développe d'est en ouest, parallèlement au littoral méditerranéen caractérisé par deux grandes infrastructures dont les rares franchissements possibles limitent le nombre de liaisons nord-sud :

- **La voie ferrée**, construite dans la deuxième moitié du 19ème siècle, qui longe le littoral pour éviter les forts reliefs du territoire et qui constitue une coupure majeure entre les espaces urbanisés et le bord de mer. Son franchissement apparaît parfois pénible, surtout pour les piétons et cyclistes.
- **L'autoroute A8**, plus à l'intérieur des terres, qui n'offre actuellement des franchissements routiers qu'à hauteur des diffuseurs de Villeneuve Loubet (avec la RD6007) et d'Antibes est, et plus ponctuellement par des ouvrages d'infrastructures tels que l'avenue des Baumettes, l'avenue de Vaugrenier, la RD4, le chemin du Valbosquet, la RD135 ou encore quelques passages souterrains tels que la corniche des Maurettes, l'allée des Tomalines, la rue Arthur Giacosa, l'avenue Pellissier et la RD35. Les difficultés de franchissement gênent considérablement la circulation automobile interne à la CASA ainsi que celle des transports collectifs routiers : les voies d'accès aux deux diffuseurs de l'A8 malgré les réaménagements effectués constituent encore un des principaux points noirs du réseau routier. Les franchissements par les modes actifs sont souvent impossibles.

Ces grandes infrastructures nord-ouest qui relient le territoire de la CASA aux autres grands pôles de la côte, sont complétées par un réseau départemental structurant :

- **La RD35, la RD103 et la RD4** constituent l'armature pour la desserte de la technopole de Sophia Antipolis ;
- **La RD2085** relie Villeneuve Loubet à Grasse en passant par Roquefort-les-Pins, Le Rouret et Chateauneuf-Grasse ;
- **La RD2210 et la RD3** permettent de relier les communes du Moyen-Pays aux communes du Haut-Pays.
- **La RD6007** longe la côte et relie Cannes à Nice.

Ce réseau départemental permet la desserte du Moyen-Pays mais est contraint par sa configuration (liée au relief) et par le gabarit de certaines voies, qui peuvent bloquer la circulation et ne permettent pas d'irriguer le territoire dans des conditions satisfaisantes.

Ce réseau est cependant en cours d'évolution. Les réalisations les plus significatives de ces dernières années concernent la requalification de la RD2085 traversant Roquefort-les-Pins et le secteur d'Antibes Péages (dans le cadre du projet du Bus-Tram).

Ces aménagements ont eu pour objectifs de compléter le maillage des voies structurantes de la CASA, de limiter les congestions tout en veillant à sécuriser les axes pour tous les modes de déplacements.

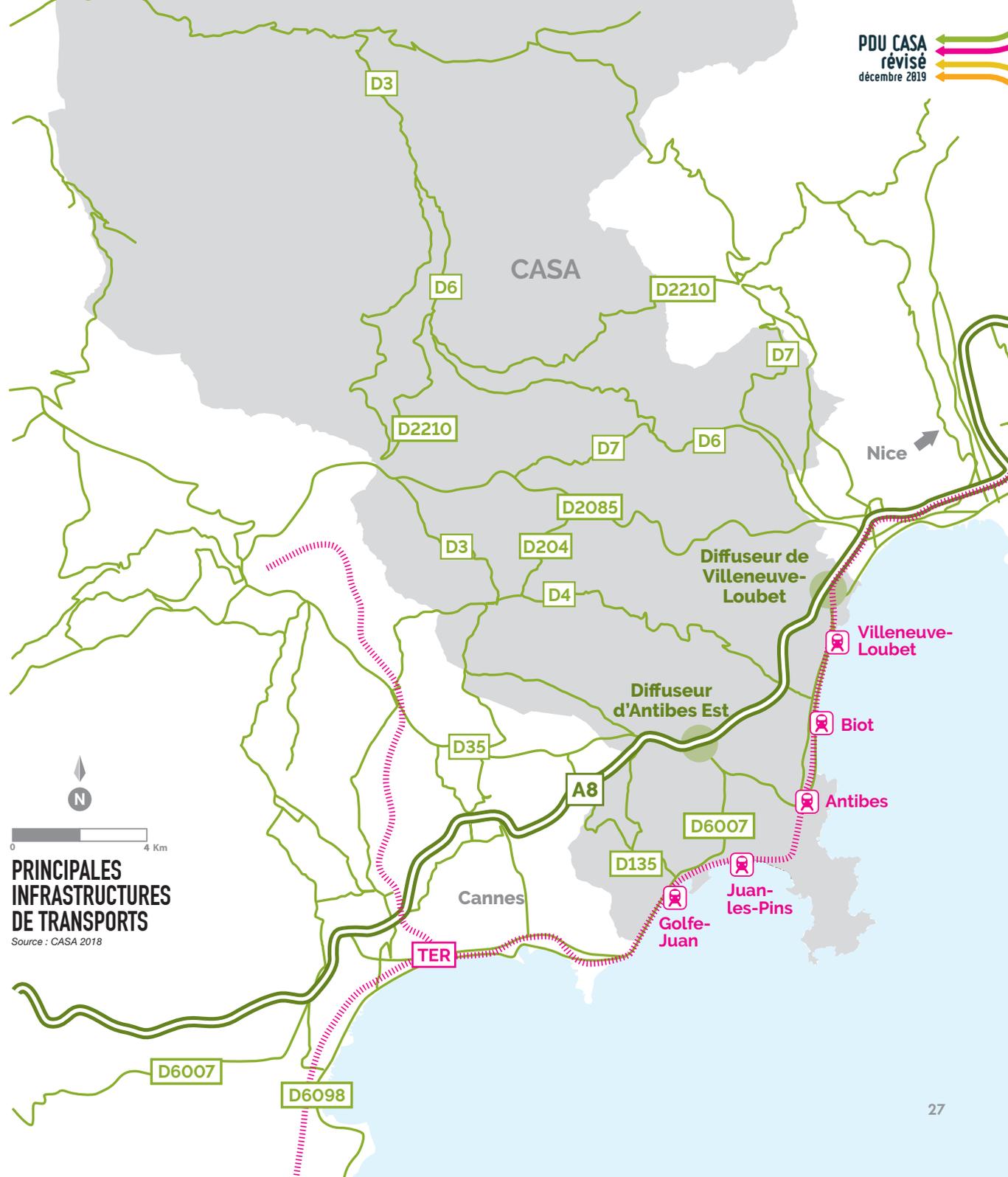
Le maillage routier départemental est complété par un réseau communal contraint également par le relief surtout dans le Moyen et le Haut-Pays. Un habitat diffus se densifie dans certains secteurs et s'accroît dans d'autres.

Enfin et de manière générale, les fonctions des voies et leurs traitements physiques manquent de cohérence. On relève de nombreuses discontinuités piétonnes dues à l'absence répétée de trottoirs, y compris dans les villages. Les voies sont souvent étroites et inadaptées aux trafics qu'elles supportent, que ce soient des flux de transit dans des quartiers d'habitation ou de trafic poids lourds sur des routes communales. Les vitesses relevées sont parfois excessives par rapport à la qualité des voies. Ces dysfonctionnements rejouent sur la qualité de vie et se traduisent par un fort sentiment d'insécurité routière et une dépendance à l'usage de la voiture pour éviter d'être en situation de piéton ou cycliste.

Le territoire de la CASA bénéficie de grandes infrastructures orientées selon un axe est-ouest et ce, en lien avec la contrainte géographique du littoral et du relief montagneux au nord.

Le réseau routier doit desservir l'ensemble du territoire dans des conditions qui ne sont pas toujours les plus satisfaisantes : certains secteurs disposent d'un relief particulièrement marqué (notamment sur le Haut-Pays), tandis que d'autres sont supports d'une urbanisation diffuse qui vient se densifier ou s'étendre.

Parallèlement à ces principaux constats vient se greffer la discontinuité d'aménagements cyclables et piétonniers, rendant difficile la pratique des modes actifs sur le territoire.



PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS
Source : CASA 2018

2.1.4 UN TERRITOIRE PARTICULIÈREMENT ATTRACTIF

La population sur le territoire de la CASA

La population de la CASA entre 2009 et 2016 subit une légère diminution de 0,80%. Cela correspond à une perte totale d'environ 1360 habitants depuis 2009.

Cependant, on observe des écarts d'évolution de la population entre les différentes parties du territoire entre 2009 et 2016 :

- Le Littoral (Antibes, Vallauris, Villeneuve Loubet littoral) : connaît une diminution de près de 12 000 habitants, soit- 10% de la population
- Le Moyen-Pays (Villeneuve Loubet centre, Biot, Valbonne, Saint-Paul-de-Vence, La Colle-sur-Loup, Roquefort-les-Pins, Opio, Châteauneuf, Le Rouret, Tourrettes-sur-Loup et Le Bar-sur-Loup) voit sa population augmenter de 14% soit +8000 habitants
- Le Haut-Pays (Courmes, Gourdon, Caussols, Bouyon, Bezaudun, Coursegoules, Cipières, Gréolières, Les Ferres, Consegudes et La Roque-en Provence) bénéficie d'une augmentation d'environ 2 500 habitants soit environ 330% liée à l'intégration des 8 nouvelles communes (la population de ces communes étant relativement stable entre 2009 et 2016).

La diminution globale de la population sur la CASA est due à un solde migratoire négatif (-1% entre 2009 et 2016), non compensé par un solde naturel positif mais faible (+0.2%).

En effet, selon l'INSEE (Insee – Région PACA 2017), les habitants ont tendance à partir s'installer dans les autres zones de l'ouest du département, voire de l'est Var (Pays de Lérins, de Grasse et de Fayence). La moitié des mouvements migratoires de la CASA ont lieu dans un environnement géographique proche ; les départs de la CASA sont toutefois plus nombreux que les arrivées. En effet, il est observé que les habitants de la Métropole Nice Côte d'Azur viennent s'installer sur le territoire de la CASA, tandis que les habitants de la CASA quittent le territoire pour s'installer à l'ouest, dans la communauté d'agglomération des Pays de Lérins mais surtout dans celle du Pays de Grasse.

Le solde naturel de la CASA, bien que légèrement positif (+0,2%), est inférieur à celui observé sur le département (+0,6%).

Le territoire de la CASA conserve cependant son attractivité puisque certains jeunes couples restent sur le territoire et construisent une vie de famille.

Ces dernières années, la population de la CASA a tendance à se stabiliser, voire à diminuer légèrement. Cette évolution qui influe sur les déplacements doit faire l'objet d'attention à l'horizon du PDU révisé.



Un territoire attractif pour les personnes âgées

Avec une augmentation de +7 % des personnes âgées de 60 ans et plus entre 2009 et 2016, on assiste sur le territoire à une nette tendance au vieillissement de la population, plus importante qu'au niveau national.

Ainsi, les personnes âgées de 60 ans et plus représentent en 2016 près de 30 % de la population.

La CASA constitue un territoire attractif pour les personnes de plus de 60 ans. Elles s'y sont installées et y restent pour y vieillir et pour profiter du climat et d'un cadre de vie agréable.

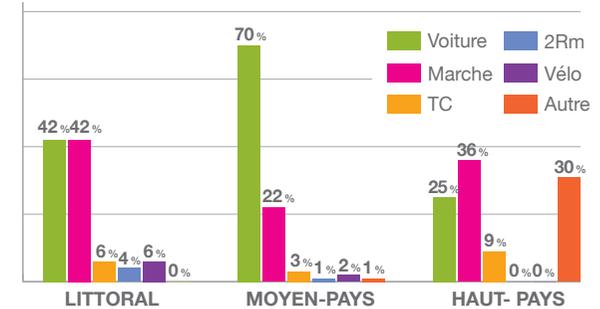
Plus particulièrement, la part des 60 ans et plus sur le territoire s'articule de la manière suivante :

- **Le Littoral** (Antibes, Vallauris, Villeneuve Loubet littoral) compte près de 35 000 personnes de 60 ans et plus (+ de 30 % de population du Littoral). Pour ces personnes âgées, près de 50 % utilisent un mode actif contre 40 % pour la voiture (et ce, pour des courtes distances) et malgré l'offre (tarification, desserte et accessibilité des arrêts), seulement 6 % utilisent les transports en commun. Ces personnes se déplacent en grande partie pour leurs loisirs et activités sportives (près de 50 %) et pour leurs achats (plus de 30 %).

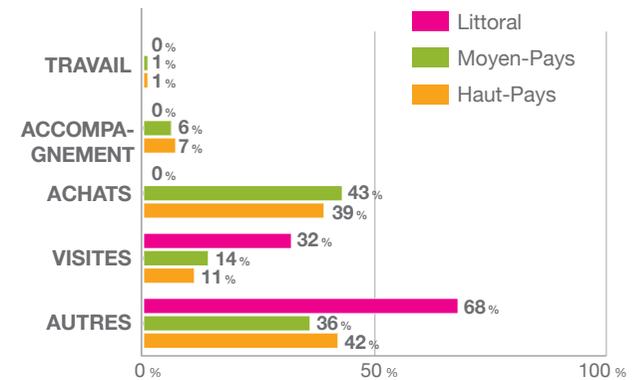
- **Le Moyen-Pays** regroupe + de 16 000 personnes de plus de 60 ans, soit 25 % de sa population. 70 % d'entre elles utilisent la voiture et 25 % les modes actifs. Leurs principaux motifs de déplacements sont les achats (40 %) et les loisirs (environ 35 %).

- **Le Haut-Pays** accueille environ 850 personnes de plus de 60 ans, ce qui représente près de 25 % de sa population. Plus de 35 % se déplacent à pied et 25 % en voiture. Leurs trajets, d'une durée moyenne de 21 minutes pour une distance de 8 kilomètres, sont plus longs que ceux effectués sur le littoral ou le Moyen-Pays (15 minutes pour 5 kilomètres en moyenne). 9 % utilisent les transports en commun (lignes interurbaines) et 35 % d'autres modes tels que l'accompagnement par d'autres personnes. Leurs principaux motifs de déplacements sont les loisirs et les activités sportives (autres motifs), ainsi que les visites (médecins, connaissances...).

Venant constituer une part importante de la population (30 %), les seniors doivent être pris en compte dans l'organisation des déplacements sur le territoire. La révision du PDU CASA devra considérer une offre de mobilité adaptée aux besoins de cette population spécifique dont la part ne fera qu'augmenter dans les années futures.



Parts modales des 60 ans et plus selon le mode de déplacements
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009



Motifs des déplacements des 60 ans et plus
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009

Un territoire attractif pour les plus jeunes

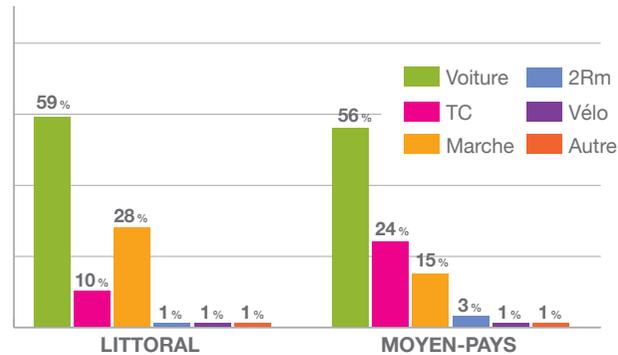
En 2016, la part des jeunes de moins de 24 ans représente, avec 46 000 personnes, 25 % de la population de la CASA.

Au sein de ce groupe d'âge, on distingue les jeunes de moins de 18 ans et les jeunes adultes, de 18 à 24 ans.

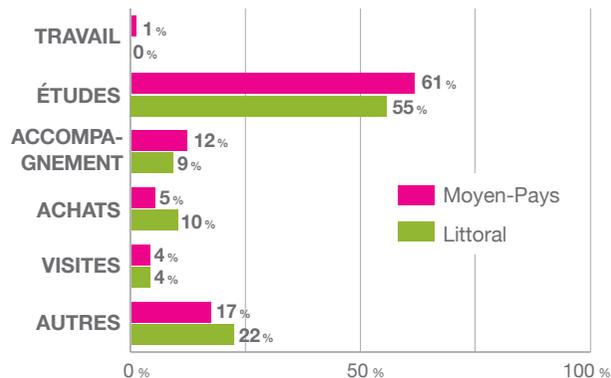
Les jeunes de moins de 18 ans se répartissent de la façon suivante sur le territoire :

- **Le Littoral** (Antibes, Vallauris, Villeneuve Loubet littoral) compte près de 19 500 jeunes de moins de 18 ans, soit près de 20 % de la population du Littoral. Pour ces jeunes, la marche à pied est un mode de déplacement privilégié, bien que la voiture, avec 60 % de part modale, reste le premier mode de déplacement. Malgré une offre de transport efficiente et accessible à tous, les transports en commun sont utilisés à seulement 10 % par les jeunes. Les études sont bien entendu leur premier motif de déplacement (55 %), suivies des loisirs (20 %)
- **Le Moyen-Pays** compte 14 000 jeunes de moins de 18 ans, soit plus de 20 % sa population. Ils se distinguent des jeunes du littoral par un usage plus important des transports en commun (25 %) et un usage moindre de la marche à pied (15 % contre 28 %). Avec 60 %, les déplacements pour leurs études représentent une part encore plus importante que sur le littoral.

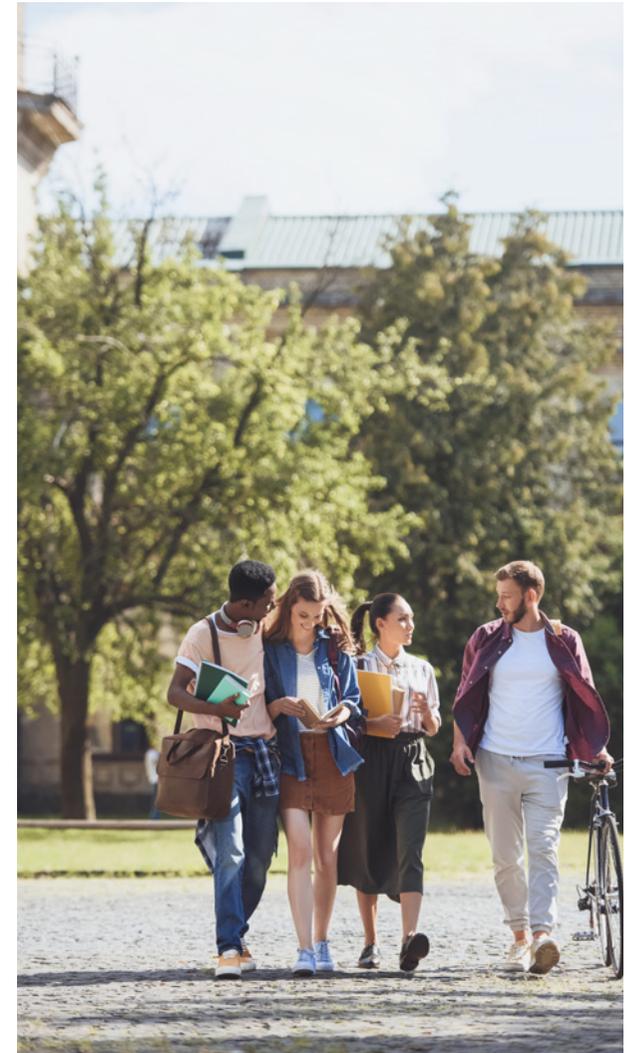
- **Le Haut-Pays** accueille 750 jeunes de moins de 18 ans, ce qui représente 20 % de sa population. L'enquête Ménages-Déplacements ne possède pas de données sur les modes et les motifs de leurs déplacements.



Part modale des jeunes de moins de 18 ans selon le mode de déplacements
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009



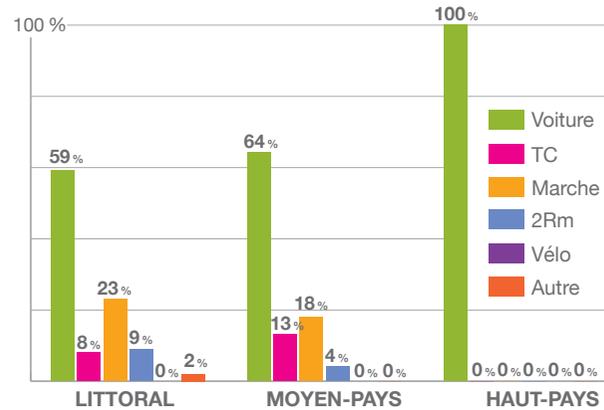
Motifs des déplacements des jeunes de moins de 18 ans
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009



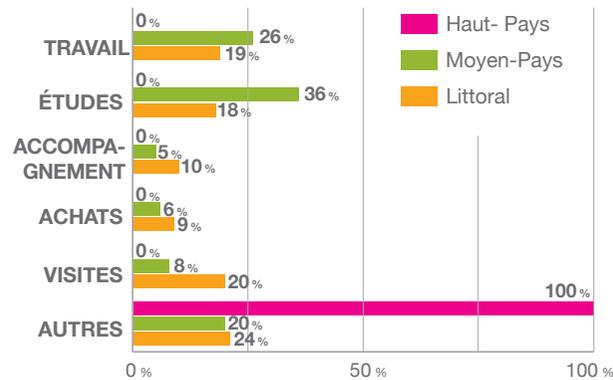
La part des jeunes de 18 à 24 ans se répartit de la façon suivante sur le territoire :

- **Le Littoral** compte près de 7 000 jeunes adultes, ce qui représente près de 7 % de sa population. Ils se déplacent à près de 60 % en voiture, à près de 25 % à pied et à moins de 10 % en transports en commun. Leurs motifs de déplacements sont d'abord les loisirs (près de 25 %), puis les études (moins de 20 %), le travail (moins de 20 % et les visites (20 %). Ce sont des personnes très mobiles.
- **Le Moyen-Pays** regroupe 5 500 jeunes adultes, soit 9 % de sa population, dont les modes de déplacements sont à 65 % la voiture, près de 20 % la marche à pied et plus de 10 % les transports en commun. Ils se déplacent d'abord pour les études (à plus de 35 %), pour le travail (à plus de 25 %) et pour les loisirs (20 %).
- **Le Haut-Pays** compte 170 jeunes adultes, soit 5 % de sa population, qui se déplacent essentiellement en voiture pour les loisirs et activités sportives.

Les données du Ministère de l'enseignement, de la recherche et de l'innovation recensent en 2016 7 000 étudiants dans les établissements d'enseignement supérieur présents sur le territoire de la CASA, dont près de 90 % sur la technopole Sophia Antipolis (université de Nice, école de commerce SKEMA, écoles d'ingénieurs telles que EUREKOM, Ecole des Mines., Centre International de Valbonne et lycée professionnel Léonard de Vinci).



Part modale des jeunes de 18 à 24 ans selon le mode déplacements
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009



Motifs des déplacements des jeunes de 18 à 24 ans
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009

Une part importante des jeunes de moins de 18 ans se déplace en voiture, avec ses parents ou autres accompagnants. Pour leurs déplacements effectués seuls, ils préfèrent la marche à pied sur le littoral et les transports en commun dans le Moyen-Pays. Ils se déplacent d'abord pour leurs études, loisirs et activités extra-scolaires.

Les jeunes adultes, très mobiles, se déplacent d'abord en voiture, puis à pied et enfin en transports en commun. Leurs déplacements sont liés au travail, aux études, aux loisirs, aux visites et aux achats.

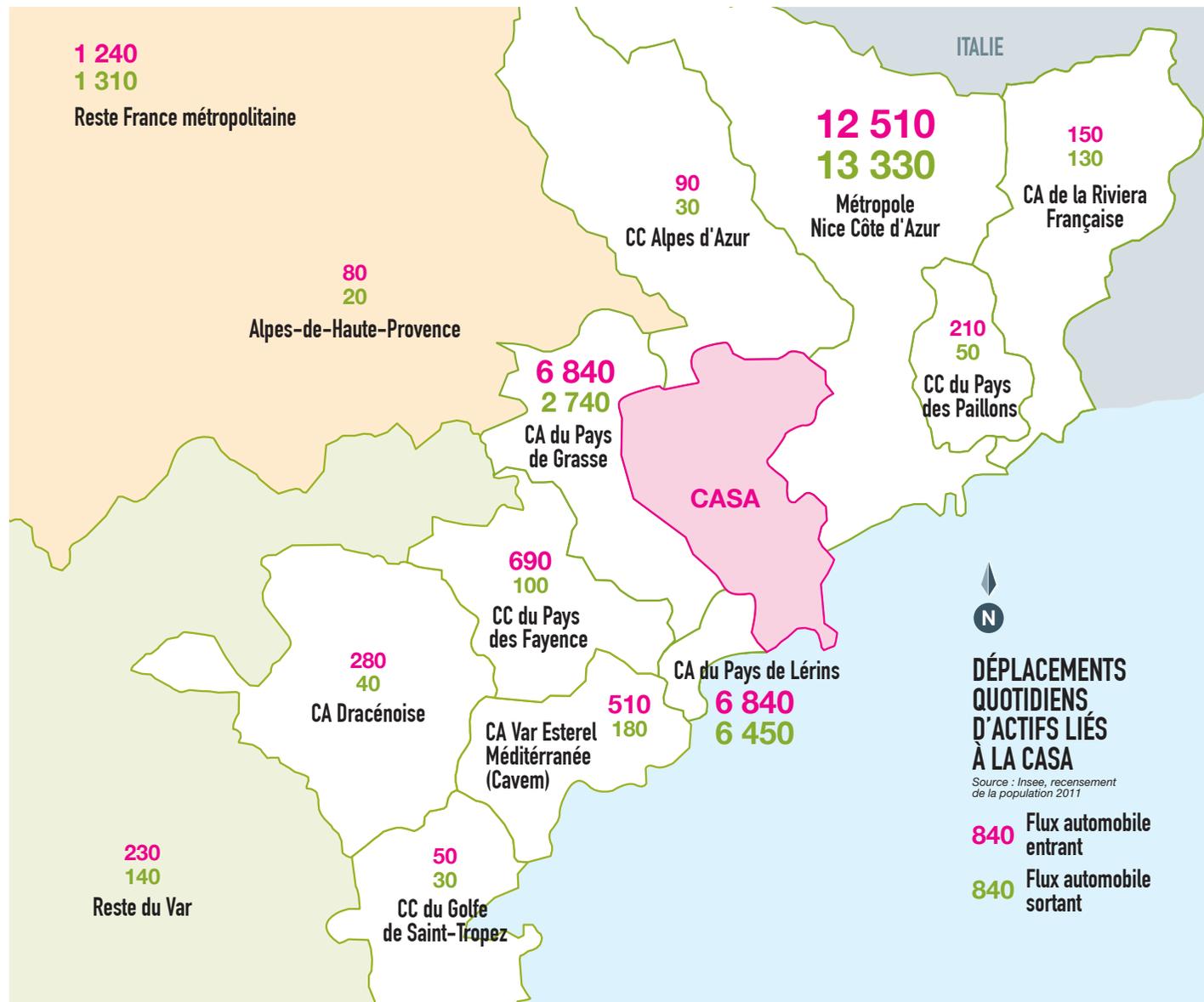
Un territoire attractif sur le plan économique

La croissance continue des emplois sur le territoire de la CASA (+ 0.18 %, soit environ 150 emplois entre 2009 et 2014) est supérieure à la moyenne départementale.

Le nombre d'emplois sur le territoire de la CASA et son évolution, démontrent sa forte attractivité et son dynamisme économique. En effet, le territoire bénéficie d'une main d'œuvre qualifiée, d'emplois de plus en plus diversifiés et d'écarts qui se réduisent entre les cadres et les professions intellectuelles supérieures et les autres catégories socio-professionnelles.

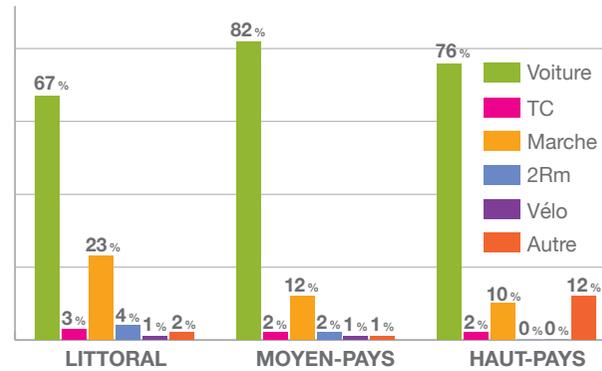
Sur l'ensemble des 76 500 emplois recensés sur le territoire communautaire en 2014 et maintenus en 2016, près de 80 % sont situés à Antibes et à Sophia Antipolis (environ 36 000 sur Sophia). En complément de ces deux grands pôles d'emplois, d'autres pôles importants se développent, assurant un taux d'emplois global réparti un peu partout sur le territoire (Les Maurettes et Bel Air à Villeneuve Loubet, la Sarrée et les usines Mane à Bar-sur-Loup, Pré du Lac à Châteauneuf).

Parmi ces actifs en constante augmentation, seulement 43 % résident sur le territoire, engendrant donc des déplacements domicile-travail de plus en plus nombreux entre la CASA et les territoires limitrophes (+26 % entre 1999 et 2011). Près de ¾ de ces déplacements étant effectués en voiture particulière, leur impact est lourd en termes de congestion quotidienne et de contribution à la détérioration de la qualité de l'air.

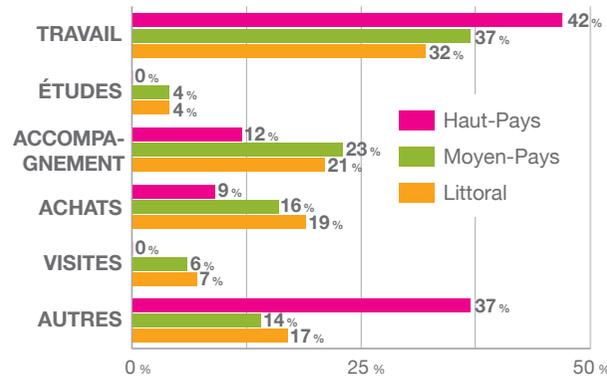


Les 81 000 actifs du territoire se répartissent comme suit sur celui-ci :

- **Le Littoral** compte plus de 52 000 actifs, ce qui représente près de la moitié de sa population. Près de 70 % d'entre eux utilisent la voiture pour se déplacer, 25 % un mode actif et 3 % les transports en commun. Très mobiles, ils se déplacent pour le travail (plus de 30 %), pour accompagner d'autres personnes (plus de 20 %), pour effectuer des achats (près de 20 %) et pour leurs loisirs (17 %).
- **Le Moyen-Pays**, compte près de 27 000 actifs, ce qui représente plus de 40 % de sa population. Ceux-ci se déplacent à plus de 80 % en voiture, à 13 % à pied ou en vélo et à 2 % en transports en commun. Leurs motifs de déplacement sont le travail (près de 40 %), l'accompagnement d'autres personnes (plus de 20 %), les achats (plus de 15 %) et les loisirs (près de 15 %).
- **Le Haut-Pays**, compte près de 1 700 actifs, ce qui représente environ la moitié de sa population. 75 % utilisent la voiture pour se déplacer, 10 % pratiquent la marche à pied et 2 % prennent les transports en commun. Ils se déplacent d'abord pour le travail (près de 45 %), pour leurs loisirs (près de 40 %), pour accompagner d'autres personnes (plus de 10 % et pour effectuer des achats (près de 10 %).



Partes modales des actifs selon le mode de déplacements
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009



Motifs de déplacements des actifs
Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009

La CASA est marquée par trois filières d'excellence :

- Le secteur « information-communication et informatique (1^{er} employeur, 25 %) ;
- Le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques (2^e employeur, 21 %) ;
- Le tourisme et services d'hébergement et de restauration (3^e employeur, 17 %).

Ces trois domaines majeurs d'activités structurent le territoire et les types d'emplois qui s'y développent :

- Des emplois à forte compétence et valeur ajoutée,
- Mais aussi des emplois liés au tourisme en grande partie saisonniers.

Les actifs représentent entre 40 et 50 % de la population du territoire. Cette tranche d'âge (25 à 59 ans) utilise la voiture pour les 3/4 de ses déplacements en moyenne. L'utilisation des transports en commun reste marginale, avec 2 à 3 %. Cette population, très mobile, se déplace d'abord pour des motifs professionnels, d'accompagnement puis de loisir.

L'attractivité économique du territoire qui emploie un grand nombre d'actifs non résidant génère d'importants flux de déplacement en voiture.

Un territoire attractif sur le plan touristique

De manière générale, la CASA bénéficie de l'attractivité touristique de la Côte d'Azur qui accueille chaque année plus de 11 millions de visiteurs, dont 17 % sur le territoire de la CASA.

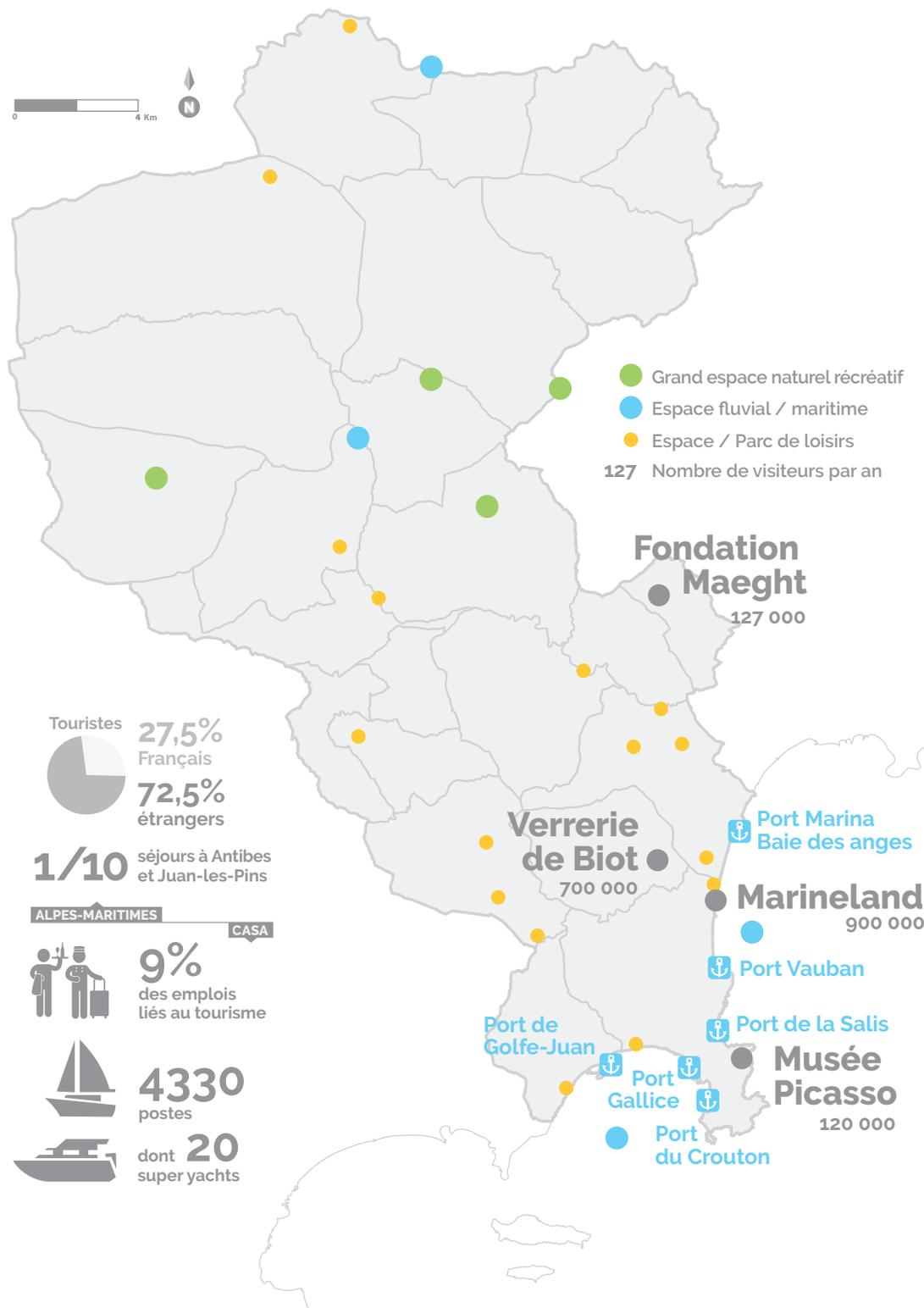
La CASA dispose en effet de plusieurs sites touristiques majeurs :

- Marineland à Antibes (plus d'un million de visiteurs en 2014) ;
- La Verrerie de Biot (plus de 700 000 visiteurs en 2014) ;
- Le Musée Picasso à Antibes (près de 160 000 visiteurs en 2014) ;
- La Fondation Maeght à Saint-Paul-de-Vence (127 000 visiteurs en 2014).

Les espaces naturels remarquables situés dans le Haut-Pays et les stations balnéaires des communes littorales viennent renforcer l'attractivité touristique du territoire.

Cette affluence touristique, si elle est particulièrement forte durant la saison estivale, existe toute l'année.

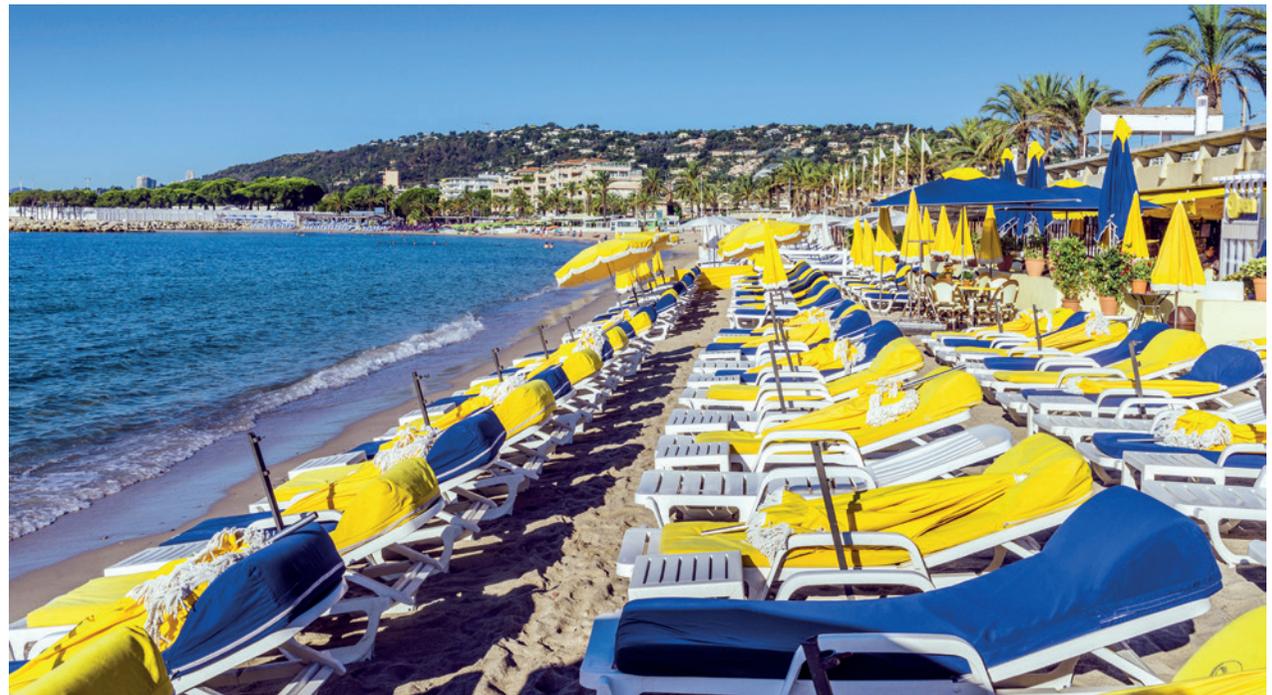
De plus la Côte d'Azur accueille, après Paris, le 2ème aéroport de France (13 millions de passagers en 2017) et, après Londres, le 2ème pôle aéroportuaire d'affaires d'Europe. Les ports de Nice, Villefranche, Monaco, Cannes et Antibes ont accueilli plus de 500 escales de croisières et près de 800 000 croisiéristes en 2014.



Ce sont des déplacements qui diffèrent de ceux évoqués dans les paragraphes précédents (déplacements domicile-travail, du quotidien).

Ces trajets touristiques sont des déplacements liés aux différents pôles/sites touristiques ou en lien avec des activités ou commerces liés au tourisme qui doivent être améliorés ou optimisés dans la révision du PDU de la CASA.

Le territoire de la CASA bénéficie d'une attractivité croissante sur le plan touristique nécessitant un accompagnement en matière de mobilité, afin de préserver toutes les qualités paysagères, architecturales et patrimoniales du territoire (véritables atouts touristiques) tout en veillant à garantir un cadre de vie plus durable pour ses habitants.



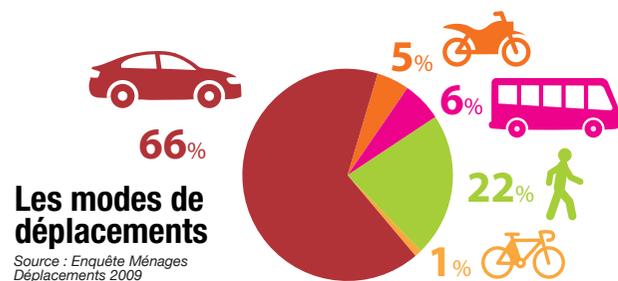
2.2. DE FORTS ENJEUX DE MOBILITÉ

2.2.1 COMMENT SE DÉPLACENT LES HABITANTS DE LA CASA ?

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération, les déplacements par jour et par habitant sont de l'ordre de 20 km, pour un budget temps de 60 minutes.

Selon l'Enquête Ménages-Déplacements de 2009, 620 000 déplacements sont réalisés quotidiennement à l'intérieur du territoire et ce, pour différents motifs :

- Environ 20-25 % pour le travail
- Environ 20-25 % pour les achats
- Près d'un déplacement sur deux est un déplacement dit contraint, effectué pour le travail, les études ou pour accompagner d'autres personnes.



2.2.2. UNE PART TOUJOURS HÉGÉMONIQUE DE LA VOITURE ET DES 2 ROUES MOTORISÉS

Pour se déplacer, les habitants privilégient encore très fortement la voiture particulière (66 %). À titre de comparaison, la part de la voiture est de 46 % sur la Métropole Nice Côte d'Azur. Cette situation s'explique en partie par la configuration du territoire, extrêmement hétérogène, avec un Moyen-Pays diffus et une densité extrêmement faible sur plusieurs secteurs de montagne.

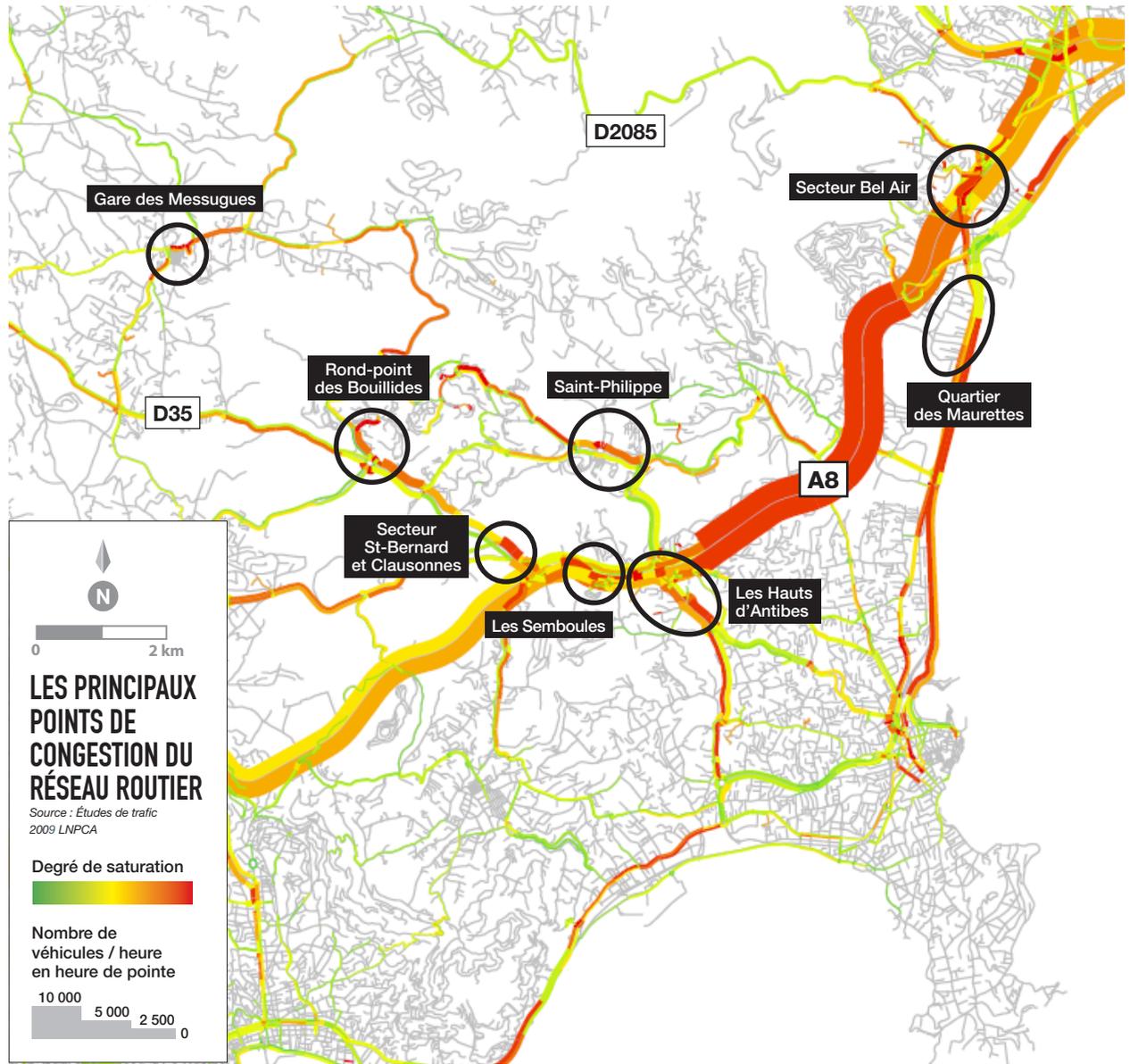
À l'échelle de la CASA, 4/5 des flux « domicile-travail » sont effectués en véhicule particulier.

- L'autoroute A8 et les accès à la technopole de Sophia Antipolis génèrent la majeure partie des dysfonctionnements liés à ce recours quasi exclusif à la voiture individuelle.
- Le nombre de véhicules sur la route continue en effet de croître et le réseau de voies nationales (A8), départementales et communales arrive à saturation sur le littoral et le Moyen-Pays de la CASA (50 000 véhicules transitent par jour sur la RD35 entre Antibes et la technopole de Sophia Antipolis, aux heures de pointes).

Parallèlement, les temps de parcours sont multipliés par 2,5 sur la technopole Sophia Antipolis.

Les secteurs des Maurettes et de Bel Air à Ville-neuve Loubet constituent également deux points noirs importants avec 3000 véhicules aux heures de point le soir (cumul des usages professionnels et commerciaux).

Cette congestion entraîne environ 25 journées de travail perdues par an et par actif, entre Nice et Sophia Antipolis et engendre une exposition de près de 300 000 personnes aux dépassements des valeurs limites pour les polluants réglementés sur leur lieu de résidences, dans les Alpes-Maritimes, en 2017 (source Air PACA 2018).



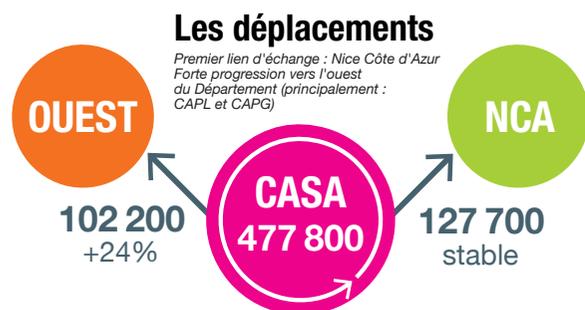
Zoom sur les deux roues motorisées

Les deux roues motorisées jouent un rôle beaucoup plus important que les vélos sur le territoire. Leur usage, comme alternative à la voiture, n'est pas à encourager, en dépit de leur avantage en terme de surface occupée (circulation et stationnement), parce qu'ils sont plus polluants, plus bruyants et sont impliqués dans bien plus d'accidents graves.

Les trajets domicile-travail : des échanges avec l'extérieur équilibrés

Les trajets Domicile-Travail se caractérisent par une forte interdépendance entre la CASA et les collectivités voisines. Sur les 76 500 emplois que compte la CASA, les deux tiers sont occupés par des actifs résidant dans l'agglomération.

31 % des actifs de la CASA travaillent hors du territoire dont plus de la moitié (53 %) sur la Métropole Nice Côte d'Azur. Comme le nombre d'actifs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est presque égal à celui des emplois, les échanges entre les actifs entrant et sortant de l'agglomération sont pratiquement équilibrés.



L'offre de stationnement public

Concernant les principaux centres urbains du littoral :

- À Antibes et Vallauris, l'offre de stationnement est cohérente au regard du nombre d'habitants et les parkings publics conservent une réserve de capacité.
- À Villeneuve Loubet, l'offre de stationnement semble suffisante (notamment en lien avec le secteur des Plans).
- Les communes de Valbonne et de Biot disposent de places de stationnement aux abords des villages, requalifiés ou en cours de requalification.

Certains dispositifs résultant de l'évolution réglementaire de janvier 2017, ont été mis en place dans l'objectif d'inciter les citoyens à modifier leurs comportements et opter pour des moyens de transport alternatifs : zones bleues, dépose minute, stationnements payants avec définition d'un zonage favorisant la rotation, tarification spécifique résidents et professions libérales...

Aussi, la requalification des centres et le réaménagement de certains espaces publics et trottoirs afin de redonner la place aux piétons, ont été largement engagés et seront poursuivis pour maintenir leur attractivité.

De manière générale, les villages et centres historiques de la CASA, à la fois très attractifs sur le plan résidentiel et touristique, mais inadaptés à l'usage de l'automobile, ont mis en œuvre :

- Un contrôle physique des accès avec des bornes rétractables ou escamotables (Saint-Paul, Gourdon, Tourrettes sur Loup, Biot, Valbonne, Villeneuve Loubet village, Vallauris et Antibes)
- Des traitements de qualité sur voirie interne (pavement des rues et des placettes)
- La mise en place de zones 30, zones 20 et zones de rencontre
- Des parkings extérieurs aux villages, en surface (Gourdon, Biot-Saint-Eloi et Bâchettes) ou plus éloignés du village (Tourrettes sur Loup, parking du stade de Biot, le parking Sainte Claire à Saint-Paul ou celui des Marronniers à Valbonne).

L'offre de stationnement privé

Selon l'Insee, chaque véhicule n'est en circulation que 10% du temps. Il passe en moyenne 90% de son temps en stationnement. Le nombre de véhicules stationnés sur le domaine public est en constante augmentation en lien avec la croissance continue du nombre d'automobiles des ménages (en moyenne 49% des ménages possèdent 1 voiture, 30% possèdent 2 voitures et plus et 21% n'en possèdent pas) et qui a pour conséquence une progression importante du parc de véhicules sur le territoire. En conséquence, l'espace public est de plus en plus saturé, ce qui contribue à dégrader le paysage urbain, à perturber le cheminement des piétons, des bus...

Liée au résidentiel

Réglémenté dans le cadre des documents d'urbanisme communaux, le nombre de stationnements indiqué dans les zones résidentielles est de plus en plus important avec des surfaces imperméabilisées liées au stationnement de plus en plus grandes.

Liée aux activités tertiaires

L'abondance de stationnements gratuits dont bénéficient les salariés de la technopole de Sophia Antipolis, qui totalise une surface équivalente à la surface bâtie, agit comme une invitation à utiliser la voiture particulière.

Liée aux livraisons

En dehors des aires de transport de fonds, développées dans plusieurs communes, les aires de livraisons sont essentiellement concentrées sur les principaux centres urbains du littoral. Elles consti-

tuent le principal outil d'accueil des véhicules de marchandises dans ces centres urbains. Elles complètent les réglementations globales sur le stationnement ou l'arrêt des véhicules, prises dans certaines communes.

Dans le Moyen et le Haut-Pays, dans des communes moins urbaines, les aires de livraisons ne sont pas identifiées comme telles. L'organisation des livraisons dans les centralités de ces territoires reste difficile en raison du caractère ancien du bâti. Toutefois, des mesures spécifiques ont été définies (limitations des accès aux centres, aménagements d'aires de livraisons par les générateurs de marchandises...).

Aussi, des aires de livraisons ont été réalisées mais nécessitent des mises aux normes, nécessitant une uniformisation sur l'ensemble du territoire de la CASA.

Les aires de livraisons sont un outil efficace, si elles sont bien dimensionnées et bien positionnées. En ce domaine, des efforts importants ont été entrepris (ex : aires en pan coupé) mais il reste encore de nombreux cas de non-respect des normes et des incohérences en terme de signalisation (ex : différentes couleurs de peinture, différents types de panneaux, etc.). Bien que très utiles, les aires de livraisons ne peuvent pas répondre efficacement aux pointes d'activités touristiques, pour lesquelles d'autres solutions doivent être envisagées.

Enfin, toutes les communes du territoire disposent de places en faveur des personnes à mobilité réduite, pleinement disponibles pour ces personnes

La voiture bénéficie d'une place privilégiée sur le territoire de la CASA. C'est le mode de déplacement préférentiel pour un certain nombre d'usagers du territoire et notamment les personnes venant travailler sur la technopole Sophia Antipolis ou les personnes habitants sur le territoire et allant travailler sur les territoires voisins. Ces nombreux déplacements automobiles génèrent de la congestion routière, et avec elle un allongement des temps de parcours et un étalement des heures de pointe.

Y compris en dehors des déplacements domicile-travail, la voiture reste le mode de déplacement prédominant, avec un partage modal faible.

Il apparaît ainsi nécessaire de rééquilibrer le choix du mode de déplacements, au profit des transports en commun et des modes actifs pour développer une mobilité durable au profit d'un territoire attractif.

L'offre de stationnement, globalement satisfaisante, nécessite une surveillance quant aux réglementations en vigueur et une offre plus adaptée sur les différents lieux d'échanges.

2.2.3. DES MODES ACTIFS EN CROISSANCE MODÉRÉE

La pratique de la marche à pied sur le territoire de la CASA

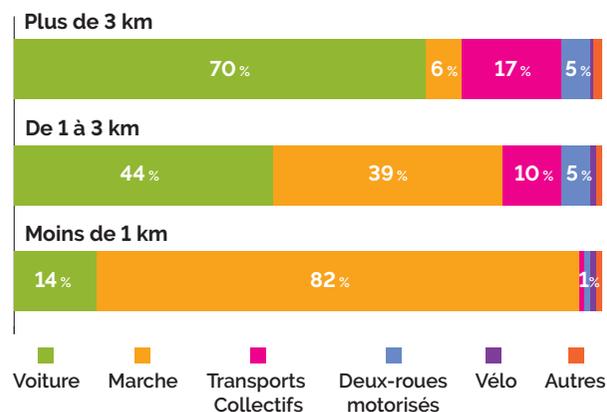
Avec 22 % des déplacements sur l'agglomération, la marche à pied est le mode privilégié pour les déplacements non contraints (achats...) et en centre-ville urbain. La distance moyenne parcourue est de 700m. Le relief et le manque d'aménagements, malgré des réalisations notables depuis 2008, sont évoqués comme des freins à la marche.

Aussi, pour redonner le plaisir de la marche, la cohabitation avec les autres modes de déplacements doit être soigneusement pensée, et les espaces réservés aux piétons, élargis. Des traitements urbains en faveur des piétons incitent à une plus grande pratique de la marche utilitaire et de la marche-loisir.

Sur le territoire de la CASA, la qualité des aménagements est très hétérogène. Il est constaté des absences fortes en aménagements piétonniers et des discontinuités dans les cheminements existants. Toutefois, les communes participent à redonner la place aux piétons en ville.

Les zones de circulations apaisées, telles que les aires piétonnes et les zones de rencontres, se sont développées au sein des communes de la CASA (suite à la mise en place du Code de la rue de 2008), et ont permis de reconquérir l'espace public au profit des piétons.

Les déplacements piétonniers sont souvent confrontés à la problématique de coupures urbaines (grands axes routiers, chemins de fer...) et barrières naturelles (rivières, vallons,..) qui contraignent le piéton à réaliser des détours significatifs. On peut citer comme exemple la zone littorale dont l'accès à pied est rendu difficile par la présence de la voie ferrée ce qui nuit à son attractivité. Le piéton doit pouvoir bénéficier de cheminements accessibles, directs, sécurisés.



L'enquête Ménage Déplacements de 2009 précise que :
 « 82 % des déplacements inférieurs à 1 km se font à pied (déplacements de proximité) ; au-delà de 3 km, cette tendance s'estompe en faveur de la voiture. »

Source : pourcentages issus de l'Enquête Ménages-Déplacements - 2009

Par ailleurs, de nombreuses discontinuités piétonnes persistent sur le territoire. Elles s'expliquent par l'évolution de villages ruraux en centres urbains avec un habitat diffus en périphérie qui ne s'est pas accompagnée d'aménagements piétons suffisants. C'est pour répondre à cet objectif que le PDU encourage les actions permettant d'améliorer la continuité de ces cheminements et la sécurisation des traversées piétonnes.

La technopole de Sophia Antipolis présente également une faible disposition à la marche à pied et ce, malgré la présence de cheminements piétons qui permettraient aux actifs de prendre leur déjeuner sans recourir à leur voiture ou de rejoindre des points d'arrêts des transports en commun ou de covoiturage pour effectuer leurs trajets domicile-travail.

Cependant l'absence de connexions directes depuis les entreprises (clôture de sécurisation autour des sites) pour rejoindre ces cheminements piétonniers, peut entrainer de longs détours pour les salariés.

Les personnes à mobilité réduite souffrent plus que tous les usagers des insuffisances au niveau des aménagements piétonniers qui doivent désormais être pris en compte dans tout projet d'aménagement de l'espace public.

Considérer leurs besoins spécifiques permet d'améliorer sans cesse la qualité des cheminements et de penser une ville accessible à tous.



Zone de rencontre à Vallauris

La pratique du vélo

À l'échelle de la CASA, les trajets à vélo représentent une part très faible de l'ensemble des déplacements, avec à peine plus de 1 % de part modale, et restent donc sensiblement identiques à ceux de 2009 (source Enquête Ménage Déplacements).

Cette faible part du vélo résulte de l'association du vélo au sport et au loisir et non aux déplacements « utiles » (82 % des pratiquants parcourent une distance supérieure à 10km), ainsi que des discontinuités cyclables.

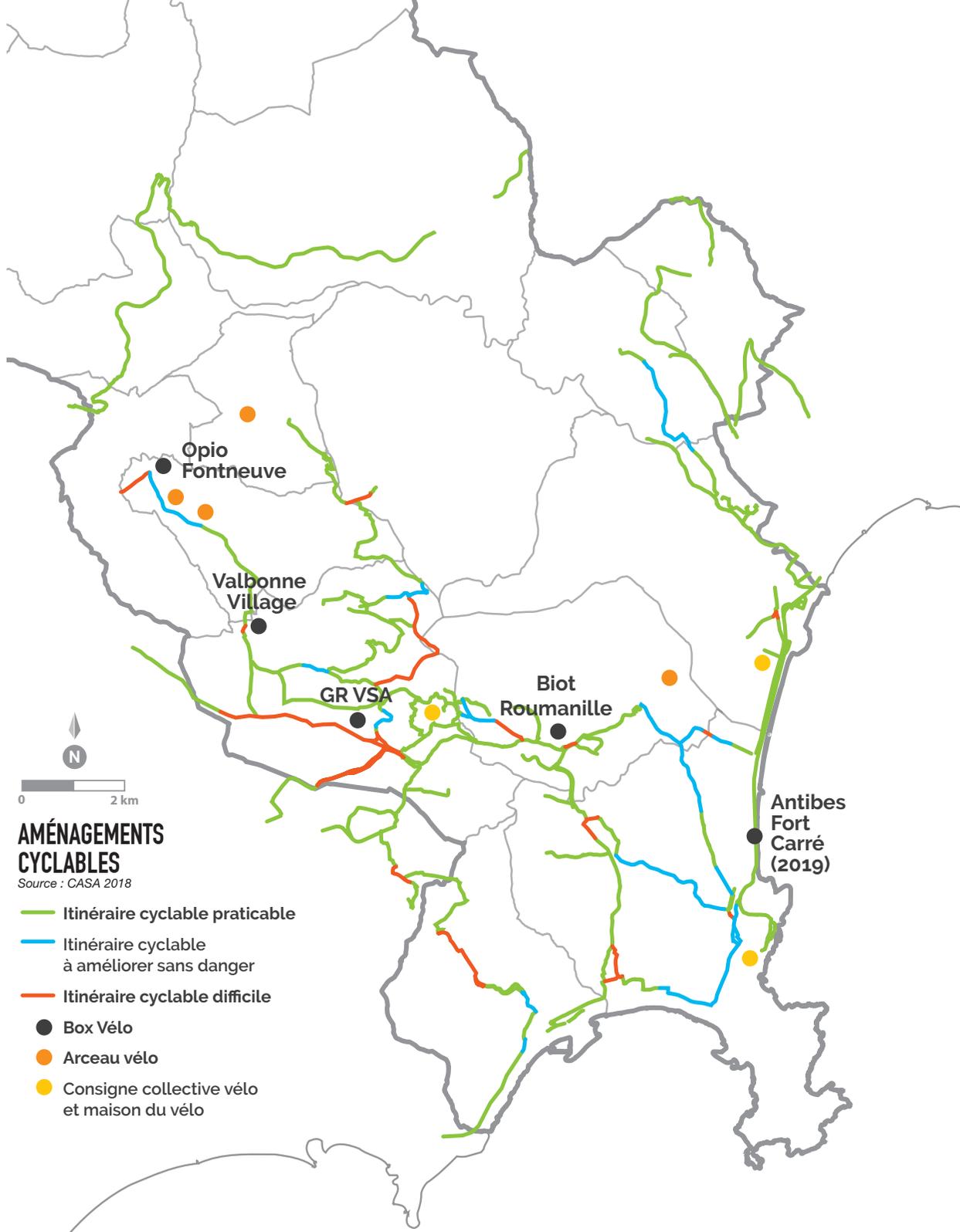
On compte aujourd'hui une centaine de kilomètres d'aménagements cyclables sur le territoire de la CASA, soit une augmentation conséquente du réseau cyclable depuis 2008, qui ne comptait alors qu'une quinzaine de kilomètres d'aménagements cyclables.

Ce réseau souffre cependant de ruptures qui ne permettent pas à la plupart des usagers de bénéficier d'un itinéraire continu et sécurisé à vélo. Le réseau reste donc sous-utilisé. La suppression des discontinuités cyclables est un des leviers d'actions pour faire bénéficier le réseau d'une fréquentation importante.

Au-delà de la réalisation d'infrastructures en site propre dédiées au vélo, de nouveaux aménagements instaurés suite à la mise en place du Code de la rue de 2008 (zone de rencontres, zone 30...) ont pu voir le jour sur quelques communes, en particulier dans les centres urbains et centre-bourgs. Ces aménagements restent encore trop peu nombreux. Il s'agit de les multiplier et ainsi permettre de favoriser la circulation du cycliste, dans des espaces particulièrement contraints qui ne permettent pas la réalisation d'infrastructures dédiées pour les vélos.

La faiblesse du nombre de stationnements vélos (arceaux, consignes individuelles, consignes collectives...) est un frein majeur à la pratique du vélo. Un déploiement conséquent du stationnement vélo pour desservir les équipements recevant du public, ainsi que les pôles générateurs de déplacements et intermodaux, est nécessaire pour développer la pratique.

Le manque de services vélos (point d'accueil vélo, prêt de vélos électriques, locations, entretien et réparation) est aussi un facteur qui ne permet pas de familiariser la population avec l'univers du vélo et de faire valoir les bénéfices apportés par ce mode de déplacement.



Enfin, pendant de nombreuses années, la déclivité du territoire a été un des principaux freins à l'utilisation du vélo pour les déplacements du quotidien. Sa pratique se limitait alors à un nombre restreint d'utilisateurs sportifs.

Grâce à la démocratisation du vélo à assistance électrique et son essor exponentiel ces dernières années, ce mode est devenu une alternative intéressante à la voiture individuelle pour les déplacements domicile – travail. En effet, certains trajets effectués en vélo électrique peuvent être plus longs, plus rapides et moins éprouvants.

En heures de pointe, notamment. Couplés à des itinéraires accessibles, sécurisés, confortables et lisibles, ces déplacements en vélo à assistance électrique peuvent s'avérer comme une solution de mobilité efficace pour répondre aux problèmes de congestion routière, et concurrentielle en temps de parcours par rapport à la voiture individuelle.

C'est dans ce contexte et pour répondre à ces enjeux que la CASA a initié un Plan Vélo en 2016, articulé autour de grands axes :

- Promouvoir l'usage du vélo
- Favoriser le stationnement vélo
- Sécuriser la continuité des itinéraires
- Travailler en concertation avec les gestionnaires de voirie sur la réalisation des infrastructures cyclables



Consignes individuelles sécurisées à Sophia Antipolis

Un grand nombre de cheminements piétonniers sont encore discontinus, inconfortables, voire inexistants, ce qui ne facilite pas la mobilité des personnes à mobilité réduite.

Malgré les aménagements cyclables, la mise en place de stationnements vélos et les actions de promotion de son usage réalisés ces dernières années, la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien reste faible.

Quelques réalisations sur 2016 -2018

- Création de la communauté d'usagers du vélo : 50 membres en 2016 et près de 500 membres en 2018
- Mise en place d'une gouvernance spécifique, organisée autour d'un acteur principal : la communauté d'usagers du vélo permettant de valoriser et co-construire la politique cyclable
- Partenariat entre la CASA et le Département pour la réalisation d'études et de travaux visant à résoudre des « points noirs » pour les cyclistes
- 12 consignes individuelles sécurisées vélo installées sur la technopole de Sophia Antipolis, Valbonne Village et Opio (voir photo ci-dessus)
- Ouverture d'une consigne collective de 18 places au niveau du Pôle d'Echanges d'Antibes
- Ouverture d'une maison du vélo à Sophia Antipolis en décembre 2018 (offre multi-services).

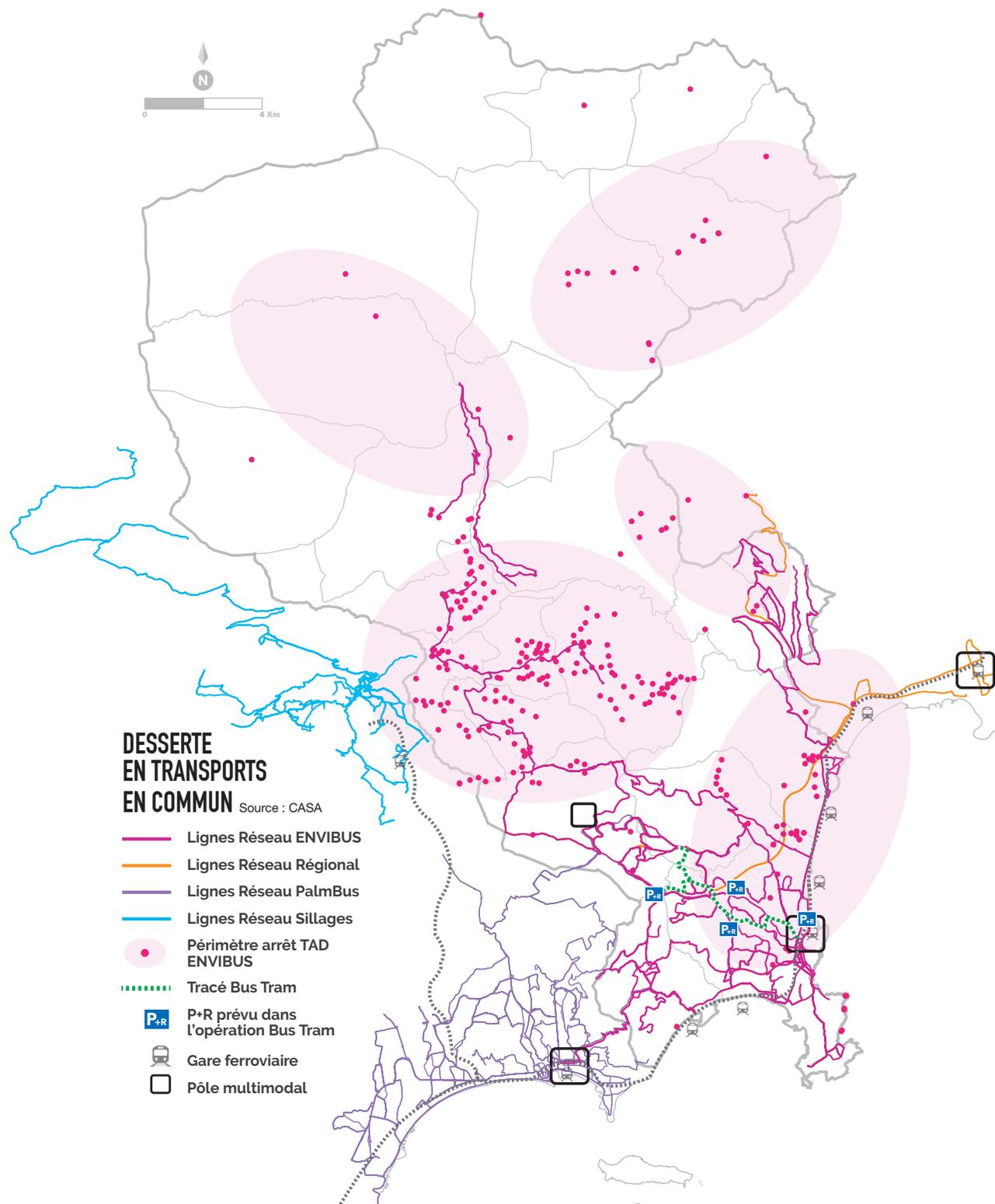


2.2.4. DES TRANSPORTS EN COMMUN DE PLUS EN PLUS ATTRACTIFS

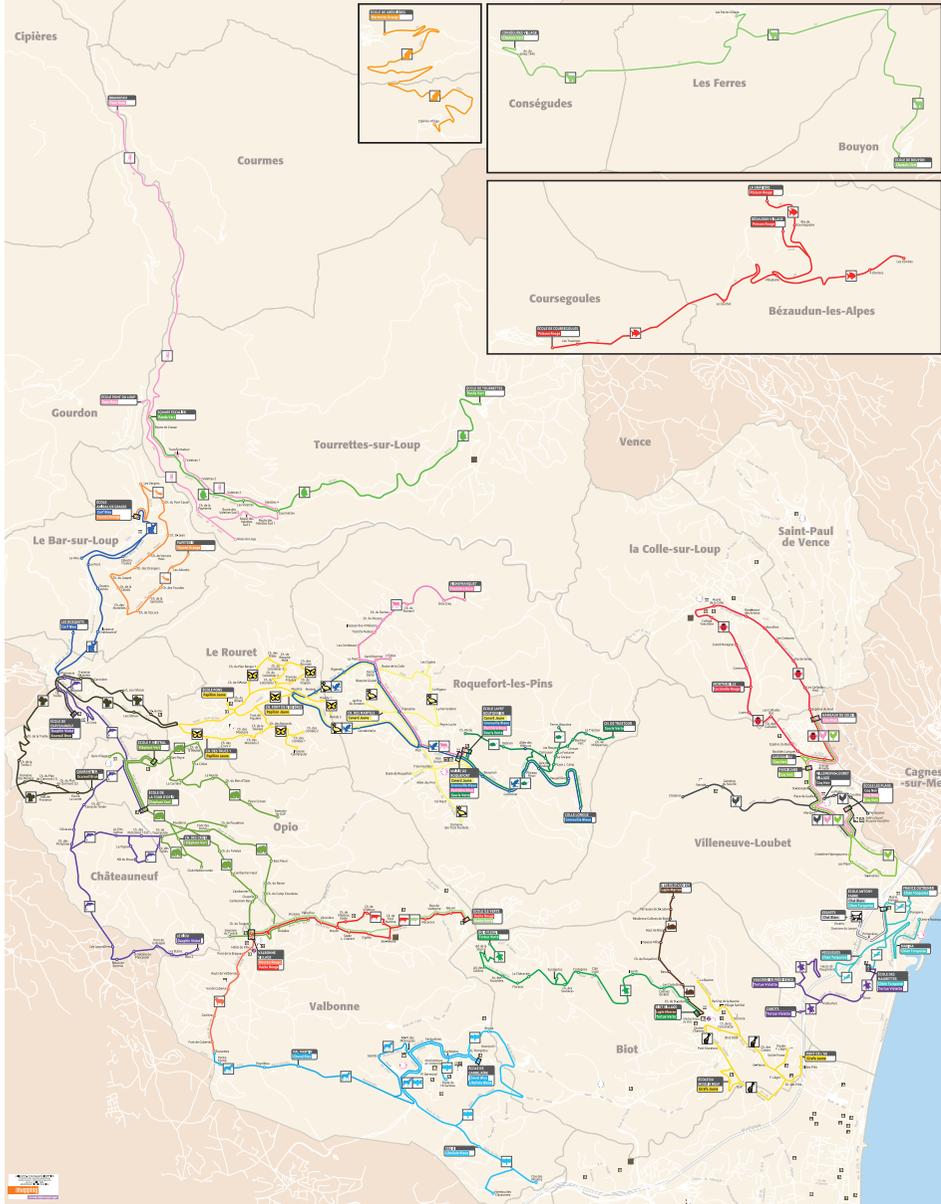
Les transports en commun routiers ne représentant encore que 6 % des déplacements de l'agglomération, leur fréquentation est en hausse et atteint environ 8,6 millions de passagers en 2018, soit deux fois plus de passagers entre 2010 et 2018. En effet, environ 7 800 000 usagers fréquentent les lignes urbaines, 650 000 les lignes scolaires et 130 000 le transport à la demande.

Le réseau de bus Envibus de la CASA est constitué de :

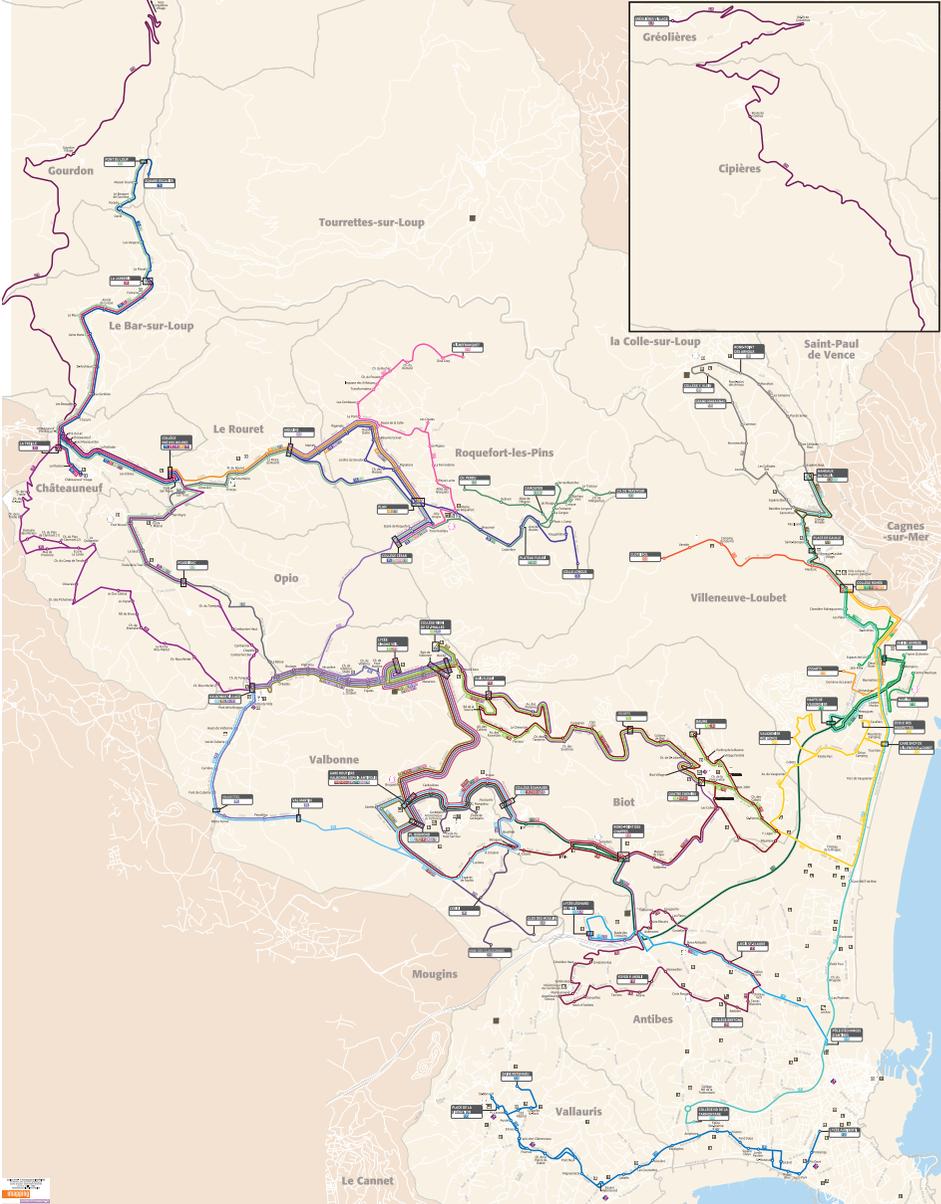
- 1 ligne de bus-tram (bus à haut niveau de service) en service partiellement en 2020 ;
- 22 lignes régulières urbaines et 5 navettes centre-ville ;
- 63 lignes scolaires desservant 38 établissements (cf. carte page suivante) ;
- 2 navettes estivales : 1 navette des neiges (Antibes > Gréolières) et une navette estivale (Golfe-Juan – Biot – Villeneuve Loubet) ;



Plan du Réseau de Transports Scolaires de
l'Agglomération Sophia Antipolis : dessertes Écoles Maternelles et Primaires



Plan du Réseau de Transports Scolaires de
l'Agglomération Sophia Antipolis : dessertes Collèges et Lycées



- **Un service de transport à la demande (TAD Icilà)**

Le service Icilà d'Envibus est un service de transport à la demande souple et pratique qui permet de voyager sur le territoire de la CASA en complément des lignes régulières. Les navettes Icilà n'empruntent pas d'itinéraires fixés et ne respectent pas d'horaires précis. Un(e) opérateur(rice) se charge de la réservation des trajets afin d'offrir une solution de transport adaptée à chaque voyageur. La tarification du service est la même que pour le reste du réseau. 10 zones TAD sont identifiées sur territoire de la CASA.

- **Un service Personne en Grande Difficulté de Mobilité (PGDM)**

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 24 communes de la CASA.

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

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

Les réservations sont ouvertes 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.



Outre le réseau Envibus, le territoire de la CASA est desservi ou situé à proximité de 3 réseaux urbains et interurbains :

- **13 lignes du réseau ZOU !**, dont 5 lignes vers Nice (200 : Nice / Antibes ; 230 : Nice / Sophia Antipolis ; 232 : Saint-Laurent / Cagnes / Sophia ; 233 : Vence / Cagnes / Sophia et 250 : Nice / Antibes / Vallauris) et 3 lignes vers Cannes et Grasse (530 : Grasse/Valbonne/Sophia Antipolis ; 630 : La Roquette sur Siagne / Mouans-Sartoux / Mougins / Sophia Antipolis et 650 : Sophia Antipolis / Valbonne) ;
- **6 lignes Palmbus** (25, 27, 201, 202, TAD 207 et 208) qui permettent de desservir à l'ouest, le territoire de la Communauté d'Agglomération des Pays de Lérins ;
- **Le réseau Sillages** qui permet la desserte du territoire de la Communauté d'Agglomération Pays de Grasse.

Malgré la progression de l'usage de ces réseaux, ceux-ci rencontrent encore des difficultés pour être très attractifs :

- Les transports en commun sont dans la circulation générale et se retrouvent dans la congestion du trafic routier. Les récents aménagements effectués dans le cadre du Bus-tram permettront de faire évoluer cette situation.
- De nombreux arrêts en encoche allongent la durée des trajets. En effet, un arrêt en encoche fait perdre au minimum 15 secondes à un bus. Aux heures de pointe, cette perte de temps peut tripler, voire quadrupler. Leur impact sur la vitesse commerciale, la fiabilité des services et le respect des horaires est donc très sensible. De plus, la difficulté d'amener les bus le long du trottoir de l'arrêt en encoche réduit l'effort engagé sur le matériel pour le rendre accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Les fréquences et les amplitudes sont jugées insuffisantes, notamment en soirée et le week-end. 13 lignes régulières urbaines circulent du lundi au dimanche de 5h40 à 21h. Sur les 9 autres lignes : 2 circulent du lundi au vendredi de 7h00 à 19h20 et 7 lignes circulent seulement le matin entre 7h10 et 9h20 ; 15h50 et 18h40 (le TAD permettant de répondre aux demandes entre 9h20 et 15h50).
- Le territoire est diffus et souvent marqué par un relief montagneux qui rend la desserte en transport en commun difficile.

- Les réseaux limitrophes ne sont pas harmonisés entre eux, ce qui génère une mauvaise desserte pour certaines parties du territoire et ce, malgré la présence des transports en commun. Les communes de Saint Paul-de-Vence, de La Colle-sur-Loup et de Villeneuve Loubet sont des communes dont la desserte est rattachée principalement à Antibes. Mais ces communes situées à la limite est du territoire de la CASA et à la limite ouest du territoire de la Métropole de Nice auraient besoin d'une desserte plus facile notamment, vers Cagnes-sur Mer / Saint-Laurent-du-Var et Nice.

De plus, les transports collectifs souffrent d'un développement urbain très étalé, ce qui les pénalise et les contraint à des temps de parcours longs et des itinéraires pas toujours lisibles. Les temps de parcours, dépendant de la congestion routière, pourraient être réduits, avec le bus-tram qui circulera sur une voie dédiée et par l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A8 par les cars régionaux.

Mais la réduction des temps de parcours n'est pas le seul axe de progrès. En effet, il paraît indispensable d'agir sur :

- **Le confort** en interrogeant les transports collectifs sous deux aspects : le confort dans les véhicules/ les bus (places confortables, conduite prudente et avenante, notamment) et le confort aux arrêts de bus (abris bus, banc, éclairage, panneau d'information voyageurs).

- **Le développement d'outils numériques**, adaptés et répondant aux besoins de tous les usagers.
- **La tarification** : une tarification adaptée aux divers usagers (le ticket bus sur le réseau est disponible pour 1 euro sur l'ensemble du réseau, des tarifications spécifiques sont prévues pour les seniors, les jeunes, chômeurs...), favorisant l'interopérabilité des titres de transport à l'échelle départementale (ticket unique à 1,50 euros sur les réseaux Lignes d'Azur et Envibus).

Le transport ferroviaire

Les communes littorales de la CASA, sont desservies par le TER en 5 gares : Golfe-Juan, Juan-les-Pins, Antibes centre, Biot-Antibes et Villeneuve Loubet.

La gare d'Antibes accueille 1.9 millions de voyageurs (81 % TER et 19 % TGV) en 2014, selon le modèle de trafic régional SNCF Réseau.

Plus précisément sur le territoire de la CASA, ce sont plus de 60000 habitants et emplois qui se trouvent à moins d'un kilomètre des gares.

Le développement de l'usage du train est cependant freiné par plusieurs facteurs.

L'infrastructure ferroviaire qui ne compte que 2 voies supportant toutes les circulations (TGV, TER, Intercités et fret) est saturée, ce qui pénalise l'efficacité et la fiabilité du service, en particulier pour les transports du quotidien (retards et suppressions de trains) et ne permet pas de développer l'offre (fréquence supérieure à 15 minutes).

La marche à pied est le mode de rabattement principal aux gares, elle est utilisée par plus d'un client sur deux des gares de la CASA. Si l'accessibilité piétonne aux quais reste parfois limitée à un seul point d'accès, en raison de la politique de lutte contre la fraude, des aménagements ont été réalisés sur certaines gares (Villeneuve Loubet et Antibes) pour l'améliorer.

Certains terrains non construits ou certaines friches proches des gares ont été requalifiés pour réaliser ces aménagements.

- La gare de Villeneuve Loubet a fait l'objet récemment d'une requalification. Elle est équipée de stationnements vélos, d'une meilleure accessibilité piétonne (côté D6007, comme côté bord de mer) et bénéficie d'un traitement des espaces publics de qualité (bancs, poubelles, végétation, aménagement PMR), ainsi que d'un arrêt de bus sur le parvis. Des stationnements gratuits pour la voiture sont disponibles à proximité.
- La gare de Biot - Antibes a fait elle aussi l'objet d'une récente requalification. Elle est équipée de stationnements 2 roues (y compris vélos à proximité), d'une meilleure accessibilité piétonne (côté D6007, comme côté bord de mer) et bénéficie d'un traitement des espaces publics de qualité (bancs, poubelles, végétation, aménagement PMR), ainsi que d'un arrêt de bus à proximité. Quelques stationnements gratuits pour la voiture sont disponibles à proximité.

- De nombreuses études ferroviaires ont été menées, dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, entre la décision ministérielle d'avril 2017 et celle du 4 mars 2019 qui réaffirme la nécessité de traiter les noeuds ferroviaires et de concerter sur la réalisation des aménagements nécessaires à la mise en place d'une navette ferroviaire azurienne (voie supplémentaire en gare d'Antibes notamment).

La section de ligne nouvelle entre Nice et Cannes via Sophia Antipolis et la gare nouvelle sur la technopole, prévues en phase 3 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, permettront d'absorber la croissance des déplacements à l'horizon 2040/2050.

Les gares constituent des espaces majeurs de dynamisme économique et de développement durable qui sont importants conserver et de valoriser.



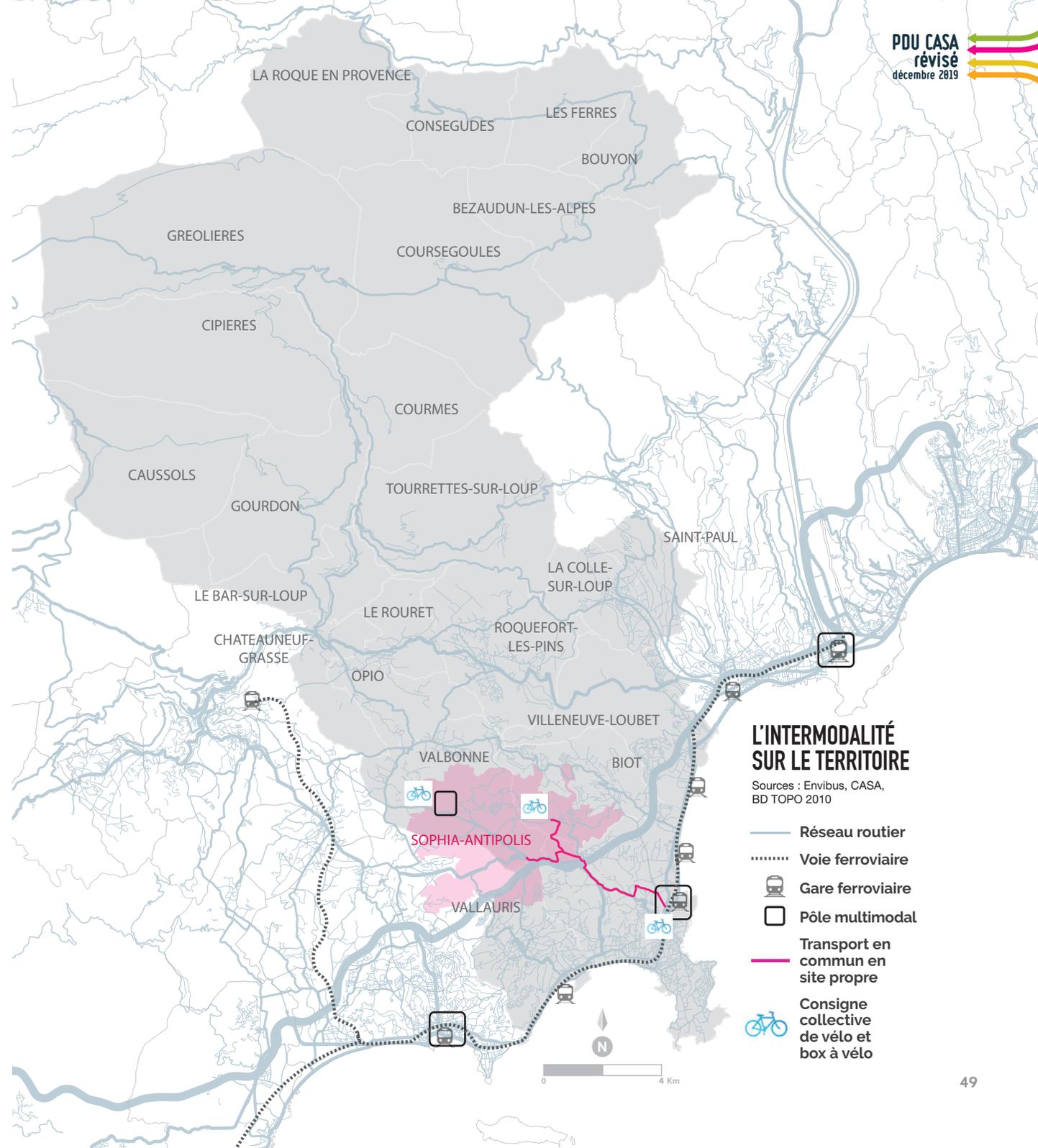
Le transport en commun offert par ENVIBUS permet de bénéficier d'une offre diversifiée (lignes urbaines, scolaires, navettes, TAD et PGDM) qui sera complétée très prochainement par la mise en service du bus-tram. Cette offre sera sans doute à optimiser dans les différents services proposés et rendus aux usagers actuels et futurs, afin d'en accroître l'attractivité.

Le potentiel ferroviaire est exceptionnel en raison de la position des gares au sein des zones urbaines et est à préserver au regard des différentes phases engagées dans le cadre du projet de la LNPCA. L'effort des Autorités Organisatrices de Mobilité Durable est considérable et doit être poursuivi.

2.2.5. UNE INTERMODALITÉ QUI PROGRESSE

L'information et l'organisation spatiale de l'intermodalité se mettent petit à petit en place : au niveau des gares ferroviaires et des gares routières en premier lieu. Ces pôles intermodaux ont chacun leurs propres caractéristiques, en lien avec le niveau d'équipements et le nombre de voyageurs.

- La gare routière de Valbonne Sophia Antipolis a été complètement rénovée en 2011. Elle dispose désormais de stationnements voitures et vélos et bénéficie d'accès piétons, vélos, bus (y compris pour les réseaux de transport public voisins), voitures.
- La gare de Biot, et notamment son bâtiment voyageurs, ont été rénovés et son parvis réaménagé pour faciliter les accès, avec un dépose-minute et quelques places de stationnement voitures et vélos (arceaux).
- La gare de Villeneuve Loubet a été rénovée avec l'aménagement d'un parking voitures, de places de covoiturage et des stationnements vélos (consigne collective et arceaux).
- Le pôle d'échanges d'Antibes a été mis en service en 2014. Une consigne collective à vélos a été créée en 2017, en lien avec la gare ferroviaire.



La synchronisation entre les réseaux de transports collectifs routiers et le mode ferroviaire doit encore se développer, sur les plans des horaires et de l'intégration tarifaire.

La mise en place des tarifs TER+ a amorcé la démarche d'interopérabilité (train + Envibus), démarche qu'il faut accentuer pour répondre à une partie de la structure des déplacements longs à l'intérieur ou vers l'extérieur du territoire de l'agglomération. Dans cet objectif, la CASA travaille avec l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités durables sur la mise en place d'un titre combiné unique pour se déplacer en transport en commun sur toute la région.

Dans un territoire où de nombreux efforts sont réalisés par l'Autorité Organisatrice des Mobilités Durables sur les transports en commun et les modes actifs, des actions doivent être menées afin favoriser l'intermodalité en travaillant sur l'articulation des différents modes de déplacements entre eux.



2.2.6. DES FLUX DE MARCHANDISES À ORGANISER

À l'échelle de la CASA, les réglementations édictées présentent toujours une très grande hétérogénéité et ce en lien avec une diversité des seuils réglementaires observées. Cette hétérogénéité se constate aussi dans les communes, entre la réglementation et les panneaux censés la traduire sur le territoire.

Parallèlement aux aires de transport de fonds, des aires de livraisons ont été développées dans plusieurs communes. Elles constituent le principal outil d'accueil des véhicules de marchandises dans les centres urbains. Elles complètent les réglementations globales sur le stationnement ou l'arrêt des véhicules.

Dans le Moyen et le Haut-Pays, dans des communes moins urbaines, les aires de livraisons ne sont pas toujours identifiées comme telles. L'organisation des livraisons dans les centralités de ces territoires reste difficile en raison du caractère ancien du bâti. Toutefois, des mesures spécifiques ont déjà été prises et peuvent être précisées pour certaines ou définies pour d'autres (limitation des accès aux centres, aménagement d'aires de livraisons par les fabricants ou vendeurs de marchandises...).

Les aires de livraisons sont un outil efficace, si elles sont bien dimensionnées et bien positionnées. En ce domaine, des efforts importants ont été entrepris (ex : aires en pan coupé) mais il reste encore de nombreux cas de non-respect des normes et des incohérences en terme de signalisation (ex : différentes couleurs de peinture, différents types de panneaux, etc.).

En plus du travail à effectuer en terme d'aménagements, des expérimentations peuvent être envisagées en lien avec d'autres modes de déplacements, permettant ainsi de livrer avec des vélos cargo, notamment.

La circulation des transports de marchandises est édictée par les communes, générant ainsi une hétérogénéité dans les réglementations, présentes sur le territoire communautaire. Ces différentes réglementations ont un impact sur la lisibilité de celles-ci et nuisent au bon fonctionnement des livraisons de marchandises qu'elles sont censées encadrer.

2.3. UN BILAN POSITIF DU PDU DE 2008

2.3.1 RAPPEL DES ENJEUX ET OBJECTIFS

Les 6 grands enjeux, 18 objectifs et 41 actions du PDU de la CASA, approuvé le 5 mai 2008, sont les suivants :

ENJEU N° 1

Améliorer l'accessibilité tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture, décliné en 4 objectifs :

- Promouvoir les transports collectifs
 - Mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) et Système d'Aide à l'Information Voyageurs (SAIV)
 - Mise en place d'un système de billetterie
 - Amélioration des temps de parcours
 - Mise en place d'une desserte express entre la gare ferroviaire d'Antibes et le parc de Sophia Antipolis
 - Mise en liaison la gare ferroviaire d'Antibes et la technopôle de Sophia par un transport collectif en site propre (TCSP)
 - Intégration des services spécifiques de desserte des établissements scolaires dans le réseau urbain
 - Offre d'un cadencement ferroviaire au quart d'heure
 - Amélioration de l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus
 - Amélioration des points d'arrêts du réseau
- Renforcer l'intermodalité
 - Réalisation du pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes
 - Réalisation du pôle d'échanges de la technopôle de Sophia
 - Création des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires
 - Création ou identification des offres P+R et covoiturage liées aux transports collectifs
 - Expérimentation d'une vélostation à la gare ferroviaire d'Antibes
- Rendre le réseau de voirie plus sûr
 - Mise en œuvre d'un programme de travaux sur le réseau départemental
 - Définition d'un schéma fonctionnel de voirie sur la CASA
- Compléter le maillage CASA
 - Création d'un itinéraire Est-Ouest dans le Moyen-Pays et unifier le Haut-Pays avec le littoral
 - Repenser et identification des itinéraires poids-lourds pour les flux de marchandises
 - Ouverture de l'A8 au territoire traversé

ENJEU N° 2

Préserver et conforter les centralités, décliné en 3 objectifs :

- Préserver la qualité de vie des centres urbains et des villages
 - Protection des centralités actuelles ou émergentes de la grande circulation
- Contribuer au dynamisme commercial
 - Prise en compte des besoins spécifiques de stationnement
 - Définition des conditions d'accès des livraisons aux villes-centres et rapprocher les réglementations communales
 - Expérimentation d'un Espace Logistique de Proximité
- Maîtriser l'usage des places de stationnement
 - Amélioration du stationnement de courte durée
 - Recommandation des normes de stationnement sur le domaine privé

ENJEU N° 3

Développer les déplacements de proximité, décliné en 3 objectifs :

- Pacifier les espaces publics au profit des modes doux
 - Création des espaces pacifiés à travers la valorisation de l'espace public et la lutte contre le stationnement illicite
- Densifier le maillage des modes doux
 - Réalisation d'aménagements piétons
 - Réalisation d'itinéraires cyclables pour relier les équipements de proximité et mailler le territoire
- Développer et sécuriser l'accessibilité aux équipements
 - Renforcement du stationnement deux-roues non-motorisés sur le domaine public
 - Préservation des continuités modes doux dans les zones urbaines existantes et dans les projets d'urbanisation

ENJEU N° 4

Créer une solidarité entre le littoral et le Haut, Moyen-Pays, décliné en 3 objectifs :

- Développer une politique tarifaire attractive
 - Offre d'une politique tarifaire attractive
- Étendre le service de TAD
 - Développement du TAD sur les 16 communes
- Mettre en place du covoiturage
 - Création d'un site de covoiturage www.ottoetco.org

ENJEU N° 5

Accompagner les changements de comportement, décliné en 3 objectifs :

- Faire connaître les actions publiques
 - Information des services publics existants auprès des usagers et création d'une centrale d'information multimodale
- Développer des partenariats
 - Accompagnement de la recherche et des projets innovants sur les déplacements
 - Participation à des journées nationales et européennes de sensibilisation sur les déplacements et création d'événements sur la mobilité
 - Mise en place d'un conseil en mobilité et suivi de réalisation de PDE : Création du PASS ENTREPRISE
 - Création d'un lieu d'échanges et d'examen des temps: la gestion des temps
- La CASA comme valeur d'exemple
 - Réalisation du PDE de la CASA

ENJEU N° 6

Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU, décliné en 2 objectifs :

- Mettre en place des outils de suivi
 - Création d'un observatoire du PDU en lien avec l'observatoire des déplacements
- Mesurer la réalisation des actions
 - Participation à une nouvelle enquête ménages

2.3.2 85 % DES ACTIONS RÉALISÉES

La mise en œuvre du PDU entre 2008 et 2018 fait l'objet d'un bilan très positif sur l'avancement des actions. En effet, en 10 ans, un peu plus de 180 millions d'euros ont été investis conformément aux objectifs, permettant ainsi de réaliser 85 % des actions prévues.

Avancement des actions du PDU

en cours de réalisation, dont 11 renvoient à des mesures d'amélioration



13 actions totalement réalisées :

- **Modernisation du réseau de transport en commun Envibus via 2 actions :**
 - Des **outils** tels que le **Système d'Aide à l'Exploitation (SAE)** et le **Système d'Aide à l'Information des Voyageurs (SAIV)** ont été mis en place. Ils permettent permettant d'informer les voyageurs en temps réel grâce à l'équipement en écran TFT de tous les bus du réseau et de bornes d'information numériques aux principaux arrêts.
 - Un **système de billettique** équipe désormais le réseau, facilitant la pratique pour les usagers et permettant un suivi statistique du réseau.

- **Mise en place d'une desserte express**, la ligne 100, entre la gare ferroviaire d'Antibes et le parc de Sophia Antipolis.
- **Amélioration de l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus** : 100 % des véhicules du parc sont accessibles et équipés d'une rampe manuelle et électrique, des tests routiers du bon fonctionnement des rampes d'accès et des formations continues sur l'accessibilité dispensées aux conducteurs sont assurés, un service spécialisé pour les personnes en grande difficulté de mobilité a été mis en place.
- **Amélioration des points d'arrêts de bus** : une charte d'aménagement d'excellence des points d'arrêts de bus a été élaborée et 10 arrêts de bus sont réalisés chaque année pour faciliter l'accès et l'accueil des différents handicaps. Le SAIV a été mis aux normes vocales pour accompagner les personnes malvoyantes.
- **Réalisation du pôle d'échanges d'Antibes** en 2014 avec depuis, un passage quotidien de 9 lignes de bus Envibus, 2 lignes régionales et le service de TAD, soit 700 véhicules par jour et 300 services de correspondances trains/bus.
- **Réalisation du pôle d'échanges de Sophia** via l'aménagement complet de la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis dite des Messugues avec un passage de 9 lignes de bus Envibus, 6 lignes

régionales, 8 lignes scolaires et le service de TAD, soit 590 véhicules par jour transitant par ce lieu.

- **Offrir une politique de tarification attractive** : mise en œuvre d'une tarification sur le réseau Envibus de 1€ le trajet ou 0,8 € par 10, achetable 24h/24 sur distributeurs automatiques, internet, smartphone, et d'une tarification intermodale à l'échelle du département pour les bus (ticket Azur) et à l'échelle régionale (Carte ZOU pour les trains et Envibus).
- **Développement du TAD** : un service de transport à la demandet a été mis en place dans les zones non desservies par une ligne régulière.
- **Création du site de covoiturage Otto & Co** : pour promouvoir et permettre un covoiturage dans les déplacements du quotidien.
- **Création d'une centrale d'information multimodale** : la CASA a contribué au lancement de Céparou 06, premier calcul d'itinéraire. La CASA alimente le site sud Mobilité ayant pris la suite de Céparou 06.
- **Élaboration du PDE de la CASA** pour les 100 agents de son siège.
- **Participation à l'Enquête Ménages-Déplacements** de 2008 pour disposer de données mobilité de référence.

22 actions en cours de réalisation (dont 11 renvoient à des mesures d'amélioration continue) :

- **Amélioration des temps de parcours** : sont régulièrement engagées l'optimisation des lignes et de la cohérence entre les réseaux de transports publics urbains, interurbains et ferroviaires (temps de parcours, cadencement, fiabilisation des horaires) via des restructurations du réseau, l'aménagement de certaines lignes (priorité aux feux) et l'amélioration de la vitesse commerciale des lignes.
- **Mise en liaison de la gare ferroviaire d'Antibes et la technopole de Sophia par un TCSP** : une première mise en service partielle du bus-tram sera assurée en 2020, le projet global pourra être livré à moyen terme.
- **Offrir un cadencement ferroviaire au quart d'heure** : mise en place de la 3^e voie ferroviaire entre Antibes et Cagnes-sur-Mer et réévaluation des horaires de trains tous les ¼ d'heure aux heures de pointe.
- **Création des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires** : réaménagement des gares de Biot et Villeneuve Loubet (reconstruction des gares avec intermodalité renforcée -parvis, stationnement deux-roues, dépose minute, arrêt transports en commun, parking-, 26 correspondances trains/bus en gare de Biot et 14 correspondances trains/bus en gare de Villeneuve Loubet)
- **Création et identification des offres de parkings-relais (P+R) covoiturage** : une première réflexion a été engagée avec le Département et doit être approfondie en lien avec les AOMD limitrophes.
- **Expérimenter une vélostation à Antibes** : cette action a été remplacée par la mise en place d'une consigne à vélo au pôle d'échanges d'Antibes et par l'ouverture de la CASA du Vélo sur Sophia.
- **Mettre en œuvre un programme de travaux sur le réseau départemental** : réalisation de certains aménagements prévus au "plan de résorption des points noirs routiers fluidité et sécurité pour les routes départementales" sur le territoire de la CASA (Aménagement du carrefour du Logis, RD2/2d/6007 à Villeneuve Loubet ; aménagement giratoire Golf et rue Caquot + section Ecolucioles, RD504 à Biot ; aménagement de giratoires, RD6098 Antibes-Villeneuve Loubet ; Requalification de voie – RD436 à La Colle-sur-Loup et Saint Paul de Vence, notamment).
- **Création d'un itinéraire est-ouest dans le Moyen-Pays et unifier le Haut-Pays avec le Littoral** : amélioration ou aménagement des routes départementales (RD35 BIS, RD604, RD2085, RD4, RD6007).
- **Ouverture de l'A8 au territoire de la CASA** : amélioration de l'échangeur des Trois Moulins à Antibes pour un accès direct à Sophia et étude pour utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les transports en commun sur l'A8.
- **Protéger les centralités de la grande circulation** : aménagement de la RD35bis, de la RD3 et de la RD6107, de la déviation du campus Sophia tech, de la traversée du village de Roquefort-les-Pins.
- **Amélioration du stationnement de courte durée** : mise en place de zones de stationnements payants dans les zones denses et réglementation du stationnement pour mieux différencier les usages (zones bleues, durée limitée...).
- **Recommandation des normes de stationnements sur le domaine privé** : conseils et participation à la rédaction des PLU (article 12 « stationnement » du règlement de PLU, notamment) en lien avec les besoins de stationnements voitures et vélos selon occupations (habitat, bureau...)
- **Création d'espaces pacifiés et lutter contre le stationnement illicite** : aménagement de zones de rencontre, zones 20, zones 30 sur la quasi-totalité des communes de la CASA, implantation de radars pédagogiques en entrée de zones sensibles et renforcement des contrôles de vitesse.
- **Réalisation d'aménagements piétonniers** : piétonisation de certaines zones dans 10 communes, requalification des accotements en zone interurbaine et valorisation des sentiers piétonniers.

- **Réalisation d'itinéraires cyclables** : élaboration d'un schéma directeur, aménagement d'un réseau de 100 km destiné aux vélos (bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes, zones de rencontre et aires piétonnes). Les discontinuités encore nombreuses nécessitent que l'effort soit poursuivi.
- **Renforcement du stationnement deux roues** : aménagement d'une offre de stationnement vélo (arceaux vélo sur le domaine public, boxes sécurisés, emplacements dédiés dans les gares TER et le pôle d'échanges d'Antibes). De même, les efforts sont à poursuivre.
- **Préservation des continuités modes doux dans les zones urbaines et dans les projets** : inscription dans les PLU de la nécessité de maintenir les continuités modes doux dans les opérations d'urbanisation nouvelle et de requalification urbaine, maintien des circulations douces pendant les travaux de voirie et d'urbanisme.
- **Accompagnement des projets innovants de déplacements** : co-organisation du débat national sur les véhicules sans conducteur en 2018, labellisation de la CASA comme territoire d'ex-

périmentation du Véhicule Routier Autonome (navette EZ10 d'Easymile sur Sophia de janvier à mars 2016 et la rue du futur à Antibes en 2011), création de l'initiative Smart Vehicle Côte d'Azur, élaboration et mise en œuvre de l'appel à projet "Promotion du covoiturage dynamique dans les Alpes-Maritimes"

- **Participation et soutien des campagnes de sensibilisation des déplacements et créer des événements sur la mobilité** : chaque année, la mobilité est mise en avant par la tenue de plusieurs stands et par l'organisation de la Semaine Européenne de la Mobilité.
- **Mettre en place un conseil en mobilité et soutenir les PDE** : accompagnement et élaboration des plans mobilité des entreprises, interentreprises ou d'administration, grâce à un conseil personnalisé assuré par un ambassadeur Mobilité.
- **Création de l'Observatoire des déplacements** : capitalisation des données déplacements régulières, comptages routiers ponctuels, enquête : fréquentation, occupation.

6 actions non réalisées ou jugées insuffisantes :

- **Définition d'un schéma de voirie** : la CASA n'étant pas directement gestionnaire de voirie, il n'est pas apparu opportun d'assurer un rôle de coordinateur, mais celui de partenaire avec le Département et ses communes membres.
- **Les 3 actions relatives à la logistique urbaine** : les itinéraires poids-lourds à repenser et les conditions d'accès des livraisons aux villes centres pour une plus grande harmonisation entre communes, même si le territoire ne souffre pas de dysfonctionnements ou nuisances sévères liées aux conditions d'exercice de la logistique urbaine, ainsi que l'expérimentation d'espace logistique de proximité.
- **Création d'un lieu d'échanges et d'examen des temps**, projet extrêmement ambitieux pour lequel la CASA n'a pas pu libérer les moyens nécessaires.

2.3.3 ÉVOLUTION DES OBJECTIFS DU PDU 2008-2018

L'avancement de la réalisation des actions du PDU 2008-2018, présentée précédemment, montre que les objectifs fixés pour la période ont été en partie réalisés. Une analyse des raisons de leur non atteinte complète permet d'en proposer une évolution dans le cadre de la présente révision.

OBJECTIFS ISSUS DU PDU 2008	BILAN DES OBJECTIFS	TENDANCE D'ÉVOLUTION
Promouvoir les transports collectifs	<p>Objectif lié au Transport en Commun > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sous le volet modernisation de la billettique, système d'exploitation • En lien avec la mise en place de liaison express (Antibes-Sophia, bus-tram) 	<p>Objectif lié au Transport en Commun :</p> <p>il s'agit désormais de rendre encore plus attractif le réseau Envibus par un haut niveau de service, une tarification simplifiée et une communication positive afin d'aller chercher de nouveaux usagers, notamment parmi les automobilistes.</p>
Renforcer l'intermodalité	<p>Objectif lié à l'Intermodalité > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pôle d'échanges d'Antibes + consigne à Vélo • Gare routière Valbonne Sophia Antipolis • Gare de Biot et Villeneuve Loubet 	<p>Objectif lié à l'Intermodalité :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en prenant appui sur ces premières réalisations et en veillant à l'articulation effective des différents modes de déplacements, et à la disponibilité d'une information multimodale en temps réel.</p>
Rendre le réseau de voirie plus sûr	<p>Objectif lié à la voirie > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si des aménagements ont été réalisés pour fluidifier et sécuriser le trafic sur les RD, le réseau routier, présente toujours des points noirs de congestion et une grande sensibilité à l'accidentologie. 	<p>Objectif lié à la voirie :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en visant la sécurité des piétons et des cyclistes afin de rendre la pratique du vélo et de la marche à pied plus attractive et concurrentielle vis-à-vis de l'usage de la voiture personnelle.</p>
Compléter le maillage (routier)	<p>Objectif lié à la voirie > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'A8 et l'amélioration des accès sur Antibes Péage • La réalisation de la RD35 bis 	<p>Objectif lié à la voirie :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en prenant appui sur ces premières réalisations. Des aménagements routiers ponctuels sont à réaliser pour accompagner les développements (logements, bureaux, commerces) et limiter l'aggravation des conditions de circulation routière.</p>
Préserver la qualité de vie des centres urbains et des villages	<p>Objectif lié à la voirie > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'aménagement de la RD2085 pour la traversée du centre urbain de Roquefort-les-Pins • Des stationnements PMR et à proximité des centres urbains. 	<p>Objectif lié à la voirie :</p> <p>Il ne s'agit plus seulement de préserver la qualité des centres urbains et des villages de la circulation et du stationnement voiture mais d'aller plus loin, de créer les conditions d'une pratique facile, sûre et efficace de la marche à pied et du vélo pour les déplacements du quotidien dans ces centres urbains et villages.</p>
Contribuer au dynamisme commercial	<p>Objectif lié à la logistique urbaine > jugé insuffisant voire non réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il manque une harmonisation des réglementations d'accès des livraisons à l'échelle du territoire communautaire • L'expérimentation d'un espace de logistique de proximité n'a pas pu être menée • Zones de stationnements payants plus développées et plus variées (zones bleues, durée limitée...) 	<p>Objectif lié à la logistique urbaine :</p> <p>Cet objectif d'amélioration des conditions de la logistique urbaine reste à atteindre même si le territoire communautaire ne présente pas de dysfonctionnements particuliers en la matière. Des innovations sur des livraisons micro-locales en vélos cargos ou véhicules électriques pourraient être envisagées avec les acteurs concernés.</p>

OBJECTIFS ISSUS DU PDU 2008	BILAN DES OBJECTIFS	TENDANCE D'ÉVOLUTION
<p>Maîtriser l'usage des places de stationnement</p>	<p>Objectif lié au stationnement > en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil et participation à la rédaction des PLU (article 12 du règlement de PLU, notamment) en lien avec les besoins de stationnements voitures et vélos selon occupations (habitat, bureau...) 	<p>Objectif lié au stationnement :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif mais d'aller plus loin dans la réflexion sur la consommation d'espace public et privé que représentent les emprises liées au stationnement, ainsi que leur impact sur les pratiques de déplacements, en lien avec les villes et les aménagements générateurs de déplacements.</p>
<p>Favoriser les modes doux</p>	<p>Objectif lié aux modes actifs > en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de zones de rencontre, zones 20, zones 30 sur différentes communes • Implantation de radars pédagogiques en entrée de zones sensibles et renforcement des contrôles de vitesse 	<p>Objectif lié aux modes actifs :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en prenant appui sur les effets positifs de ces premières réalisations, en collaboration étroite avec les communes.</p>
<p>Densifier le maillage des modes doux</p>	<p>Objectif lié aux modes actifs > en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piétonisation de certains secteurs, requalification des accotements en zone interurbaine, valorisation de sentiers piétonniers • Élaboration d'un schéma directeur cyclable et aménagement de bandes cyclables, pistes cyclables, voies vertes, zones de rencontre et aire piétonnes • Aménagement de stationnement vélo (arceaux vélo sur le domaine public, boîtes sécurisées, emplacements dédiés dans les gares TER et le pôle d'échanges d'Antibes) 	<p>Objectif lié aux modes actifs :</p> <p>Il s'agit de poursuivre mais surtout d'accélérer les réalisations liées à cet objectif en collaboration étroite avec le Département des Alpes-Maritimes, les agglomérations voisines et les communes.</p>
<p>Développer et sécuriser l'accessibilité aux équipements</p>	<p>Objectif lié aux modes doux > en cours :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inscription des continuités modes doux dans les documents d'urbanisme et mise en œuvre dans les opérations d'aménagements urbains et de requalification urbaine • Maintien des circulations douces pendant les travaux de voirie et d'urbanisme 	<p>Objectif lié aux modes actifs :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en renforçant la collaboration avec les communes, de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme à leurs réalisations effectives sur l'espace public.</p>
<p>Développer une politique tarifaire attractive</p>	<p>Objectif lié au Transport en Commun > réalisé :</p> <p>mise en œuvre d'une tarification intermodale à l'échelle du département pour les bus (ticket Azur) et à l'échelle régionale (Carte ZOU pour les trains et Envibus)</p>	<p>Objectif lié au Transport en Commun :</p> <p>L'effort sera poursuivi, par la création d'un abonnement public à un coût modique, permettant à chaque usager de posséder « dans sa poche » un abonnement Envibus afin de pouvoir monter dans un bus plutôt que de prendre sa voiture. Les tarifications sociales seront à poursuivre pour accompagner les usagers les plus vulnérables socialement dans leur mobilité.</p>
<p>Étendre le service de TAD</p>	<p>Objectif lié au Transport en Commun > réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création et développement d'un service de transport à la demande • « Icala ». Son succès a entraîné une saturation de la centrale de réservation, incitant la Collectivité à améliorer le service. 	<p>Objectif lié au Transport en Commun :</p> <p>Une optimisation sera désormais à rechercher par le recours à une application mobile.</p>

OBJECTIFS ISSUS DU PDU 2008	BILAN DES OBJECTIFS	TENDANCE D'ÉVOLUTION
Mettre en place du covoiturage	<p>Objectif lié à la voiture > réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création et mise en ligne du site covoiturage OttoetCo. Au-delà de cet objectif initial, la CASA a accompagné l'émergence de solutions plus souples, basées sur des applications numériques. 	<p>Objectif lié à la voiture :</p> <p>Cet objectif a été réalisé mais n'a pas permis de développer massivement le covoiturage. Il est donc important de faire évoluer cet objectif en ce sens, en améliorant la visibilité de ce mode de déplacements et de ses avantages, personnels, sociétaux et environnementaux.</p>
Faire connaître les actions publiques	<p>Objectif lié à la promotion de l'offre de mobilité > réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création et mise en place de calculs d'itinéraires (Céparou06, SUD Mobilités, Envibus Cap Azur). 	<p>Objectif lié à la promotion de l'offre de mobilité :</p> <p>Cet objectif a été réalisé mais doit être poursuivi en optimisant ces réalisations.</p>
Développer des partenariats	<p>Objectif lié à la promotion de l'offre de mobilité et l'innovation > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accompagnement des projets innovants de déplacements (co-organisation du débat national sur les véhicules sans conducteur, labellisation de la CASA comme territoire d'expérimentation du Véhicule Routier Autonome, création de l'initiative Smart Vehicle Côte d'Azur, élaboration et mise en œuvre de l'appel à projet "Promotion du covoiturage dans les Alpes-Maritimes") • Participation et soutien des campagnes de sensibilisation des déplacements et création d'événements sur la mobilité • Mise en place d'un conseil en mobilité et soutien aux PME (Plan de Mobilité Interentreprises de Sophia, Plan de Mobilité de Villeneuve marina 7 ; entreprises individuelles, Plan de Mobilité de la Ville d'Antibes) 	<p>Objectif lié à la promotion de l'offre de mobilité :</p> <p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en donnant une plus grande visibilité au Conseil en Mobilité dans l'aide à la mise en œuvre des Plans de Mobilité et en mettant en lumière les partenariats innovants, contribuant également au dynamisme économique du territoire.</p>
La CASA comme valeur d'exemple	<p>Objectif lié à la promotion de l'offre de mobilité > réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du PDE CASA (enquête de déplacements des agents de la CASA régulière, promotion de l'offre en mobilité) • Mise en place en interne du télétravail • Participation au challenge de la mobilité : la CASA occupe la 1^{re} ou la 2^e place dans sa catégorie depuis 2016 • Sorties organisées pour découvrir le vélo à assistance électrique • Promotion en interne de la visioconférence pour limiter les déplacements professionnels 	<p>Objectif lié à la promotion de l'offre de mobilité :</p> <p>Cet objectif a été mis en œuvre et doit être poursuivi, en améliorant la visibilité des actions engagées par la collectivité et en faisant bénéficier les entreprises en démarche de Plan de Mobilité des actions efficaces et probantes.</p>
Mettre en place des outils de suivi	<p>Objectif lié au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du PDU 2008 > partiellement réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capitalisation des données déplacements, comptages routiers ponctuels, enquête, fréquentation, occupation en vue de mettre en place un Observatoire des déplacements 	<p>Il s'agit de poursuivre cet objectif en prenant appui sur les données déjà capitalisées.</p>
Mesurer la réalisation des actions	<p>Objectif lié au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre du PDU 2008 > réalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il s'agissait pour l'essentiel de participer à l'Enquête Ménages-Déplacements (réalisée en 2008). 	<p>Evaluer l'efficacité des actions doit devenir un réflexe et permettre des réajustements permanents. La définition d'indicateurs clairs et la mise en œuvre d'un process qualité partagé avec les acteurs concernés permettra cette évaluation continue.</p>

Sur ces 18 objectifs :

- **13 objectifs ont été partiellement réalisés ou sont en cours de réalisation et doivent être poursuivis** en lien avec les thématiques **transports en commun, la tarification, la voirie et le stationnement, l'intermodalité, les modes doux, et la promotion de l'offre en mobilité et le suivi et l'évaluation de la mise en oeuvre du PDU**. À l'exception du suivi et de l'évaluation, dont les critères seront intégrés directement aux actions proposées, ces objectifs, reformulés, seront déclinés en actions dans le cadre de la présente révision du PDU.
- **4 objectifs ont été réalisés** mais ont soulevé de nouvelles problématiques nécessitant des améliorations telles que
 - la mise en place d'un service TAD dont l'exploitation peut encore être améliorée
 - la mise en place d'un site de covoiturage et de 3 applications dont l'utilisation reste à promouvoir
 - la création et la mise en place de calculs d'itinéraires qui nécessite d'aller plus loin en développant tous les modes
 - la promotion de l'offre de mobilité par le biais de l'extension de la réalisation des PDE.

- **1 objectif est jugé insuffisant, voire non réalisé** : il entre dans le cadre de la **logistique urbaine** et doit être reformulé en ce sens, même si le territoire communautaire ne présente pas de dysfonctionnements particuliers en la matière.

Afin d'intégrer l'évolution des besoins en matière de mobilité dans le cadre de la présente révision, les objectifs du PDU sont reformulés et réorganisés autour des 5 thématiques suivantes :

- Le transport en commun ;
- La voirie et le stationnement ;
- Les modes actifs (appellation qui remplace les modes doux)
- L'intermodalité ;
- La logistique urbaine

