

III. PDU 2020 – 2030 : QUELS ENJEUX ? QUELS OBJECTIFS ?



3.1. DES ENJEUX DE MOBILITÉ DURABLE, SOLIDAIRE, SÛRE ET INNOVANTE

Face à l'urgence climatique et alors que les transports représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France et plus des deux tiers sur le territoire de la CASA, les pratiques de déplacements doivent être profondément repensées afin de contribuer à l'indispensable transition énergétique. Par ailleurs, le manque d'accès aux mobilités est facteur de précarité et d'isolement constaté sur le territoire. Il est nécessaire, dans les 10 ans à venir, de faire en sorte de réduire ces fractures sociales et territoriales liées aux déplacements.

Afin d'aller vers une mobilité durable, la CASA souhaite développer des solutions adaptées à chacun, pour garantir la possibilité de se déplacer, tout en contribuant à la réduction des impacts sur l'environnement.

En ce sens, le Plan de Déplacements Urbains doit répondre à 4 enjeux majeurs.

Les enjeux environnementaux

Le **réchauffement climatique**, causé par l'émission de gaz à effet de serre, compromet l'avenir des générations futures et commence à avoir des effets visibles sur notre environnement. Les transports et les déplacements routiers représentent une part importante de ces émissions et doivent

donc être limités aux situations pour lesquelles ils sont pertinents et non remplaçables par un autre mode moins émetteur.

La **qualité de l'air**, en particulier dans les zones urbaines, constitue un enjeu sanitaire important pour limiter les affections des voies respiratoires des personnes les plus fragiles (enfants, personnes âgées), tout comme la fragilisation de l'état de santé du corps, exposé à une pollution ambiante.

D'autres risques environnementaux sont imputables en partie à une mobilité basée sur des véhicules thermiques : la **dégradation de la qualité de l'eau et des sols** par la pollution directe (rejets de carburants et huiles sur la chaussée), la surutilisation de matériaux, l'imperméabilisation ainsi que les **coupures d'écosystèmes** et les menaces directes sur la faune et la flore par la réalisation et l'utilisation d'infrastructures.

Des enjeux sanitaires

Le **manque d'activités physiques** est désormais identifié comme favorisant une détérioration de l'état de santé général. Un enjeu majeur est de lutter contre cette sédentarité, en offrant d'autres modes de déplacements que la voiture.

Des enjeux sociaux

Dans notre société moderne où le rapport au temps et à l'espace constitue une nouvelle donnée générant des modes de vies de plus en plus mobiles, il est constaté qu'un cinquième de la population française rencontre des difficultés dans sa mobilité quotidienne. La possession d'une voiture et les coûts liés à son utilisation quotidienne ne sont pas toujours soutenables financièrement. Cette dépendance à la voiture devient alors une source de fracture sociale qu'il s'agit d'endiguer pour préserver le droit de se déplacer et en premier lieu, pour permettre de se rendre à son travail. Garantir un accès à l'emploi sans forcément devoir recourir à la voiture personnelle devient alors un enjeu majeur en prévention de l'exclusion sociale.

Parallèlement à cette dépendance à la voiture et dans un souci de préserver et/ou d'améliorer le cadre de vie, il semble indispensable de maintenir voire de redonner des espaces publics aux habitants du territoire et ce, pour diverses raisons : pour favoriser le lien social en mettant à disposition des lieux à usages multiples, pour créer des espaces de respiration permettant de réduire le stress et ce, pour toutes les personnes. Dans ce cadre, il sera important d'avoir une vigilance toute

particulière sur la conception des espaces publics et leur traitement (le végétal, les revêtements, le mobilier urbain, l'éclairage).

Un autre facteur d'exclusion peut être la difficulté physique de se déplacer sur un trajet donné. Les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite sont à prendre en compte de façon systématique dans l'aménagement des quartiers. Assurer l'accessibilité des espaces publics, c'est favoriser l'autonomie, la sécurité et l'intégration sociale de ces personnes fragilisées mais aussi l'échange, par des lieux qui invitent à marcher librement, de manière confortable et accueillante.

La liberté de déplacement n'est assurée que dans la mesure où chaque maillon de la chaîne de déplacements est adapté, qu'il s'agisse des infrastructures, des modes de transport et de la voirie. Ils doivent permettre : le cheminement des personnes à mobilité réduite, que sont principalement les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) et les personnes aveugles ou malvoyantes (PAM), ainsi que l'accessibilité aux transports publics et l'accessibilité aux stationnements réservés GIG-GIC.

Des enjeux économiques

Attendre d'une société qu'elle soit plus mobile montre ses limites si cette mobilité doit reposer sur l'usage systématique de la voiture individuelle.

La congestion quotidienne subie par les automobilistes aux heures de pointe du matin et du soir, nuit à l'attractivité du territoire et peut même être comptabilisée comme une perte de temps de travail productif. Ainsi, il a été analysé qu'un salarié de Sophia habitant à Nice, perdait, chaque année, 25 jours de travail dans la congestion.

On observe un accroissement des difficultés d'accès à l'emploi : 1 habitant sur 2 refuse aujourd'hui une offre d'emploi en raison des difficultés pour se déplacer entre son domicile et son travail. Ceci constitue ainsi un enjeu économique majeur sur le marché de l'emploi.

Enfin, la congestion quotidienne génère un stress dont les conséquences sont identifiées en termes de baisse de productivité et de surcharge mentale nuisant à la qualité de concentration, voire de hausse d'accidentologie dans les déplacements professionnels.

Pour rappel, ces enjeux s'inscrivent dans le projet d'agglomération de la CASA, qui a constitué la base du PDU approuvé en 2008 et qui doit être poursuivi dans sa révision. La mobilité à travers ces principaux enjeux vise à améliorer le cadre de vie, préserver l'environnement et l'attractivité du territoire et ce, pour tous les publics y compris des personnes en situation de handicap ou de précarité. Ainsi comme il était indiqué dans le précédent PDU, «le développement de toutes les alternatives et complémentarités à la circulation automobile» doit être poursuivi.

Le bilan effectué sur les objectifs et actions du PDU 2008 à 2018 a permis de mettre en exergue qu'une majorité d'actions ont porté sur :

- Le réseau de transport en commun Envibus, restructuré et modernisé ;
- La pratique du vélo (via l'aménagement d'itinéraires/ de pistes cyclables, l'installation de stationnements vélos et la mise en place de services vélo) ;
- La marche à pied (par l'aménagement de zones sécurisées) ;
- Le covoiturage (par le site Otto&Co et le soutien aux applications mobiles).

Néanmoins, la congestion non seulement persiste mais ne cesse d'augmenter sur le territoire. C'est pourquoi, au-delà de la poursuite des actions visant à améliorer les déplacements (nouveaux aménagements, équipements et services), il semble aujourd'hui indispensable que la CASA accompagne tous les publics (salariés, étudiants, parents, touristes, personnes précaires, personnes à mobilité réduite...) dans l'adoption de nouvelles pratiques de mobilité adaptées à leurs profils respectifs.

À partir d'une réflexion sur les usages et non uniquement sur les modes de déplacement, il s'agira d'identifier les leviers d'actions qui permettront d'accompagner chacun dans l'évolution de ses pratiques de mobilité.

Cet accompagnement au changement de comportement pour tous constitue un élément clé de la mobilité de demain et un enjeu fort dans la révision du PDU de la CASA.

Enfin et afin de compléter ces enjeux, la présence de la technopole Sophia Antipolis sur le territoire constitue un atout fort en termes d'emploi, de recherche et d'innovation.

L'innovation ouvre aujourd'hui de nouvelles solutions et bouleverse l'offre de transport disponible. Comme le chemin de fer a révolutionné les transports au XIXe siècle ou l'automobile au cours des Trente Glorieuses, une 3e révolution des mobilités est en cours et vient transformer la façon de se déplacer et d'occuper l'espace. La CASA, terre d'innovation, se doit de porter, d'accompagner et d'expérimenter ces nouveaux modes de déplacement.

Afin de préserver son environnement et son cadre de vie tout en conservant l'attractivité de son territoire, la CASA a identifié 6 enjeux dans le PDU révisé :

- les enjeux du développement durable combinant les enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux et économiques ;
- un enjeu visant à accompagner le changement au comportement pour tous ;
- un enjeu lié à l'innovation en lien avec la technopole Sophia Antipolis, présente sur le territoire communautaire.



3.2. DES OBJECTIFS À POURSUIVRE SOUS L'ANGLE DE NOUVEAUX ENJEUX

Le bilan du PDU de 2008 (cf. chapitre 2.3) et l'identification des grands enjeux des mobilités de demain permettent de proposer, dans le cadre de la présente révision, une réorganisation des objectifs du PDU, autour de 5 grandes thématiques :

- le transport en commun > Développer l'usage des transports en commun
- la voirie et le stationnement > Repenser la place de la voiture
- les modes actifs > Développer la pratique de la marche à pied et du vélo
- l'intermodalité > Articuler les modes de déplacements entre eux
- la logistique urbaine > Organiser le transport de marchandises.

Ces objectifs sont déclinés en action qui prennent en compte celles du PDU de 2008 :

- Celles en cours de réalisation ou devant être poursuivies dans la révision du PDU,
- Celles réalisées mais nécessitant un réajustement et donc une reformulation dans la révision du PDU,
- Celles jugées insuffisantes voire non réalisées devant être réintégrées et/ou reformulées dans la révision du PDU.

3.2.1. DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Actuellement, le développement des transports collectifs répond en premier lieu aux besoins de mobilité de personnes qui ne peuvent avoir accès à un autre mode de déplacement, soit parce qu'elles n'ont pas l'autorisation légale d'utiliser la voiture ou un deux-roues motorisé (scolaires, jeunes), soit parce qu'elles n'ont pas les moyens physiques ou financiers d'un autre choix. Elles constituent la clientèle dite « captive » des transports collectifs. Les transports en commun sont également utilisés par des personnes, de plus en plus nombreuses, qui privilégient ce mode de déplacement en raison de leurs convictions écologiques.

Leur part modale sur le territoire s'élevait à 6% en 2009. Selon l'EMD de 2009. Pour le réseau Envibus, la fréquentation est en hausse depuis 2010, pour atteindre environ 8.4 millions de passagers en 2018, permettant ainsi de stabiliser la part modale.

La révision du PDU a comme ambition d'aller plus loin en attirant des automobilistes actuels et futurs dans les transports collectifs, tant routiers que ferroviaires. En effet, le développement de l'usage des transports en commun permet de répondre à la

préservation de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire de la CASA, à conforter la diversité sociale et générationnelle.

Pour cela, la CASA souhaite proposer un réseau de transports collectifs performant en termes de vitesse commerciale et de fréquence, en améliorant la desserte, l'accessibilité, et la qualité du service rendu aux usagers. Ceci passe par les actions suivantes :

- **La mise en service du bus-tram
Antibes Sophia Antipolis**

Le bus-tram Antibes - Sophia Antipolis et le maillage du réseau Envibus associé offriront une réelle opportunité de structuration du territoire. Ils contribueront également aux nécessaires changements de comportement sans lesquels il n'y aura pas de développement durable de la mobilité.

- **L'amélioration des temps de parcours
en transport public**

Aujourd'hui, la durée de trajet en bus s'avère globalement deux fois plus importante qu'en voiture pour un même trajet. Pour améliorer la compétitivité des bus sur ce point, la CASA développera des solutions éprouvées dans d'autres agglomérations : priorité aux feux tricolores, réduction du nombre d'arrêts en encoche, création de couloirs ou sas réservés aux bus.

- **La numérisation des services de transports publics**

Pouvoir se déplacer en toute liberté en transports publics suppose déjà de pouvoir disposer d'une information multimodale en temps réel sur toutes les offres disponibles et d'un même titre de transport pour passer d'un réseau à un autre. Il s'agira notamment de travailler à une application unique permettant ainsi d'améliorer le service aux usagers (billettique interopérable, information en temps réel, exploitation des bus, temps de parcours...).

- **L'optimisation du transport à la demande Icilà**

La CASA dispose d'un service de transport à la demande, Icilà d'Envibus, qui complète les lignes régulières urbaines sur les zones les moins denses et les plus éloignées du réseau principal. Victime de son succès dans sa forme traditionnelle avec une centrale de réservation téléphonique, il est nécessaire de proposer un système plus souple, basé sur une application numérique, permettant de réserver 24h/24 et 7j/7, pour des trajets planifiables moins de 2 heures avant le trajet.

- **L'optimisation du transport scolaire**

La CASA a offert ces dernières années une meilleure desserte des établissements scolaires afin d'augmenter le service rendu aux élèves et étudiants. Afin de favoriser l'utilisation des transports publics par les plus jeunes et leur adoption de ce mode de déplacements pour leur vie future, la CASA souhaite améliorer l'offre et la qualité du service rendu vers les établissements scolaires

(souplesse des horaires, travail avec les territoires limitrophes, campagnes de communications sur le recours au bus et sa sécurisation...).

- **L'articulation des réseaux de transports en commun par bassins de vie**

L'organisation administrative des transports publics en France est souvent non adaptée aux besoins des usagers dont les déplacements dépassent les limites/frontières administratives. Afin d'améliorer et d'optimiser la desserte et le service rendu aux usagers et ce, à l'échelle de leurs bassins de vie (domicile, travail, loisirs et achats), il est nécessaire de réorganiser l'offre de transports et redéfinir les modalités d'exploitation (fréquences, horaires et tarification) en collaboration avec les réseaux de transports en commun voisins.

- **Veiller à la qualité du service transport rendu aux usagers**

Attirer les automobilistes actuels et futurs dans les transports collectifs passe par une amélioration significative de l'expérience d'un trajet en bus (propreté, confort acoustique, thermique, de conduite...).

Parallèlement à ces actions, d'autres sont à mener afin de compléter l'offre de transports en commun :

- D'une part, pour accompagner l'afflux de visiteurs en périodes touristiques, en travaillant à faciliter la préparation de leurs séjours basés sur le recours aux transports en commun et en étudiant des solutions complémentaires si nécessaire ;

- et d'autre part, dans un premier temps pour les actifs de la technopole, en expérimentant la navette autonome, solution de desserte du dernier kilomètre à éprouver et évaluer, avec une éventuelle généralisation sur le territoire.

Ces actions amènent la CASA à tendre vers un objectif de 10 % de part modale pour les transports en commun.

3.2.2. DÉVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

La marche à pied et le vélo représentent une alternative privilégiée pour les déplacements de courte distance dans les villages, les centres urbains, le littoral et le Moyen-Pays. Utilisés seuls ou en complément d'autres modes de déplacement, ils doivent retrouver une place essentielle dans les déplacements quotidiens. Ils ont un rôle déterminant à jouer dans la diminution du trafic automobile et de la pollution dans les centres villes, Ils sont également comme un moyen efficace et accessible à tous de pratiquer un exercice physique quotidien, nécessaire au maintien en bonne santé.

En 2009, la part modale de la marche à pied atteignait en moyenne 22 % sur le territoire de la CASA, selon l'EMD de 2009 et celle du vélo 1 %.

Depuis 2009, les communes ont procédé à un certain nombre d'aménagements pour favoriser la

marche à pied (des zones de rencontres, des zones 30, des centres urbains piétonnisés...).

Les communes, la CASA et le Conseil Départemental ont mis en œuvre leurs efforts pour favoriser la pratique du vélo en aménageant / consolidant environ 100 km de pistes cyclables et en installant du stationnement (arceaux et boxes) un peu partout sur le territoire, à notamment Sophia Antipolis.

Sur le territoire communautaire 44 % des trajets de 1 à 3km s'effectuent en voiture, soit environ près de 60 000 déplacements automobiles, et 40 % sont effectués en marche à pied, soit près de 55 000 déplacements de proximité. L'enjeu est double et porte, d'une part sur la consommation d'énergie car les voitures sur de courts trajets surconsomment, (même si les évolutions technologiques ont permis de diminuer cette surconsommation) d'autre part sur la qualité de vie, car ils sont effectués souvent en direction des services et équipements publics (Ex : desserte des écoles maternelles et primaires).

Un certain nombre de ces déplacements de proximité correspond à un enchaînement de motifs de déplacements au cours d'un même trajet. Il n'en reste pas moins qu'il doit être possible de réduire de quelques dizaines de milliers, le nombre de déplacements effectués quotidiennement en voiture sur des distances inférieures à 2 kilomètres.

L'accessibilité de tous les modes de déplacements et en particulier des personnes à mobilité réduite

est à intégrer dans chaque projet d'aménagement de l'espace public. Une attention toute particulière doit être apportée dans les cheminements pour les personnes à mobilité réduite, et ce, quel que soit leur handicap, afin qu'ils leurs soient ouverts, confortables et sécurisés. Ce prérequis pour ces personnes fragilisées bénéficiera à tous en rendant l'expérience de la marche à pied bien plus agréable, notamment avec une poussette, une valise, un petit chariot...ou simplement pour la tranquillité et le confort qu'il procure.

C'est dans cette logique que les actions du PDU révisé ont été définies. La CASA encouragera la création ou le réaménagement d'espaces publics, de cheminements piétonniers accessibles à tous, à travers les actions suivantes :

- **Renforcer le maillage piétonnier**

Une grosse partie des déplacements effectués sur le territoire renvoie à un trajet court (inférieur à 2km, soit 30 minutes de marche) pouvant être effectué à pieds). Pour cela, la marche à pied doit être réalisée dans de bonnes conditions de sécurité et dans un cadre agréable pour tous, plus particulièrement les enfants, les seniors et les personnes à mobilité réduite.

La CASA veillera à la qualité, la continuité et la sécurisation des cheminements piétonniers, en particulier au niveau des traversées et cheminements piétons sur les axes à fort trafic traversant

des zones urbaines, sur les coupures urbaines du littoral (RD6007, RD6098, voie ferrée, notamment), sur la technopole de Sophia Antipolis (y compris les portillons et autres accès aux sites privés), ainsi que la création des zones 30 et des voies piétonnes (dans les secteurs les plus propices tels que les centres urbains, les centres de villages, les centres de quartiers résidentiels).

- **Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie**

Le Département est en train de mettre en œuvre un schéma départemental cyclable. Sur le territoire, il définit des axes d'aménagement reliant les principaux bassins de vie du département (Cannes-Antibes-Nice par l'EuroVélo8/ Grasse-Châteauneuf-Vence par la Route des Balcons d'Azur/ Grasse-Mougins-Biot via la technopole...).

En complément de ce schéma départemental, la CASA souhaite élaborer un schéma directeur cyclable permettant aux communes de réaliser des maillages complémentaires reliant les centralités et les principaux pôles générateurs de l'agglomération (logement, travail, gares, équipements communautaires, équipements scolaires, sportifs, culturels, services administratifs, commerces). La distance visée de ces déplacements à vélo est dans un rayon de 10kms, pour des temps de trajet d'environ 30 minutes.

- **Généraliser le stationnement vélo**

Afin de développer la pratique du vélo, il est indispensable d'offrir des solutions de stationnement de courte et longue durée sur tout le territoire, dans un milieu ouvert ou fermé, sécurisé. Les endroits prioritaires sont les pôles d'intermodalités, ainsi que les principaux lieux de vie (commerces, équipements publics,...).

- **Mettre en place des services vélo**

Développer la pratique du vélo passe par un accompagnement au changement de comportement via la mise en place de différents services liés au vélo, à savoir l'ouverture de lieux dédiés où trouver conseils et formations collaboratives (ateliers de réparation, vélos écoles...), la mise à disposition de conseil d'itinéraires et de vélos à assistance électrique pour les essayer et ce en lien avec les différents acteurs du territoire (tourisme, salariés, scolaires...).

A travers la réalisation de ces actions, la CASA ambitionne d'atteindre à l'horizon 2030 :

- **Une part modale de 9% pour le vélo, en lien avec l'objectif national de 2025,**
- **Une part modale de 25% pour la marche à pied, en mode unique, mais également en accompagnement d'autres modes (pour rejoindre un bus, un point de rencontre co-voiturage...)**

3.2.3. ARTICULER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ENTRE EUX

Cet objectif vise à développer l'intermodalité sur le territoire via deux actions principales :

- **aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux,**
- **développer un maillage de parcs relais multimodaux**

Les différents réseaux de transport doivent à terme fonctionner comme un système global. Pour permettre physiquement un passage facile d'un réseau de transport à un autre, il est nécessaire de garantir un accès facilité et de qualité à des pôles d'échanges multimodaux.

Après le pôle d'échanges d'Antibes et les gares de Villeneuve-Loubet et de Biot, il s'agit d'aménager les autres gares en **pôles d'échanges multimodaux** bien structurés et ouverts à tous les réseaux de transports collectifs, mais aussi aux autres modes de déplacements (piétons, vélos, covoiturage, notamment). Par ailleurs, dans les secteurs moins denses et non pourvus de gares ferroviaires, **la création de parcs-relais** viendra compléter ce maillage d'intermodalité. Ces espaces de rabattement en lien avec des arrêts des lignes de bus structurantes et permettant également de passer de la voiture personnelle au vélo ou au covoiturage, seront équipés et valorisés afin de favoriser le changement de modes de déplacements.

3.2.4. REPENSER LA PLACE DE LA VOITURE

La part modale de la voiture était de 66 % en 2009 et celle des 2 roues motorisés de 5 %.

Au regard des enjeux de développement durable et en vue de faire évoluer ces parts modales, la CASA a pour ambition dans le cadre de son PDU révisé, de développer toutes les alternatives à l'automobile. La place de la voiture doit être repensée et mieux maîtrisée afin de préserver l'exceptionnelle attractivité du territoire au rayonnement international, son développement futur, ainsi que son cadre de vie.

Cet objectif sera assuré par la mise en œuvre de plusieurs actions :

- **Développer le covoiturage et l'autostop**

La structure urbaine du territoire est caractérisée par une forte concentration des emplois sur la technopole de Sophia Antipolis et le littoral et une dispersion de l'habitat sur sa partie nord au regard du Moyen et Haut-Pays. Cette structuration urbanistique est plus favorable au covoiturage qu'à une desserte uniquement en transports en commun.

Des initiatives ponctuelles existent déjà et parallèlement à cela, la collectivité a travaillé sur la promotion de 3 applications numériques de covoiturage dynamique en lien avec le Département et les autres collectivités des Alpes-Maritimes.

Face au très faible recours à ce mode et malgré les efforts publics de promotion, il est nécessaire d'aller plus loin.

La CASA aidera au développement de cet usage collectif de la voiture en organisant le territoire en ce sens : aménager des lieux de dépose et collecte des covoitureurs et autostoppeurs et réaliser des poches de stationnement dédiés (en lien avec l'action précédente concernant le développement de parc-relais, notamment).

• Optimiser l'offre de stationnement de la voiture individuelle

Le stationnement constitue un levier important d'une politique de déplacements, en influant sur le choix du mode de déplacement et en permettant de réguler la circulation des véhicules motorisés.

Le stationnement est source d'attractivité pour les fonctions résidentielles et commerciales des centres urbains et cœurs de village, mais également facteur d'occupation des espaces publics et de gêne pour les piétons, les vélos et les transports collectifs quand il n'est pas maîtrisé.

La révision du PDU préconise une mise en place graduelle de mesures liées à l'exploitation et la planification du stationnement. Elles doivent être naturellement adaptées à chaque quartier et prendre en compte le covoiturage, les véhicules électriques, l'autopartage et le vélo.

• Aménager les voies en fonction de leurs usages

Assurer un partage équilibré de la voirie entre les usages dans la requalification et/ou l'aménagement des voies départementales, communautaires et communales permet de compléter le maillage routier sur le territoire, de garantir les déplacements sécurisés pour accéder aux équipements structurants, aux pôles d'emplois et d'habitat de l'agglomération. Aussi, la CASA œuvrera pour l'augmentation de la sécurité dans les déplacements et la maîtrise des vitesses, ainsi que pour le partage de la voirie entre les différents modes (les voitures, les transports en commun, les deux roues motorisés, les vélos et les piétons) tout en assurant un traitement de qualité.

• Accompagner les projets d'infrastructure des partenaires institutionnels

Au-delà des travaux de voirie nécessaires pour maîtriser les points de congestion communaux ou situés au niveau des accès à l'A8, il convient d'intervenir sur les migrations pendulaires effectuées massivement en voiture, en développant de nouvelles alternatives telles que le ferroviaire et les transports collectifs routiers, en lien avec les différents partenaires institutionnels concernés : le Département et les communes de l'agglomération pour les aménagements routiers, la Région en tant qu'exploitant des transports interurbains et ferroviaire (TER), la SNCF pour l'offre ferroviaire longue distance et l'État, pour les aménagements autoroutiers.

• Implanter des bornes de recharge électrique

Repenser la voiture passe aussi par l'intégration des voitures électriques qui ne pourra certes pas améliorer les conditions de trafic sur les routes mais qui permettra d'améliorer la qualité de l'air. Afin d'accompagner le développement de l'usage de ces véhicules, la CASA souhaite continuer à équiper le territoire de bornes de recharge électrique, à promouvoir l'électromobilité dans le conseil en mobilité en lien avec ses différents partenaires, notamment dans le cadre des Plans de Mobilité.

En tenant compte des actions définies ci-dessus mais aussi celles liées à la mise en service du bus-tram et ses extensions ainsi que celles liées aux aménagements cyclables, la part modale de la voiture devrait diminuer, pour atteindre 51 % à l'horizon 2030 et celle des deux roues motorisés 5 %.

3.2.5. ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le rayonnement et la concentration des livraisons sur quelques pôles urbains et très commerciaux plaident pour la définition d'une réglementation d'accès tenant compte non seulement du stationnement et de l'arrêt mais aussi de la circulation des véhicules de marchandises.

Afin de remplir cet objectif, deux actions ont été définies dans le cadre de la révision du PDU :

- **Harmoniser les réglementations communales pour le transport de marchandises**

La gestion des marchandises et des livraisons est vitale à l'économie des centralités de l'agglomération. Par voie de conséquence, le PDU s'attachera à permettre aux véhicules de livraisons l'accès aux commerces et activités des centres-villes et villages, tout en veillant à organiser, à l'échelle de l'agglomération, les réglementations visant à définir le fonctionnement de ces livraisons.

Il est nécessaire de proposer une réglementation commune aux villes centres.

- **Optimiser les itinéraires poids-lourds pour les flux/transports de marchandises**

S'interroger sur la circulation des poids lourds permet de renforcer l'attractivité du territoire tout en préservant sa qualité de vie. Bien qu'ils soient une nécessité pour la ville locale, les poids lourds sont souvent perçus comme une nuisance sonore et une source d'insécurité, notamment par les piétons en milieu bâti. Compte-tenu des spécificités du territoire, ces itinéraires ne pourront émerger qu'à partir d'une réflexion globale à l'échelle du département, réflexion à laquelle la CASA s'associera fortement. A l'issue de cette réflexion, les itinéraires choisis seront aménagés en conséquence, au regard des exigences en terme de sécurité des déplacements.

3.3. DES OBJECTIFS À RENFORCER POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Le changement de comportement constitue l'élément clé pour la mobilité de demain et donc un enjeu fort dans la révision du PDU.

Afin d'accompagner au mieux le changement de comportement, il semble nécessaire, au-delà de la poursuite des objectifs listés précédemment, de mieux faire connaître les offres de mobilités déjà existantes afin que les usagers puissent choisir de les utiliser et de réinterroger la nécessité de chaque déplacement afin d'en réduire le nombre.

3.3.1 FAIRE CONNAITRE ET ADOPTER L'OFFRE DE MOBILITÉ EXISTANTE

Il s'agit, à terme, de convaincre les différents usagers de modifier leurs comportements. Outre le développement d'offres de transport alternatives à la voiture, il est nécessaire d'accompagner ces modifications, notamment en sensibilisant et en informant la population et les différents acteurs du territoire (entreprises, établissements scolaires...) des solutions possibles, lors d'événements de la semaine européenne de la mobilité ou autres grands événements publics.

En effet, le changement de comportement ne peut s'envisager que sur la durée, que s'il est accompagné d'actions pédagogiques visant à expliquer, à sensibiliser et encourager les usagers à utiliser les transports collectifs et les modes actifs, ainsi qu'à leur présenter leurs effets positifs, personnels, sociétaux et environnementaux.

Cet accompagnement au changement de comportement doit devenir le fil conducteur des actions de promotion des communautés d'usagers, d'expérimentations des mobilités innovantes Sophia Antipolis et de nouvelles méthodes de sensibilisation et de communication (basées sur les nouvelles connaissances en sciences sociales).

Cet objectif se décline en 7 actions :

- **Offrir un conseil en mobilité personnalisé**

Afin d'informer, d'expliquer, de rassurer, de convaincre les usagers de se déplacer autrement que seuls en voiture, la CASA souhaite mettre en place un accompagnement personnalisé via la mise en place de permanences dans des lieux dédiés, d'interventions dans des entreprises et établissements scolaires ou auprès d'acteurs du tourisme ou de l'insertion sociale.

- **Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur**

La mise en place d'une application unique à l'échelle du territoire de Cap Azur, voire régional, intégrant tous les modes de déplacements en temps réel, en concertation avec les territoires voisins et la Région Sud, facilitera l'utilisation d'autres modes que la voiture individuelle.

- **Accompagner les entreprises, les établissements scolaires et autres générateurs de déplacements dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité**

La CASA apportera une aide technique et méthodologique à la réalisation des Plans de mobilité des entreprises mais aussi des établissements scolaires. Ces conseils pourront être prodigués lors de l'organisation d'événements ou d'animations diverses.

- **Assurer la promotion de la mobilité durable lors d'événements grand public**

La tenue de stands d'information et la diffusion de supports lors d'événements grand public locaux, nationaux ou européens (semaine de la mobilité durable), mais aussi la participation à des challenges en lien avec différents partenaires, permettent de susciter un premier niveau de questionnements voire de créer un effet d'entraînements collaboratif favorable à l'adoption de modes de déplacements plus vertueux.

- **Créer, participer et promouvoir des communautés d'usagers**

Il s'agit d'aider à la constitution et de promouvoir des modes de déplacements plus vertueux à travers de communautés d'usagers pratiquant les transports en commun, le vélo, ou le covoiturage. Celles-ci aident au passage d'un mode à un autre en entourant les nouveaux usagers et permettent à la Collectivité de mieux cibler ses actions..

- **Valoriser Sophia Antipolis en tant que laboratoire des mobilités innovantes**

La technopole Sophia Antipolis constitue de par ses emplois et sa configuration urbaine et paysagère, une mobilité durable, basée sur l'innovation. Pour cela, la CASA souhaite participer à des initiatives ,monter des projets de recherches innovants, ou mettre à disposition des espaces permettant l'expérimentation de véhicules autonomes ou le test de routes dites intelligentes.

- **Expérimenter de nouvelles méthodes de sensibilisation et de communication visant les changements de comportements**

Accompagner le changement de comportement peut passer par de nouvelles méthodes en lien avec les sciences sociales. La CASA souhaite s'engager sur un projet de recherche et expérimenter une démarche personnalisée basée sur les techniques de communication engageante sur un échantillon d'actifs de la technopole, notamment.

3.2 RÉINTERROGER LA NÉCESSITÉ DE CHAQUE DÉPLACEMENT

- **Promouvoir le télétravail et développer des espaces de coworking et tiers lieux**

Le territoire de la CASA dispose d'une mobilité pendulaire qui lui est propre et qui est pour une grande partie liée à la technopole. Par ailleurs, la technopole de Sophia Antipolis bénéficie d'emplois basés sur l'usage du numérique permettant ainsi d'envisager une mise en œuvre plus facile du télétravail. Afin de diminuer la congestion sur le territoire, mais aussi d'améliorer la qualité de l'air et de vie, la CASA souhaite promouvoir le télétravail. Une autre action consisterait à développer des espaces de coworking et tiers lieux en identifiant ces espaces et en accompagnant les communes et les territoires limitrophes dans la mise en œuvre de tels espaces.

- **Accompagner les projets d'aménagements générateurs de déplacements**

Assurer un développement durable du territoire nécessite d'accompagner les projets d'aménagements, générateurs de déplacements. Pour cela, la CASA souhaite favoriser les échanges avec les acteurs de l'aménagement et ce, dans les différentes phases précédant la réalisation des opérations.

- **Proposer des services publics ou commerciaux itinérants ou à distance**

Afin de maintenir le dynamisme des centres anciens tout en réduisant les différents impacts négatifs liés à l'utilisation de la voiture individuelle, la CASA souhaite étudier et accompagner la mise en place des services publics ou commerciaux itinérants ou à distance sur le territoire de la CASA et plus particulièrement dans les zones périurbaines, rurales et montagneuses.

