

IV. PDU 2020 – 2030 : QUELLES ACTIONS ?



Pour répondre aux enjeux de mobilité durable, solidaire, sûre et innovante, le PDU révisé propose les 7 axes d'actions suivants :

- **Axe 1** : faire connaître et adopter l'offre de mobilité existante,
- **Axe 2** : développer l'usage des Transports en Commun,
- **Axe 3** : développer la pratique des modes actifs,
- **Axe 4** : articuler les modes déplacements,
- **Axe 5** : réinterroger la nécessité de chaque déplacement,
- **Axe 6** : repenser la place de la voiture,
- **Axe 7** : organiser les transports de marchandises (Logistique urbaine).

COMMENT LIRE LES FICHES ACTIONS ?

Le premier chiffre de chaque fiche indique à quel axe elle se rapporte, le second est son numéro

Sur chaque fiche, sont indiqués :

- les numéros des autres fiches auxquelles elle est liée,
- les objectifs du Code des transports auxquels elle répond

• **Les «Publics concernés ?»** par l'action.

• **Les «Enjeux ?»** de mobilité auxquels l'action doit répondre.

• **Le «Pourquoi ?»** : cette action doit être mise en œuvre dans le Plan de Déplacements Urbains révisé.

• **Le «Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?»** qui explique les différentes composantes de réalisation de l'action.

• **Les «Qui ?»** : les acteurs porteur ou pilote, et les partenaires de l'action.

• **Le «Quand ? Quelles échéances ?»** qui identifie si la réalisation de l'action est prévue à court terme (entre 2020 et 2023), à moyen terme (entre 2024 et 2026) ou à long terme (horizon 2030).

• **Le «Combien ? Quelle enveloppe financière ?»** qui explique les différentes composantes de réalisation de l'action.

• **Le «Quel suivi ? Quelle évaluation ?»** qui précise des indicateurs, des données permettant de suivre les effets des actions mises en œuvre.

Pour rappel :

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

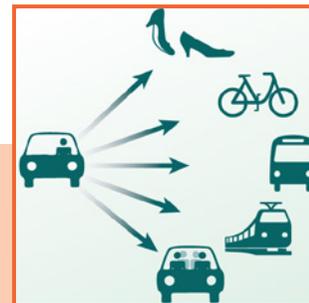
- 1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2 Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes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

4.1. AXE 1 : FAIRE CONNAÎTRE ET ADOPTER L'OFFRE DE MOBILITÉ EXISTANTE

Cet axe se décline en 7 fiches actions :

- **Fiche 1.1 :**
Offrir un conseil en mobilité personnalisé 80
- **Fiche 1.2 :**
Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur..... 80
- **Fiche 1.3 :**
Accompagner les entreprises, les établissements scolaires et autres générateurs de déplacements dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité 82
- **Fiche 1.4 :**
Assure la promotion de la mobilité durable lors d'événements grand public 83
- **Fiche 1.5 :**
Créer, participer et promouvoir des communautés d'utilisateurs..... 84
- **Fiche 1.6 :**
Valoriser Sophia Antipolis en tant que laboratoire des mobilités innovantes..... 85
- **Fiche 1.7 :**
Expérimenter de nouvelles méthodes de sensibilisation et de communication visant les changements de comportement 86

ACTION N°1.1 : OFFRIR UN CONSEIL EN MOBILITÉ PERSONNALISÉ



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.2** : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal En-ibus Cap Azur
- **Fiche 1.3** : Accompagner les entreprises et établissements scolaires dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité
- **Fiche 1.4** : Assurer la promotion de la mobilité lors d'événements grand public
- **Fiche 1.6** : Valoriser Sophia Antipolis en tant que laboratoire des mobilités innovantes

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Le recours à la voiture individuelle pour chaque déplacement est un réflexe ancré et difficile à modifier. La communication grand public de prévention et d'incitation est nécessaire mais non suffisante pour être suivie d'effets réels. Un accompagnement personnalisé s'avère parfois utile pour informer, rassurer, convaincre un usager de la possibilité de se déplacer, de manière satisfaisante voire gratifiante, autrement que seul dans sa voiture.

Pourquoi ?

- Aller au-delà des campagnes de communication grand public n'ayant pas prouvé leur efficacité sur le changement de comportement en mobilité
- Accélérer les changements de comportement en apportant une réponse personnalisée, en adéquation avec le profil de l'utilisateur, ses besoins et les opportunités de se déplacer autrement. Selon son profil, pourront ainsi lui être proposées

des solutions de déplacement en transport en commun, en covoiturage, à vélo, à vélo à assistance électrique...

- Lever les craintes de l'utilisateur face aux nouveautés telles que l'inscription sur une application, un site internet, etc...
- Faire la promotion / aider à la prise en main du compagnon de mobilité (cf. FA1.2)

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Proposer des permanences de conseil individualisé :
 - Sur lieux dédiés à la mobilité
 - Avec des ambassadeurs mobilité
- Offrir un conseil en mobilité à distance, via l'adresse mobilite@agglo-casa.fr
- Proposer des interventions en entreprises à l'attention des salariés, avec prise de rendez-vous préalable
- Proposer des interventions en Conseil d'administration des établissements scolaires (collèges, lycées...) à destination des parents d'élèves
- Intervenir auprès des acteurs de l'insertion sociale (Pôle Emploi, Maisons de l'emploi...) pour prendre en compte les spécificités de publics fragiles
- Proposer des rendez-vous aux acteurs du tourisme pour les inciter à relayer l'offre de mobilité du territoire auprès des visiteurs, en amont et durant leur séjour
- Intégrer l'accessibilité des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite de manière systématique dans les différentes actions de communication.

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Associations destinées aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite
- Acteurs du tourisme, de l'insertion sociale
- Communautés d'utilisateurs
- Municipalités
- Établissements scolaires
- Entreprises Clubs d'entreprises, Chambre de Commerces et d'Industrie)

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 1 550 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de lieux dédiés à la mobilité ouverts
- Nombre de permanences proposées par an
- Nombre d'interventions effectuées par an
- Nombre de personnes reçues par an

ACTION N°1.2 : METTRE EN ŒUVRE UN COMPAGNON DE MOBILITÉ MULTIMODAL ENVIBUS CAP AZUR



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.1** : Offrir un conseil en mobilité personnalisé
- **Fiche 2.6** : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- **Fiche 3.1** : Renforcer le maillage piétonnier
- **Fiche 3.2** : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- **Fiche 4.2** : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- **Fiche 6.1** : Développer le covoiturage et l'autostop
- **Fiche 6.5** : Implanter des bornes de recharge électrique

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 7 ; 9 ; 10 ; 11

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

De nombreuses applications numériques existent aujourd'hui, spécialisées sur un mode de déplacement (application TER de la SNCF, applications covoiturage...) ou sur un territoire limité à une collectivité (application Envibus sur la CASA...). Aussi, lorsqu'un usager cherche à aller, sans prendre son véhicule individuel, de Théoule à Opio par exemple, il doit consulter de multiples sites et créer son itinéraire par ses propres moyens, ce qui, compte tenu du temps que cela requiert, est bien souvent facteur de découragement. Disposer d'une information centralisée sur les différentes possibilités de déplacement d'un point d'origine à un point de destination, tous modes confondus, avec estimation du temps de parcours en temps réel est un des leviers pour changer les comportements.

Pourquoi ?

- Faire gagner du temps à l'utilisateur en lui donnant accès immédiatement, via une seule application numérique, et à l'échelle du pôle métropolitain d'abord et régional ensuite, aux itinéraires et modes de déplacements les plus performants, compte tenu de son profil
- Faciliter la préparation d'un déplacement en fournissant à l'utilisateur le temps de parcours d'une chaîne de déplacement complète (ex : marche à pied + bus ; vélo + covoiturage...).
- Offrir des éléments de choix du mode de déplacement en fonction du profil de l'utilisateur, de ses possibilités et contraintes, qui peuvent être fluctuantes dans une même journée

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Faire développer une application compagnon de mobilité de référence à l'échelle de Cap Azur intégrant tous les modes (car, bus, train, navette, vélo, marche à pied, covoiturage, stationnement dont possibilité de recharge électrique), les conditions de trafic, ainsi que les besoins spécifiques de circulation, accès et stationnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- Mettre à disposition les données publiques de mobilité en open data pour qu'elles puissent être utilisées par tout autre compagnon de mobilité.
- Faire du compagnon de mobilité un outil d'analyse des études de déplacements.
- Travailler en concertation avec la Région Sud pour que les compagnons de mobilité aient une interface transparente pour l'utilisateur.
- Systématiser la promotion du compagnon de mobilité dans tout support de communication et à l'occasion de tout événement.

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis/ Le Pôle Métropolitain Cap Azur

Quels sont les partenaires ?

- La Région Sud
- Autorités organisatrices de la mobilité sur le Département des Alpes-Maritimes
- Concessionnaires, opérateurs, gestionnaires privés dans le secteur de la mobilité, tout mode confondu.

Quand ? Quelles échéances ?

- Livraison initiale : 2019
- Puis en amélioration continue des fonctionnalités

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 1 300 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de téléchargements de l'application
- Nombre de connexions
- Nombre de requêtes
- Nombre de bugs remontés

ACTION N°1.3 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES, ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES ET AUTRES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS DANS L'ÉLABORATION DE LEUR PLAN DE MOBILITÉ



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 1.1 : Offrir un conseil en mobilité personnalisé
- Fiche 1.2 : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal En-ibus Cap Azur
- Fiche 3.1 : Renforcer le maillage piétonnier
- Fiche 3.2 : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- Fiche 6.1 : Développer le covoiturage et l'autostop
- Fiche 6.5 : Implanter des bornes de recharge électrique

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Les entreprises
- Les établissements scolaires
- Les organisateurs d'évènements (clubs sportifs, salles de spectacles...)

Quel(s) enjeu(x) ?

Le fonctionnement d'une entreprise, d'un établissement public (scolaire, culturel, sportif...) génère des déplacements en nombre, concentrés sur des périodes de temps limitées et souvent combinés, les parents amenant leurs enfants à l'école avant d'aller rejoindre leur lieu de travail. Accompagner les entreprises et les établissements publics dans leur Plan de Mobilité mais aussi dans l'organisation de leurs événements (activités festives liées au week-end, activités liées au tourisme, notamment) est un enjeu fort pour que ces plans permettent, d'une part de déconcentrer les déplacements et donc de réduire la congestion routière, quotidienne et occasionnelle, et d'autre part de réduire la pollution le long des axes routiers et à proximité de certains établissements (écoles, notamment).

Pourquoi ?

- Diminuer l'utilisation de la voiture la semaine, mais aussi le week-end ou en vacances.
- Étendre le champ des mobilités à un nouveau public (y compris les plus jeunes).

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Se faire connaître auprès des entreprises, et des établissements publics (scolaire, culturel, sportif...), leur proposer un rendez-vous et mettre à disposition des supports de communication, leur proposer des diagnostics en mobilité, relire et analyser les plans de mobilité...
- Apporter un soutien méthodologique et cartographique aux entreprises, collectivités publiques (en lien avec la réalisation de leur plan de mobilité) et établissements volontaires.
- Conseiller sur la mise en place d'une offre mobilité tous modes lors de l'organisation d'évènements (culturels, sportifs, scolaires...) : recours aux solutions alternatives à la voiture existantes, mise en place de services de navettes privées, travail sur la localisation des stationnements de taxis, parc vélos éphémères, sécurisation des mobilités nocturnes, mise en place de pédibus...
- Engager une réflexion sur le décalage des horaires des ouvertures des établissements scolaires avec les acteurs de l'éducation
- Engager la réflexion d'une politique temporelle, inspirée des travaux de l'association Tempo Territorial : intégrer la gestion du temps dans les différents comportements sociétaux et dans l'organisation sociétale (y compris dans le travail)

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Entreprises et Club d'entreprises
- Établissements scolaires
- Municipalités
- Chambre de Commerce et d'Industrie
- Rectorat et Education Nationale
- Communauté d'usagers
- Milieu associatif, conseils de quartier et fédérations de parents d'élèves

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 850 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre annuel d'entreprises ayant élaboré et animant un Plan de Mobilité
- Nombre annuel d'établissements scolaires ayant élaboré et animant un Plan de Mobilité
- Nombre annuel de manifestations, événements ayant élaboré un Plan de Mobilité

ACTION N°1.4 : ASSURER LA PROMOTION DE LA MOBILITÉ DURABLE LORS D'ÉVÈNEMENTS GRAND PUBLIC



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 1.2 : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- Fiche 3.1 : Renforcer le maillage piétonnier
- Fiche 3.2 : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- Fiche 4.2 : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- Fiche 6.1 : Développer le covoiturage et l'autostop
- Fiche 6.5 : Implanter des bornes de recharge électrique

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Des campagnes de sensibilisation et d'information grand public constituent un premier niveau de questionnement sur la voiture individuelle et son recours pour chaque déplacement. Aborder la question du changement de comportement de mobilité sous l'angle ludique, comme par exemple par le biais d'un challenge, permet de créer un effet d'entraînement collaboratif favorable à la promotion des modes de déplacements vertueux tels que le transport public, le vélo, le vélo à assistance électrique, le covoiturage...

Pourquoi ?

- Susciter un questionnement sur ses modes de déplacements et leur impact environnemental
- Proposer des solutions en réponse à ces questionnements
- Donner de l'écho à la promotion de la mobilité durable
- Expérimenter, de façon ludique, de nouveaux modes de déplacements

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Tenir des stands d'information et diffuser des supports, lors de la Semaine Européenne de la Mobilité Durable
- Être présent lors d'événements locaux ayant trait aux comportements plus responsables
- Promouvoir et participer au Challenge de la Mobilité : mobilisation des partenaires, relai de la communication...
- Accompagner les communes dans l'organisation d'événements de type : journée du vélo, week-end marche à pied...

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Municipalités
- Associations
- Communautés d'utilisateurs
- Entreprises et Club d'entreprises

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 400 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre d'événements créés
- Nombre de participations à des événements
- Nombre de participants au Challenge de la Mobilité

ACTION N°1.5 :

CRÉER, PARTICIPER ET PROMOUVOIR DES COMMUNAUTÉS D'USAGERS



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.1** : Offrir un conseil en mobilité personnalisé
- **Fiche 1.3** : Accompagner les entreprises et établissements scolaires dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité
- **Fiche 1.4** : Assurer la promotion de la mobilité durable lors d'événements grand public
- **Fiche 2.2** : Améliorer les temps de parcours en transport public
- **Fiche 6.1** : Développer le covoiturage et l'autostop

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Usagers existants ou à venir d'un autre mode que l'autosolisme

Quel(s) enjeu(x) ?

Le passage de l'autosolisme à un autre mode de déplacements quotidiens plus vertueux est difficile. Il demande un investissement pour les futurs usagers mais aussi un accompagnement que des personnes pratiquant déjà ces autres modes sont les plus à même d'offrir. Pour cela, la constitution et la promotion de communautés d'usagers est un modèle efficace. En outre, celles-ci permettent à la collectivité d'avoir des interlocuteurs avec lesquels bâtir et mettre en oeuvre son plan d'actions.

Pourquoi ?

- Développer une solidarité entre usagers
- Développer une démocratie participative concrète
- Garantir la réalisation par la CASA d'investissements et de services utiles à l'utilisateur, à très court comme à long terme
- Permettre une remontée d'informations précieuses et de propositions utiles et argumentées auprès de la collectivité en s'adressant directement à l'utilisateur
- Permettre, grâce à l'échange, aux citoyens usagers de mieux appréhender les contraintes de la CASA dans la réalisation des projets

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Prendre contact avec les usagers concernés (transport public, covoiturage, télétravail...) en vue de la constitution d'une communauté
- Mettre en place une plateforme numérique (type slack ou autres) permettant ainsi d'offrir un espace d'échanges (usagers/collectivités) pour les différents modes de déplacements (vélos, transport public, covoiturage...) ou pratiques (télétravail, espaces de coworking)
- Alimenter de cette plateforme, en lien avec les usagers
- Assurer une présence quotidienne sur la plateforme (répondre aux questions, assurer la réception des demandes...)
- Suivre de manière rigoureuse les demandes des usagers concernant la CASA
- Concerter systématiquement avec les usagers de la communauté en amont de tout projet

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Associations/communautés d'usagers locales existantes
- ADEME
- Sophia Club Entreprises, Club d'entrepreneurs et entreprises

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 700 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de communautés créées
- Nombre de membres de chaque communauté par an
- Nombre de projets (infrastructures/d'investissements ou services) réalisés grâce à la concertation citoyenne en communauté
- Évaluation qualitative du lien citoyen-collectivité

ACTION N°1.6 : VALORISER SOPHIA ANTIPOLIS EN TANT QUE LABORATOIRE DES MOBILITÉS INNOVANTES



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 1.7 : Expérimenter de nouvelles méthodes de sensibilisation et de communication visant les changements de comportement
- Fiche 2.9 : Expérimenter la navette autonome en situation réelle

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 3 ; 4 ; 6

Quels sont les publics concernés ?

- Les actifs de Sophia
- Les entreprises et établissements scolaires
- Les étudiants
- Les habitants de la technopole

Quel(s) enjeu(x) ?

La technopole de Sophia Antipolis, par ses compétences numériques, ses actifs au profil technophile ou son urbanisme, constitue un laboratoire unique pour expérimenter les mobilités innovantes. La CASA souhaite co-développer une culture de mobilité durable, basée sur l'innovation, avec ceux qui la vivent : entreprises, actifs, habitants.

Pourquoi ?

- Préparer les mobilités futures de la technopole en expérimentant les innovations sur place
- Contribuer au développement économique en mettant à disposition l'espace public comme ressource et en étant partenaire de projets de recherche et développement
- Promouvoir l'image innovante de la technopole en s'appuyant sur la mobilité

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Participer à l'initiative Smart Vehicle Côte d'Azur
- Mettre à disposition une zone d'essais pour mise au point technique de véhicules autonomes
- Mettre à disposition les voiries de Sophia pour des tests de véhicules autonomes en situation réelle contrôlée
- Mettre à disposition les voiries de Sophia pour des tests de routes intelligentes (signalisation dynamique, affectation de voies selon plages horaires, dispositif de preuves de covoiturage...)
- Expérimenter le changement de comportement par la recherche en sciences sociales (cf. fiche 1.7)
- Monter des projets de recherche et développement en mobilité avec les acteurs du numérique et/ou des technologies innovantes de Sophia

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes
- La Région Sud
- L'État
- L'ADEME
- Le Sophia Club Entreprises et les entreprises
- Smart Vehicle Côte d'Azur

Quand ? Quelles échéances ?

- Livraison initiale : 2019
- Puis en amélioration continue des fonctionnalités

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 7 300 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Évaluation qualitative et quantitative des retombées de l'initiative Smart Vehicle Côte d'Azur
- Nombre de projets de recherche et de partenariats engagés par an
- Nombre de jours de test annuels sur la zone d'essais

4.2. AXE 2 : DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Cet axe se décline en 9 fiches actions :

- **Fiche 2.1 :**
Mettre en service le bus-tram
Antibes Sophia Antipolis..... 88
- **Fiche 2.2 :**
Améliorer les temps de parcours
en transport public 90
- **Fiche 2.3 :**
Numériser les services de transports..... 92
- **Fiche 2.4 :**
Optimiser le transport à la demande Icià 93
- **Fiche 2.5 :**
Optimiser le transport scolaire..... 96
- **Fiche 2.6 :**
Articuler les réseaux de transports publics
par bassins de vie..... 97
- **Fiche 2.7 :**
Veiller à la qualité du service transport
rendu aux usagers 99
- **Fiche 2.8 :**
Étudier des solutions complémentaires
de transports en commun en période
d'afflux touristique..... 100
- **Fiche 2.9 :**
Expérimenter la navette autonome
en situation réelle 101

ACTION N°2.1 : METTRE EN SERVICE LE BUS-TRAM ANTIBES SOPHIA ANTIPOLIS



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.2 : Améliorer les temps de parcours en transports publics
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- Fiche 4.1 : Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux
- Fiche 4.2 : Développer un maillage de parcs relais multimodaux

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9 ; 10

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public se déplaçant sur l'axe du bus-tram

Quel(s) enjeu(x) ?

Disposer d'une offre de transport en commun fréquente, aux temps de parcours fiables et sur une large plage horaire est un levier efficace contre l'autosolisme. Cela nécessite la réalisation de voies dédiées pour éviter aux bus de perdre du temps dans la congestion routière. Cette solution est particulièrement adaptée au milieu urbain dense d'Antibes, en intermodalité avec le train.

Des extensions du réseau en site propre sont à prévoir pour accompagner la densification de certains secteurs sur un périmètre élargi autour de Sophia Antipolis et de l'A8.

Pourquoi ?

- Offrir une alternative à l'autosolisme, grâce à des temps de parcours équivalents à la voiture en heure creuse et plus performants en heure de pointe et grâce à une forte fréquence.
- Favoriser le report modal au profit du transport public par des services de qualité, des correspondances efficaces entre le bus-tram, les autres lignes structurantes du réseau Envibus et le train en gare d'Antibes.

- Développer et faciliter la pratique du vélo en accompagnant le bus-tram d'aménagements cyclables performants et de stationnements sécurisés aux abords des stations
- Améliorer la qualité de l'air grâce à une limitation du trafic routier et au recours à des bus au Gaz Naturel pour Véhicule
- Densifier et requalifier les espaces urbains existants le long de l'axe du bus-tram et de ses extensions
- Requalifier les espaces publics et les paysages de voirie à travers des aménagements et une insertion paysagère du bus-tram de qualité favorables à la marche à pied

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Finaliser les études de conception sur le secteur sud de l'A8
- Finaliser les travaux sur les secteurs nord et sud de l'A8
- Conduire les études d'opportunité, de faisabilité et de conception sur les extensions futures (technopole, centre-ville d'Antibes, Vallauris, Villeneuve Loubet) en lien avec les conclusions de l'étude des accès à Sophia Antipolis
- Phaser les mises en service partielles des tronçons de site propre disponibles avec des restructurations adaptées du réseau Envibus

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- L'État
- La Région Sud
- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Municipalités concernées

Quand ? Quelles échéances ?

- Mise en service du bus-tram Antibes Sophia Antipolis : CT
- Études d'opportunité sur extensions futures sur périmètre élargi autour de Sophia Antipolis : MT
- Études de faisabilité et conception des extensions retenues : LT

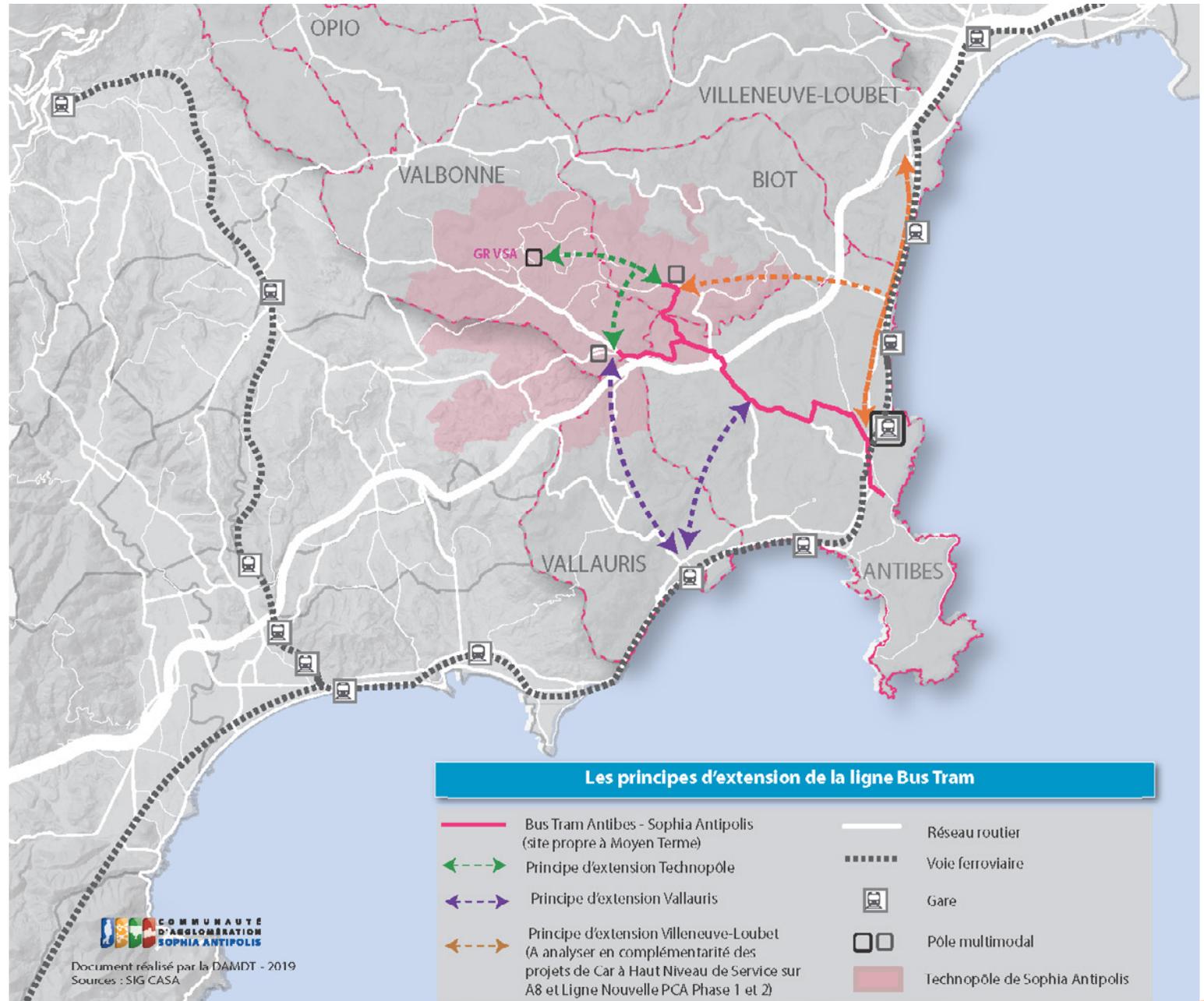
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 220 400 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de validations journalières, mensuelles, annuelles de la ligne bus-tram Antibes Sophia Antipolis
- Nombre de véhicules / jour sur l'axe du bus-tram – évaluation du report modal
- Nombre d'abonnements combinés TER+bus - évaluation de l'intermodalité
- Taux d'occupation des boxes et/ou arceaux sur les parcs relais liés au bus-tram

ACTION N°2.1



ACTION N°2.2 : AMÉLIORER LES TEMPS DE PARCOURS EN TRANSPORT PUBLIC



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.1 : Mettre en service le bus-tram Antibes Sophia Antipolis
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Le gain de temps de parcours pour les bus est un levier fort pour rendre le transport collectif attractif, voire concurrentiel vis-à-vis de la voiture personnelle.

Pourquoi ?

- Rendre attractif le transport public par la réduction et la fiabilité des temps de parcours
- Optimiser l'exploitation du réseau de transport grâce aux gains de temps de parcours

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Optimiser les correspondances internes au réseau Envibus et avec les partenaires Sillages, PalmBus, Zou ! (car, bus et train), Lignes d'Azur
- Augmenter les fréquences sur les lignes structurantes à fort potentiel avec un objectif à atteindre de 12 voire 10 minutes pour réduire les temps de correspondance

- Aménager des zones d'arrêt de bus en pleine voie, empêchant lors d'un arrêt, tout véhicule de le dépasser et permettant ainsi de renforcer la performance du réseau (le bus ne perd plus de temps à se réinsérer dans la circulation)
- Réaliser des couloirs bus ponctuels et mettre en œuvre la priorité des bus aux carrefours structurants sur des axes à fort enjeu de circulation : littoral de Villeneuve Loubet, Golfe-Juan, accès à Sophia...

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités concernées ;
- Le Département des Alpes-Maritimes ;
- La Région Sud ;
- Les établissements pédagogiques (scolaires et universitaires, notamment) ;
- Les clubs d'entreprises ;
- Les communautés d'usagers de transport public ;
- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'Agglomération Pays de Grasse, en lien avec le Pôle Métropolitain Cap Azur ;
- La Métropole Nice Côte d'Azur.

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

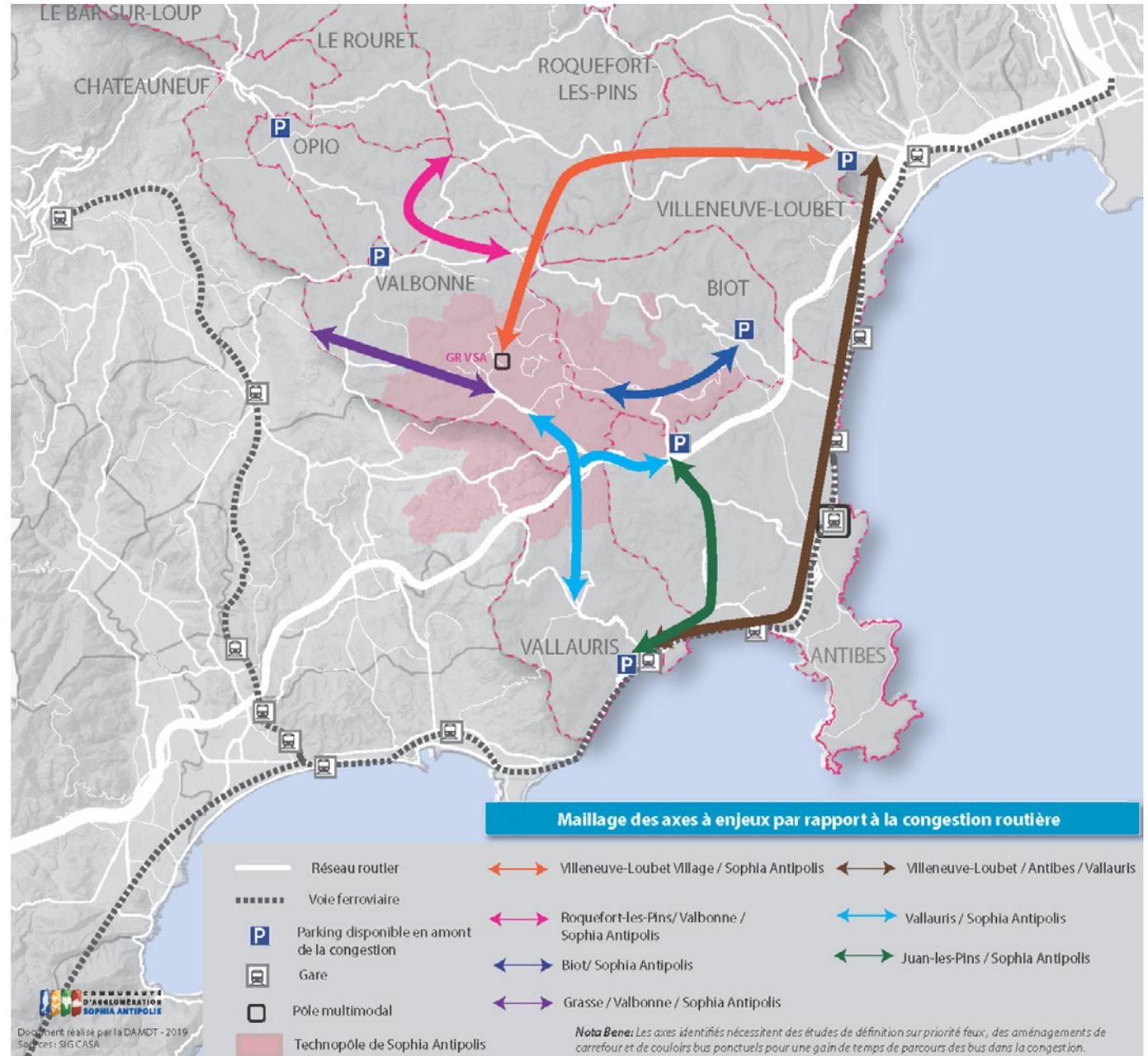
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 6 500 k€
- Dépenses partenaires : -

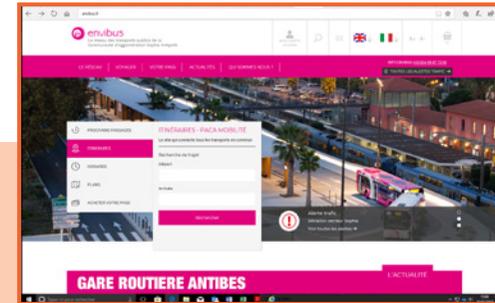
Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de carrefours équipés
- Nombre de mètres de couloirs bus réalisés
- Réduction des temps de parcours en minutes, suite à aménagements
- Taux de fiabilité des temps de parcours et statistiques de ponctualité aux points d'arrêts

ACTION N°2.2



ACTION N°2.3 : NUMÉRISER LES SERVICES DE TRANSPORT



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.1 : Mettre en service le bus-tram Antibes Sophia Antipolis
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 7 ; 9 ; 10

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

La mise en œuvre d'applications numériques, telles que l'application Envibus, permet d'offrir aux usagers de nouveaux services (billettique interopérable, information en temps réel...) qui rendent le transport en commun plus attractif. L'enjeu est d'améliorer en continu la qualité et le nombre de services proposés « en ligne ».

Pourquoi ?

- Améliorer l'accès aux données de transports publics.
- Rendre possible une tarification multimodale et un paiement sans changement de titres de transports par une billettique interopérable.
- Permettre d'alimenter une même application permettant à la fois de faciliter son trajet, de mieux connaître l'offre disponible et de combiner plusieurs solutions (vélo-train-bus par exemple) avec un seul titre de transports.
- Permettre à des entreprises de développer de nouveaux services de mobilité à partir des données transports en opendata.

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Travailler à l'interfaçage technique des données de transports (billettique, exploitation des bus, temps de parcours, géolocalisation...)
- Passer des conventions de mise à disposition des données avec des startups et entreprises innovantes dans les services de mobilité
- Exporter les données de transports sur data.transports.gouv.fr
- Exploiter les données statistiques pour améliorer le service en continu
- Capitaliser et suivre les données en lien avec l'observatoire des déplacements

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- La Région Sud
- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Communautés d'Agglomération Cannes Pays de Lérens, Pays de Grasse (dans le cadre du Pôle Métropolitain Cap Azur), ainsi que la Métropole Nice Côte d'Azur
- Entreprises innovantes intégratrices de données de transports

Quand ? Quelles échéances ?

- Mise à disposition complète des données en opendata d'ici 2021
- Suivi continu sur les 10 ans

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 5 280 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre d'applications déployées utilisant les données de transports
- Nombre de mise à disposition de données de transport via les plateformes « data.sud.fr » et « data.transports.gouv.fr »

ACTION N°2.4 : OPTIMISER LE TRANSPORT À LA DEMANDE ICILÀ



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.2 : Améliorer les temps de parcours en transport public
- Fiche 2.3 : Numériser les services de transport
- Fiche 2.5 : Optimiser le transport scolaire

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 5

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Le territoire peu dense de la CASA ne permet pas une desserte en transport en commun uniformément répartie. Le transport à la demande est une solution pour rendre le transport public accessible à tous, dans les zones diffuses (Moyen et Haut-Pays) et les zones non desservies par les lignes scolaires. Il permet également un meilleur accompagnement des personnes à mobilité réduite grâce à une prise en charge de trottoir à trottoir. Face à son succès, le service Icilà doit évoluer et ses outils de réservation et de production être optimisés.

Pourquoi ?

- Améliorer le fonctionnement de la centrale de réservation (process, fiabilité), les conditions de réservation des usagers (accueil téléphonique, facilité et simplicité, en ligne, via smartphone) et l'information aux usagers (consultation des réservations, suivi des déplacements du véhicule TAD en temps réel...).
- Réaffecter les moyens permettant de couvrir de nouveaux besoins

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Expérimenter, une nouvelle application de réservation de Transport à la Demande (TAD dynamique) sur deux zones de la CASA (Moyen-Pays et partie sud du Haut-Pays)
- Suite à l'expérimentation, améliorer et étendre le transport à la demande dynamique sur le territoire de la CASA et à d'autres services (PGDM par exemple)
- Conventionner avec les territoires limitrophes de la CASA (CAPL, CAPG, Métropole Nice Côte d'Azur) pour mailler le transport à la demande par bassins de vie, basé sur les besoins des personnes à mobilité réduite

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'Agglomération Pays de Grasse, au sein du Pôle Métropolitain Cap Azur
- La Métropole Nice Côte d'Azur

Quand ? Quelles échéances ?

- Expérimentation une partie du territoire de la CASA : CT
- Déploiement sur tout le territoire de la CASA : MT
- Déploiement au-delà du territoire de la CASA (Pôle Métropolitain Cap Azur) : LT

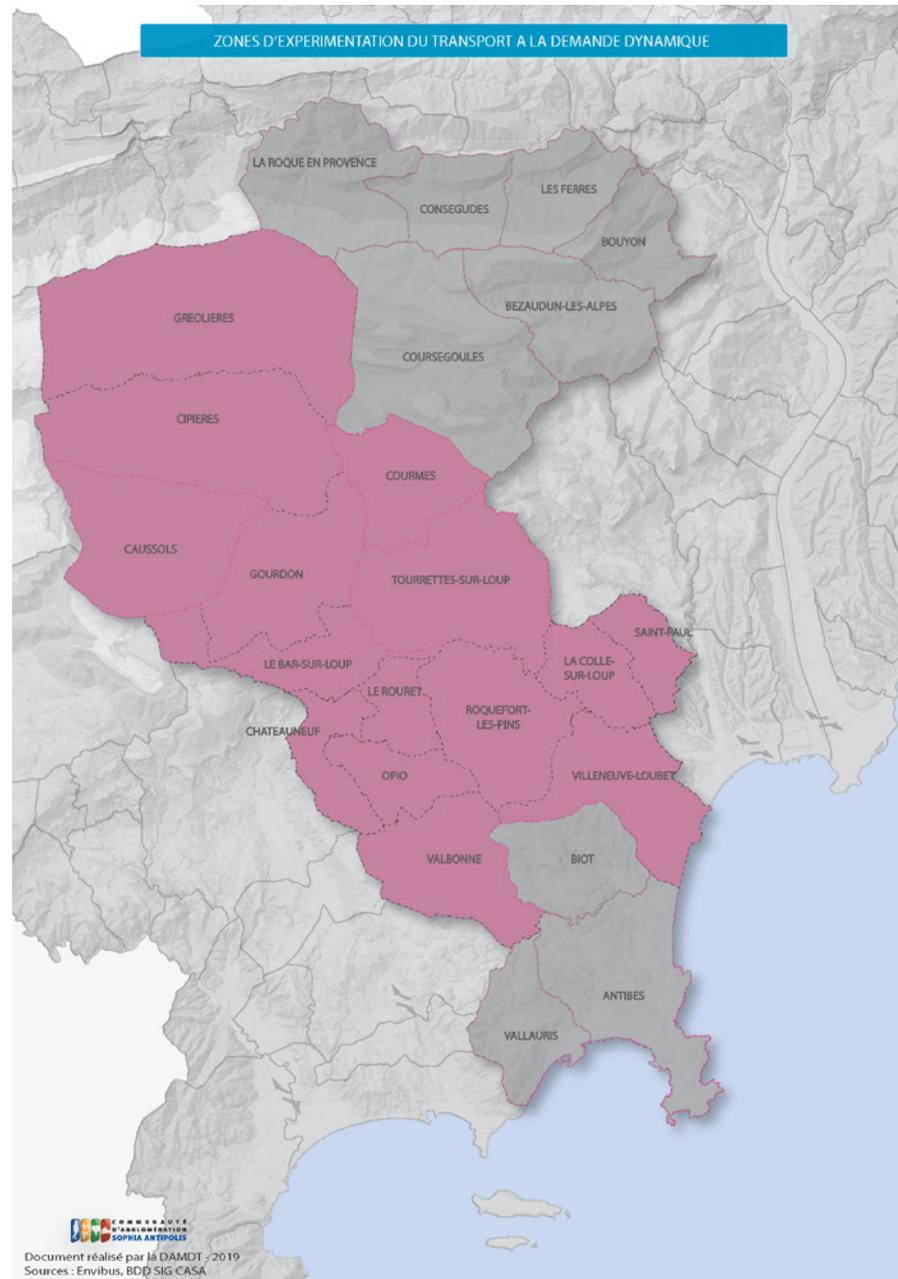
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 17 300 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de véhicules affectés au transport à la demande et taux de groupage
- Nombre de trajets annuels effectués et kms parcourus avec le service de transport à la demande
- Nombre de connexions mensuelles/ réservations effectués via l'application smartphone
- Nombre de réservations mensuelles via la centrale de réservation
- Nombre de personnes transportées par mois et par an
- Analyse qualitative par enquête de satisfaction du nouveau dispositif

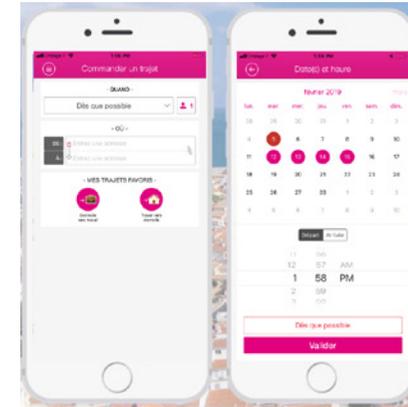
ACTION N°2.4



ACTION N°2.4

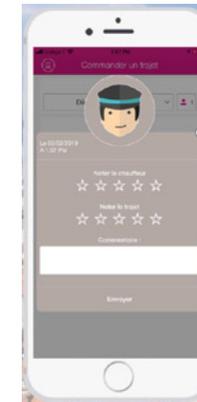
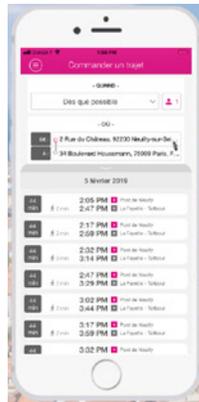


Note explicative de l'application icilà d'Envibus



1-Je m'inscris sur l'application **icilà d'Envibus**

2-Je recherche **mon trajet** avec la possibilité de **multi-réservation**



3-Je consulte **le détail** de mon voyage avec une garantie de **l'horaire d'arrivée** pour assurer l'intermodalité avec les autres modes de déplacements

4-Je suis en **temps réel** (trajet, géolocalisation du bus, ...) l'arrivée de la navette

5-J'évalue **mon trajet** post réservation

ACTION N°2.5 :

OPTIMISER LE TRANSPORT SCOLAIRE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.2 : Améliorer les temps de parcours en transport public
- Fiche 2.4 : Optimiser le transport à la demande
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 3 ; 4 ; 5

Quels sont les publics concernés ?

- Les élèves
- Les parents d'élèves

Quel(s) enjeu(x) ?

Le recours au transport public, scolaire ou non, par les élèves est un levier de lutte contre la congestion et la pollution de l'air à proximité des établissements scolaires. Il permet en outre aux parents actifs d'être moins contraints dans leur trajet domicile-travail sans le détour par l'école. Pour l'enfant, prendre le bus lui permet d'acquérir une culture du transport public qu'il pourra garder adulte et de contribuer à sa santé grâce à la marche à pied nécessaire pour rejoindre l'arrêt de bus.

Pourquoi ?

- Augmenter l'offre de mobilité vers les établissements pour développer le public cible
- Offrir une plus grande souplesse dans les horaires (entrées à 10h, sorties à 15h...)

- Prendre en compte dans la mesure du possible des scolarisations d'élèves hors carte scolaire, en fonction des choix pédagogiques (sections internationales...).
- Offrir un transport scolaire élargi en lien avec les territoires limitrophes (pour les élèves habitants la CASA et scolarisés en dehors ou l'inverse, conformément à la carte scolaire).

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Pour les écoles maternelles et primaires, valoriser par des campagnes de communication le recours au bus sur les lignes spécifiques scolaires avec accompagnateur
- Pour les établissements secondaires, analyser la possibilité de recours à une ligne urbaine, au TAD ou à une ligne scolaire spécifique et faire connaître ces solutions aux parents d'élèves afin de s'adapter aux horaires scolaires
- Améliorer les conditions d'attente des élèves devant les établissements scolaires (espaces couverts, places assises)
- Animer des campagnes de sécurité dans les bus
- Promouvoir le transport scolaire au sein des établissements par le biais de l'administration et des fédérations des parents d'élèves, en complément de la promotion des dispositifs Pedibus et Velobus
- Travailler avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable limitrophes

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités
- Les Communautés d'Agglomération Cannes Pays de Lérens et du Pays de Grasse, en lien avec le Pôle Métropolitain Cap Azur
- La Métropole Nice Côte d'Azur
- Le Département des Alpes-Maritimes
- La Région Sud
- Les Établissements scolaires primaires et secondaires
- Les Fédérations de parents d'élèves

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 1 200 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de lignes scolaires spécifiques mises en œuvre
- Nombre d'élèves voyageant quotidiennement sur lignes scolaires
- Nombre d'élèves voyageant quotidiennement en TAD
- Nombre d'élèves voyageant quotidiennement par ligne urbaine (enquête mobilité au sein des établissements)

ACTION N°2.6 : ARTICULER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN PAR BASSINS DE VIE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.2 : Améliorer les temps de parcours en transport public
- Fiche 2.3 : Numériser les services de transport
- Fiche 2.4 : Optimiser le transport à la demande

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9 ; 10

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

L'organisation administrative des transports publics en France a conduit à un cloisonnement territorial de l'offre qui ne correspond plus forcément aux besoins de déplacements inter-territoires des citoyens. Mieux articuler l'offre de transport public est un levier efficace pour rendre celui-ci attractif et faire en sorte qu'il devienne concurrentiel par rapport à la voiture personnelle.

Pourquoi ?

- Améliorer la desserte en transports en commun des grands générateurs de déplacements à l'intérieur du Pôle Métropolitain Cap Azur et en interface avec la Métropole niçoise.
- Faciliter l'expérience des usagers en ne leur faisant pas subir les frontières administratives (influant sur l'organisation du/des réseau(x) et leurs tarifications différenciées).

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Considérer l'offre de transport par générateur de déplacements principaux (hôpitaux, établissements scolaires, zones d'activités professionnelles ou commerciales, équipements et espaces sportifs, de loisirs, liés à la culture...) et la construire avec une logique de desserte hors considération de limite administrative
- Définir une armature de lignes de transports en commun routiers et ferroviaires (TER, Tram, BHNS) en site propre entre territoires du département
- En cas de desserte par une ligne concernant plusieurs territoires, répartir les coûts, définir les modalités d'exploitation et conventionner ces conditions d'exploitation
- En cas de desserte par articulation de deux réseaux limitrophes, s'assurer de la pertinence des fréquences, horaires et niveaux de service et harmoniser si nécessaire
- S'inscrire dans la démarche régionale de tarification et billettique unique, d'information multimodale sur le bassin azuréen concernant notamment la validation des titres de transport, les points de vente, le rechargement des titres de transports

Qui porte / pilote l'action ?

- Les Agglomérations du Pôle Métropolitain Cap Azur : Cannes Pays de Lérins, Pays de Grasse, Sophia Antipolis ;
- La Région Sud

Quels sont les partenaires ?

- La Métropole Nice Côte d'Azur

Quand ? Quelles échéances ?

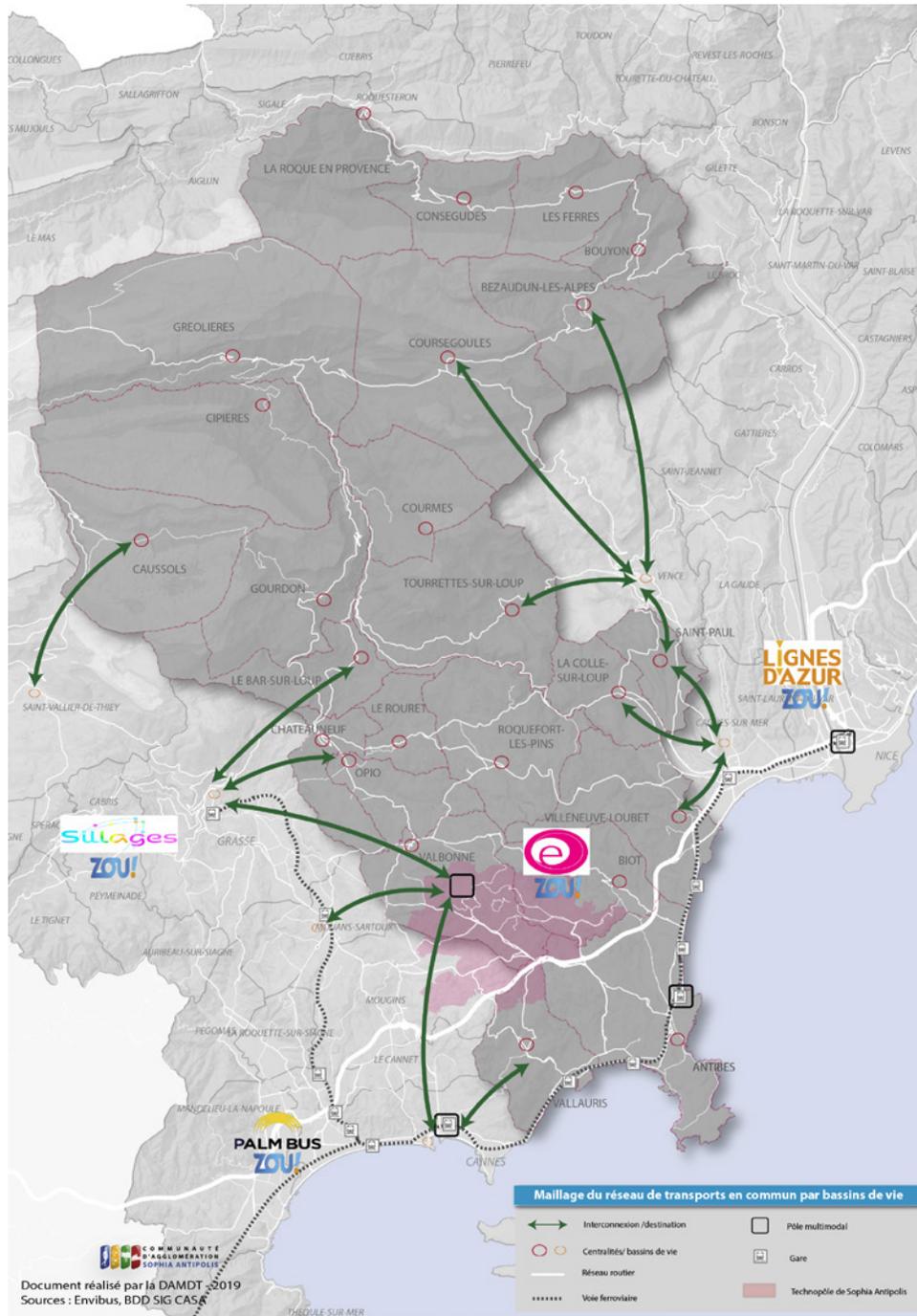
- En amélioration continue

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 660 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de lignes en connexion « optimisée » avec les autres réseaux de transport public routier et ferroviaire
- Nombre de titres azuréens multimodaux annuels vendus
- Nombre de grands générateurs de déplacements desservis par une offre harmonisée inter-territoire



ACTION N°2.7 : VEILLER À LA QUALITÉ DU SERVICE TRANSPORT RENDU AUX USAGERS



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.1 : Mettre en service le bus-tram Antibes Sophia Antipolis
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Un des enjeux pour la promotion du transport public, surtout pour le faire adopter par les automobilistes habitués au confort de leur véhicule, est de pouvoir offrir un haut niveau de qualité dans les services proposés.

Pourquoi ?

- Rendre attractif le transport public par l'amélioration de l'expérience de l'utilisateur lors du temps d'attente et du trajet en bus
- Améliorer l'image du transport public et le rapprocher du niveau de confort d'un trajet en voiture

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Faire évoluer la gamme tarifaire vers des solutions d'abonnements pour tous
- Travailler à la conception ou au réaménagement des points d'arrêts avec prise en compte des conditions climatiques et acoustiques de la zone d'attente : dimensionnement de l'abri et positionnement soigné de l'assise, conditions d'éclairage
- Disposer d'une information voyageur fiable à chaque point d'arrêt, a minima par un QR code vers l'application Enibus Cap Azur
- Garantir la propreté des véhicules (vitres et intérieur)
- Soigner le confort acoustique et thermique des bus : limiter les effets de vibration et les souffleries de ventilation/climatisation
- Sensibiliser les conducteurs à un accueil avenant et une conduite souple, notamment lors des situations d'accélération et de freinage
- Expérimenter des ambiances sonores ou des capsules sonores individualisées et apporter de nouveaux services

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités concernées ;
- Le Département des Alpes-Maritimes ;
- La Région Sud

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 56 300 k€
- Dépenses partenaires : 1 500 k€

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de réclamations sur la qualité de services
- Nombre d'indicateurs de performance fixés aux transporteurs
- Évaluation qualitative de la satisfaction client(èle)

ACTION N°2.8 : ÉTUDIER DES SOLUTIONS COMPLÉMENTAIRES DE TRANSPORT PUBLIC EN PÉRIODE D'AFFLUENCE TOURISTIQUE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.4** : Assurer la promotion de la mobilité lors d'évènements grand public.
- **Fiche 2.6** : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie.
- **Fiche 4.1** : Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 3 ; 4

Quels sont les publics concernés ?

- Les touristes

Quel(s) enjeu(x) ?

Le territoire de la CASA dispose de deux atouts touristiques majeurs... autour desquels il est possible d'envisager de nouvelles solutions de mobilité, aussi efficaces pour se déplacer que séduisantes pour découvrir le territoire. En effet, la liaison entre les différents ports du littoral pourrait être assurée par des navettes maritimes, la liaison entre le Moyen-Pays et le Haut-Pays, notamment le Parc des Préalpes d'Azur pourrait prendre la forme d'un téléphérique.

Pourquoi ?

- Concevoir une chaîne de déplacements touristiques littorale complète en lien avec les ports existants sur le territoire de la CASA (Vieux Port de Golfe Juan, port Vauban à Antibes, port de la Gallice à Juan-les-Pins, Marina Baie des Anges à Villeneuve Loubet) et hors CASA (port de Nice, Nice Aéroport/Saint-Laurent-du-Var, Cannes) vers les principaux lieux touristiques de la Côte d'Azur (y compris Monaco).

- Concevoir une chaîne de déplacements touristiques de nature, en lien avec le Parc Naturel des Préalpes d'Azur
- Contribuer à la recherche et au développement de nouveaux services et d'une offre de mobilité durable, adaptées aux besoins du territoire

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Lancer une étude de faisabilité en lien avec les autorités et structures maritimes et portuaires (matériels techniques et possibilités de navigation en lien avec le Cap d'Antibes, notamment)
- Assurer la veille technologique, notamment sur les innovations en termes de véhicules maritimes plus propres
- En fonction des projets d'accueil touristique du Parc Naturel Régional des Préalpes d'Azur, accompagner les propositions par la reprise d'études du transport par câble Gourdon-Pont du Loup
- Selon les lieux d'accueils touristiques, analyser les besoins en navette de transport public complémentaires

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités concernées
- La CCI Nice Côte d'Azur
- La Région Sud
- Les structures maritimes portuaires
- Les entreprises en mobilité portuaire
- Le Parc Naturel Régional des Pré-alpes d'Azur

Quand ? Quelles échéances ?

Pour navette maritime et transport par câble :

- À court et moyen terme : étude de faisabilité avec les différents partenaires concernés
- À moyen et long terme : étude « pré-opérationnelle » identifiant les modalités, trajets, tarification, partenariats... avec les structures et partenaires volontaires

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 840 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Navette maritime : Passage effectif de l'étude à une expérimentation
- Transport par câble : lancement des études pré opérationnelle
- Nombre de lignes à vocation touristiques et leurs fréquentations

ACTION N°2.9 : EXPÉRIMENTER LA NAVETTE AUTONOME EN SITUATION RÉELLE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.6** : Valoriser Sophia Antipolis en tant que laboratoire des mobilités innovantes

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

La navette autonome ouvre des perspectives d'accès à la mobilité pour tous, à tout moment et en tout lieu. Elle permet également d'envisager une complémentarité efficace avec le transport public traditionnel. Cette solution est particulièrement adaptée à la desserte du dernier kilomètre sur Sophia Antipolis. La CASA souhaite poursuivre son effort en tant que territoire d'expérimentation du véhicule autonome.

Pourquoi ?

- Expérimenter une chaîne de déplacements complète bus-tram-navette autonome permettant une desserte efficace des entreprises de la technopole.
- Proposer, à terme, une mobilité adaptée aux zones touristiques, aux zones rurales et aux publics en difficulté de mobilité...
- Contribuer à la recherche et au développement des nouveaux services de mobilité adaptés aux besoins du territoire.

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Expérimenter la navette autonome dans la circulation générale entre un arrêt du bus-tram et un secteur d'entreprises
- Expérimenter un système de robot taxi sur Sophia
- Expérimenter la navette autonome en zone touristique/en zone rurale
- Assurer la veille technologique
- S'inscrire dans les projets innovants basés sur les véhicules autonomes pouvant améliorer la mobilité sur le territoire

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités concernées
- Le Département des Alpes-Maritimes
- La Région Sud
- L'État, les instituts de recherche, le Ministère des Transports
- L'Europe
- L'ADEME
- Les entreprises en mobilité autonome

Quand ? Quelles échéances ?

- Expérimentation sur Sophia Antipolis, en rattachement du bus-tram : CT
- Expérimentation de robots taxis : MT
- Expérimentation en zone touristique / rurale : LT

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 4 540 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre d'expérimentations
- Nombre de voyages effectués/passagers transportés par navette par expérimentation
- Évaluation qualitative de l'acceptabilité du véhicule autonome
- Nombre de km parcourus

4.3. AXE 3 : DÉVELOPPER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

Cet axe se décline en 4 fiches actions :

- **Fiche 3.1 :**
Renforcer le maillage piétonnier..... 104
- **Fiche 3.2 :**
Aménager des itinéraires cyclables
continus et sécurisés entre les lieux de vie 105
- **Fiche 3.3 :**
Généraliser le stationnement vélo..... 108
- **Fiche 3.4 :**
Mettre en place des services vélo 110

ACTION N°3.1 : RENFORCER LE MAILLAGE PIÉTONNIER



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.2** : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur
- **Fiche 3.2** : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

La marche à pied est le mode le plus adapté pour tout déplacement inférieur à 2 kilomètres : flexibilité d'itinéraire, absence de stationnement, gratuité, sans impact négatif sur l'environnement, pratique d'un exercice physique sain. C'est aussi le mode permettant de rejoindre un bus, un covoitureur, le train... Soigner les cheminements piétonniers est un levier majeur pour aborder des changements de comportement en mobilité sur le territoire. Garantir des cheminements confortables et sécurisés pour les personnes à mobilité réduite est également un enjeu de société.

Pourquoi ?

- Casser le réflexe du recours à la voiture personnelle pour les trajets inférieurs à 2 kms.
- Permettre à tous les habitants des centres-villages et en milieu périurbain de se déplacer autour de chez-soi, pour accéder aux services publics, médicaux, aux commerces, aux services, à la culture et au sport.
- Permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer sans danger et confortablement, et anticiper le vieillissement de la population en garantissant que les cheminements piétonniers soient praticables en toute condition et à tout âge (continuité, bordures abaissées, garde-corps et rampes, bancs, ombre...).

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Généraliser les zones de rencontres autour des pôles de vie, pôles de correspondances, pôles de desserte
- Assurer la continuité et la qualité des aménagements des itinéraires piétons (trottoirs praticables, adaptés, entretenus, bancs, ombre...), en lien avec les communes et leur Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics
- Améliorer la sécurité de certains cheminements, l'installation et l'entretien de l'éclairage public adapté au contexte sophilopolitain qui prend en compte les sensibilités environnementales
- Travailler avec les entreprises et les grands ensembles immobiliers pour la mise en place de portillons permettant de rejoindre au plus court un cheminement public, un arrêt de bus et pour ouvrir ou ré-ouvrir des cheminements piétonniers traversants
- Déployer une signalétique spécifique pour le piéton, avec mention des temps de parcours
- Intégrer systématiquement les cheminements piétonniers dans les supports de communication et dans les systèmes d'informations multimodaux (compagnon de mobilité)
- Sensibiliser le grand public à la pratique de la marche à pied (communiquer sur les bénéfices de la marche : santé, environnement, lien social...) et créer des événements pour la promouvoir (journées dédiées proposant des fermetures temporaires de voies au bénéfice des piétons)
- Sensibiliser les écoles sur les bénéfices des Pedibus
- Veiller à l'intégration des déplacements à pieds dans les documents de planification communaux, les opérations d'aménagements et les permis de construire
- Capitaliser et suivre les données en lien avec l'observatoire des déplacements

Qui porte/pilote l'action ?

- Les Municipalités
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- Le Département des Alpes-Maritimes

Quels sont les partenaires ?

- Les communautés d'usagers
- Les associations
- Les entreprises
- Les commerçants
- Les acteurs du tourisme

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 3 800 k€ + 2 500 k€ (Fonds de concours)
- Dépenses partenaires : 12 000 k€

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de points lumineux ajoutés /an
- Nombre d'arrêts du réseau du bus bénéficiant d'une accessibilité piétonne/an
- Nombre de pedibus mis en œuvre
- Nombre d'aménagements privés recensés pour faciliter le cheminement piétonnier

ACTION N°3.2 : AMÉNAGER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES CONTINUS ET SÉCURISÉS ENTRE LES LIEUX DE VIE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.2** : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur
- **Fiche 3.1** : Renforcer le maillage piétonnier
- **Fiche 3.3** : Généraliser le stationnement vélo
- **Fiche 3.4** : Mettre en place des services vélos
- **Fiche 5.3** : Accompagner les projets d'aménagements générateurs de déplacements
- **Fiche 6.3** : Aménager les voies en fonction de leurs usages

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public mobile

Quel(s) enjeu(x) ?

Une grande partie des déplacements du quotidien (loisirs, travail, etc...) sont des trajets courts, inférieurs à 10 km. Ainsi, le vélo et le vélo à assistance électrique qui permet d'allonger les distances parcourues sans effort, deviennent une solution alternative durable de mobilité pour ce type de déplacements. La réalisation d'infrastructures dédiées et d'aménagements cyclables apporte une garantie de sécurité, de confort et d'attractivité pour la pratique du vélo.

Pourquoi ?

- Lever les réticences de l'utilisateur liées à la sécurité par la garantie d'un aménagement cyclable continu et sécurisé.
- Connecter et desservir l'ensemble des lieux de vie pour les déplacements du quotidien.
- Optimiser les temps de parcours en développant dans la mesure du possible, des aménagements cyclables au plus direct, minimisant des détours.
- Mettre à profit quand cela le justifie, la réalisation d'aménagements cyclables pour compléter le maillage piétonnier (réalisations de voies mixtes, ou espaces à flux piétons/vélos séparés).
- Atteindre une part modale du vélo, (entre 1 et 2 % à l'heure actuelle), en adéquation avec l'objectif national de 9 % à l'horizon 2025 et à minima 15 % à l'horizon 2030.

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Résoudre les discontinuités cyclables sur des tronçons d'itinéraires existants : réalisation d'aménagements, sécurisation de carrefours complexes, aménagements de zones de circulations apaisées
- Mettre à profit les dispositifs réglementaires d'aménagements de voirie (PAMA) en faveur du vélo (double sens cyclable, cédez le passage cycliste au feu, etc...)
- Installer des rampes vélos sur des traverses en escalier piétonnes (ex : goulottes)
- Poursuivre les études cyclables visant à compléter le maillage cyclable en lien avec les communautés d'utilisateurs. Celles-ci devront intégrer des principes d'aménagements liés à la trame verte et bleue de la CASA afin de respecter les milieux naturels. Les principes d'aménagements devront intégrer une approche environnementale : choix matériaux, éclairage, gestion des eaux pluviales, respect des milieux naturels...

ACTION N°3.2

- Proposer des nouveaux itinéraires plus directs, concurrentiels en temps de parcours à l'usage de la voiture, par la réalisation d'ouvrages de franchissement de barrières naturelles (vallon escarpé, rivières) et d'infrastructures majeures (autoroute A8, voies ferroviaires, etc...)
- Jalonner les itinéraires structurants, avec mention des équipements, quartiers, villes, et pôles de vie, ainsi que les temps de parcours
- Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable comprenant le réseau vélo à terme avec des itinéraires hiérarchisés en fonction du niveau de service attendu (avec des axes vélo «express» dont la vocation est d'être concurrent de la voiture pour les déplacements de courte et moyenne distance) et un Plan Pluriannuel d'Investissement
- Veiller à l'intégration des déplacements à vélos dans les documents de planification communaux, les opérations d'aménagements et les permis de construire
- Capitaliser et suivre les données en lien avec l'observatoire des déplacements
- Intégrer systématiquement les itinéraires cyclables dans les supports de communication et dans les systèmes d'informations multimodaux (compagnon de mobilité)

Qui porte/pilote l'action ?

- Les Municipalités, gestionnaires des voiries communales
- Le Département des Alpes-Maritimes, gestionnaire des voiries départementales
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, sur les périmètres de zone d'activité économique (ZAE),
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, dans son rôle de planification de la mobilité sur le territoire (Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable)

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes (Schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes + enjeux intermodaux avec ferroviaires et lignes de bus régionales + desserte des lycées)
- L'État (Appel à Projets FMA, Plan Vélo national)
- La DREAL
- La DDTM
- L'ADEME
- Opérateur ferroviaire
- Concessionnaire autoroutier (ESCOTA)
- Communauté d'usagers
- Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, Communauté d'Agglomération Pays de Grasse

Quand ? Quelles échéances ?

- Réalisation d'infrastructures cyclables visant à la desserte de Sophia Antipolis et des zones d'activités très denses, en cohérence avec les schémas limitrophes : CT/MT
- Extension du maillage cyclable entre bassins de vie en zones moins denses : MT/LT

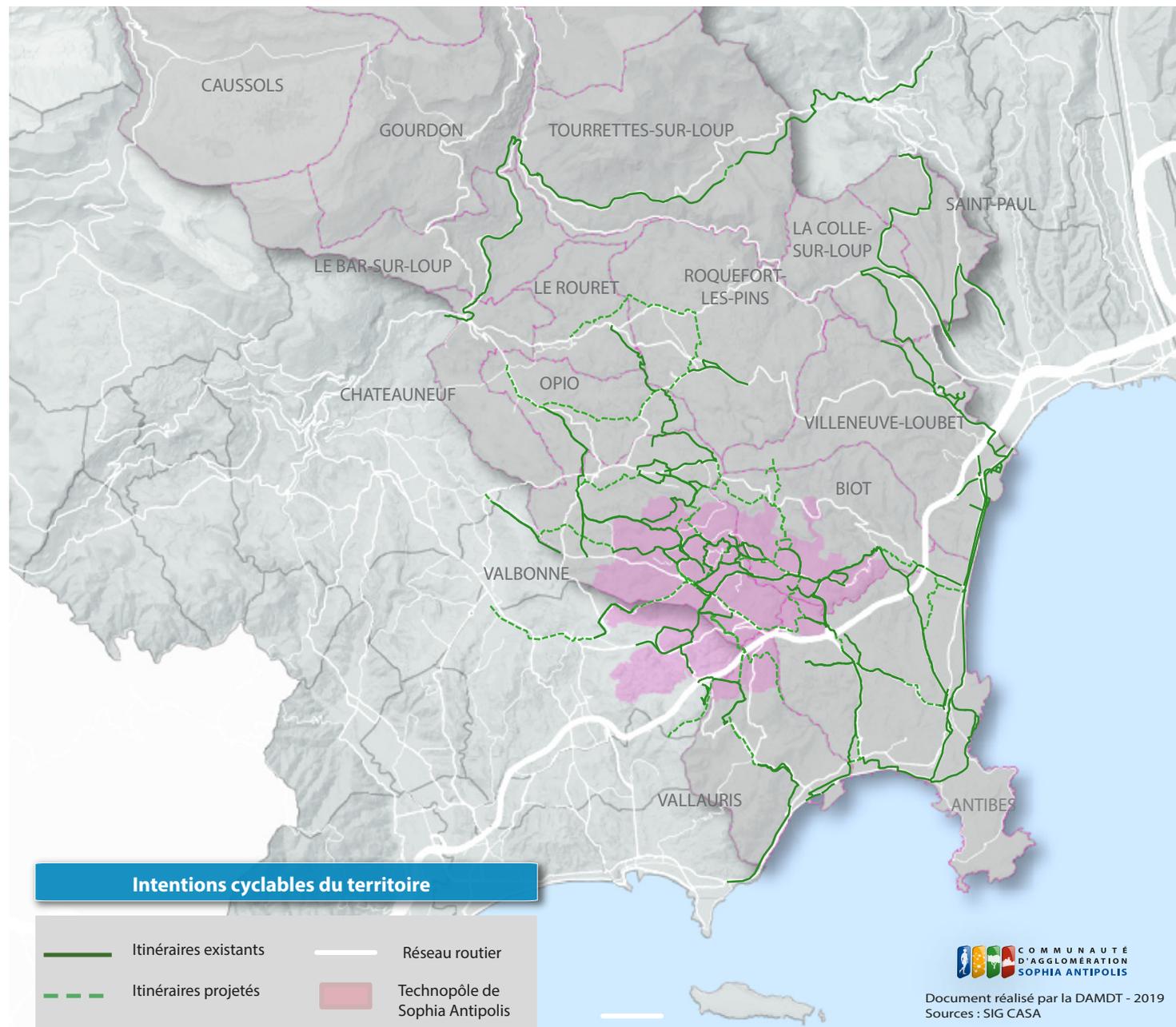
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 19 050 k€ + 2 500 k€ (Fonds de concours)
- Dépenses partenaires : 15 000 k€

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés
- Nombres de kilomètres d'itinéraires cyclables sécurisés
- Nombre d'équipements et d'entreprises desservis
- Comptages des vélos sur des points stratégiques (boucles au sol, comptages manuels) avec extraction sur des tranches horaires (matin/soir)
- Pourcentage de salariés se déplaçant à vélo sur les périmètres desservis par les itinéraires
- Suivi de l'accidentologie en lien avec le Conseil Départemental

ACTION N°3.2



ACTION N°3.3 : GÉNÉRALISER LE STATIONNEMENT VÉLO



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.3** : Accompagner les entreprises et établissements scolaires dans l'élaboration de leur plan de mobilité
- **Fiche 3.2** : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- **Fiche 3.4** : Mettre en place des services vélo
- **Fiche 4.1** : Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux
- **Fiche 4.2** : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- **Fiche 6.5** : Implanter des bornes de recharge électrique

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 3 ; 4 ; 5 ; 7

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public mobile

Quel(s) enjeu(x) ?

Le stationnement sécurisé, individuel ou collectif, des vélos est un levier essentiel pour lutter contre l'un des principaux freins à son utilisation, à savoir le vol. Offrir des solutions de stationnement sur tout le territoire est une condition majeure pour accroître et valoriser sa pratique.

Pourquoi ?

- Faciliter l'usage du vélo, en proposant un stationnement à proximité des lieux de vie (commerces, équipements publics, etc.).
- Lever les craintes de l'utilisateur à laisser son vélo dans un milieu ouvert, par un stationnement sécurisé et adapté.
- Développer et optimiser l'intermodalité vélo avec les autres modes (bus, train, voiture).
- Atteindre une part modale du vélo (entre 1 et 2 % à l'heure actuelle) en adéquation avec les objectifs nationaux à l'horizon 2030

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Identifier les emplacements adaptés et répondant aux besoins réels des usagers, pour la desserte des équipements publics, commerces et des pôles de centralités
- Déployer des stationnements vélo courte et moyenne durée sur le domaine public, de type arceaux abrités des intempéries, à proximité directe des équipements publics et des pôles générateurs de déplacement (gares...), en veillant à leur accessibilité et visibilité
- Déployer des consignes vélo sécurisées individuelles de type « box » en intermodalité avec les transports publics et la voiture, et collectives à proximité des principaux pôles et nœuds intermodaux
- Sensibiliser les gestionnaires des établissements scolaires à la mise en œuvre de stationnement vélo adapté à leur fonctionnement
- Sensibiliser les entreprises, les commerces et les établissements recevant du public à l'intérêt du stationnement vélo par le biais du conseil en mobilité et du partenariat avec le milieu associatif
- Veiller à l'inscription et au respect de la réglementation en matière de stationnement vélo dans les documents de planification communaux, les opérations d'aménagements et les permis de construire
- Mutualiser les recharges électriques des vélos à celles des véhicules sur les bornes de certains espaces stratégiques
Ex : en périphérie immédiate des centres urbains piétonniers, pôles multimodaux...

Qui porte/pilote l'action ?

- Les Municipalités, pour le déploiement du stationnement vélo sur le domaine public communal
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, pour le déploiement des stationnements vélo en intermodalité avec un nœud principal de transport collectif urbain
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, dans son rôle de conseil en mobilité auprès des entreprises et établissements scolaires

Quels sont les partenaires ?

- La Région Sud
- Le Département des Alpes-Maritimes
- L'architecte des Bâtiments de France
- L'ADEME
- Les entreprises
- Les commerçants
- Les établissements pédagogiques (scolaires et universitaires, notamment)
- La Communauté d'usagers du vélo
- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins,
- La Communauté d'Agglomération Pays de Grasse,
- Acteurs du tourisme

ACTION N°3.3

Quand ? Quelles échéances ?

À court terme :

- Déploiement des arceaux et des consignes individuelles sécurisée de type «box» sur l'espace public : 100 arceaux/an + 10 consignes individuelles/an
- Expérimentation des consignes collectives : 1 consigne collective/an

À moyen terme :

- Renforcement du déploiement des arceaux : 50-80 arceaux/an
- Renforcement des consignes individuelles ou déploiement des consignes collectives à évaluer en fonction des besoins et des usages

À long terme :

- Renforcement global du dispositif de stationnement vélo, pour une complétude du maillage

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 850 k€ + 600 k€ (Fonds de concours)
- Dépenses partenaires : 150 k€

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de stationnements vélos déployés sur le domaine public par type :Arceau/box/consigne collective, etc ...
- Nombre d'entreprises et d'enseignes privées disposant à minima d'un local vélo couvert et sécurisé, en conformité avec la réglementation
- Taux d'occupation des stationnements, et évolution par temporalité (horaires, période de l'année...)
- Nombre de bornes de recharge électrique installées par an

ACTION N°3.4 : METTRE EN PLACE DES SERVICES VÉLOS



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.2** : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur
- **Fiche 3.2** : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- **Fiche 3.3** : Généraliser le stationnement vélo

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public mobile

Quel(s) enjeu(x) ?

Proposer des services vélo est une démarche indispensable à l'accompagnement au changement de comportement et d'une manière plus générale, à l'ancrage d'une culture vélo. La CASA s'oriente vers la mise en place et la diversification de ce type de services, à destination d'un large public.

Pourquoi ?

- Mettre en place un bouquet de services permettant d'essayer, de louer, d'entretenir, de réparer un vélo
- Faire découvrir le vélo à assistance électrique sur des trajets quotidiens, pour en appréhender les bénéfices et lever les freins à la pratique
- Inciter à l'achat d'un vélo à assistance électrique et à la démocratisation des ménages
- Apprendre et inculquer la pratique de la mobilité à vélo dès le plus jeune âge
- Promouvoir le vélo auprès des entreprises et leurs salariés, ainsi qu'auprès des acteurs du tourisme

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Identifier et positionner des lieux dédiés à une offre multi-services vélo (vélostation, maison du vélo, point relais vélo) avec a minima un atelier de réparation, où partager son expérience de cycliste au sein de la communauté d'usagers du vélo
- Informer les usagers sur les pratiques cyclables en cours et les conseiller sur les meilleurs itinéraires.
- Mettre à disposition gratuitement des vélos à assistance électrique et le matériel associé pour des prêts courte durée afin de pouvoir les tester avant éventuel achat (y compris pour les personnes à mobilité réduite).
- Expérimenter le service de location longue durée ou l'aide à l'acquisition.
- Ouvrir des ateliers de réparation fixes (maison du vélo) et mobiles (au sein des entreprises, lors d'évènements grand public) pour enseigner les réparations de base et l'entretien courant de son vélo.
- Instaurer un conseil en mobilité vélo spécialisé et adapté auprès des organismes d'insertion sociale et professionnelle (Pôle emploi, maisons de l'emploi, cellules d'insertion...).
- Instaurer des vélos-école
- Expérimenter le transport collectif à vélo pour les scolaires (vélo-bus), jusqu'à l'école ou en rabattement sur les lignes scolaires de bus.
- Organiser des convois vélos pour les salariés sur des trajets prédéfinis domicile-travail, en lien avec leur entreprise.
- Faciliter la recherche d'itinéraires pour les cyclistes grâce aux outils connectés, notamment le compagnon de mobilité (calculateur d'itinéraires, avec appréciation qualitative des trajets et temps de parcours).
- Travailler en lien avec les acteurs du tourisme, notamment sur le volet itinérance
- Mettre en place un service de gravage de vélos pour lutter contre le vol (bicycode)

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Municipalités
- L'ADEME
- Les établissements scolaires
- La Communauté d'usagers du vélo
- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins,
- La Communauté d'Agglomération Pays de Grasse

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 4 850 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

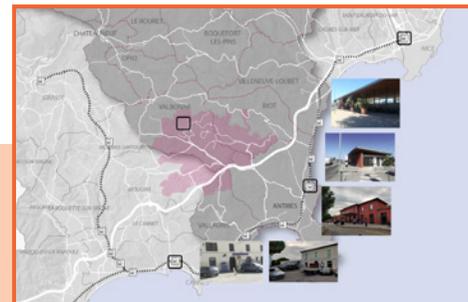
- Nombre d'offres multiservices sur le territoire (vélostations, points relais de réparation...).
- Nombre de vélos mis à disposition par mois et par an
- Évaluation qualitative liée au retour des questionnaires de satisfaction des usagers après essai de vélos électriques.
- Nombre d'ateliers mobiles réalisés par an.
- Nombre de convois vélos réalisés par an

4.4. AXE 4 : ARTICULER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ENTRE EUX

Cet axe se décline en 2 fiches actions :

- **Fiche 4.1 :**
Aménager les gares en pôles d'échanges
multimodaux..... 112
- **Fiche 4.2 :**
Développer un maillage de parcs relais
multimodaux..... 114

ACTION N°4.1 : AMÉNAGER LES GARES EN PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 2.3 : Numériser les services de transports
- Fiche 2.6 : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- Fiche 3.1 : Renforcer le maillage piétonnier
- Fiche 3.3 : Généraliser le stationnement vélo
- Fiche 6.4 : Accompagner les projets d'infrastructures des partenaires institutionnels

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Le train dispose d'un réel potentiel de croissance pour les déplacements du quotidien, avec des objectifs de cadencement des TER toutes les 10 minutes d'ici 2032. A ce titre, la ligne littorale peut devenir l'une des armatures majeures de la mobilité du département à condition que l'intermodalité soit bien organisée en gares.

Pourquoi ?

- Offrir à l'usager une chaîne complète de déplacements basée sur le TER, concurrentielle à l'A8 en heures de pointe.
- Faciliter l'expérience usager entre le train et le(s) autre(s) mode(s) de déplacements.
- Rassurer, par une information qualitative fiable en temps réel.

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Faire émerger des parcours de rabattement efficaces, bien jalonnés, vers et en sortie des gares SNCF, en particulier pour le vélo et la marche à pied
- Systématiser le stationnement sécurisé et abrité des vélos en gare (arceaux).
- Implanter des consignes collectives vélo, avec possibilité de recharge de vélo à assistance électrique à proximité immédiate des gares.
- Echanger l'information voyageur entre opérateur ferroviaire et opérateur de transport public pour mise en commun des horaires en temps réels sur des bornes d'information.
- Mettre en service un parc-relai de rabattement si la localisation est pertinente, avec possibilité de recharge de véhicules électriques.
- Intégrer des espaces destinés à la prise ou dépose de co-voiturés si la localisation est pertinente.
- Intégrer les Engins de Déplacements Personnels (wheeler, trottinette, gyropode, hoverboard...) vers et en sortie des gares.
- Intégrer le rôle de ces pôles multimodaux dans la ville en y associant une démarche de qualité urbaine, architecturale et paysagère

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les opérateurs de services ferroviaires
- SNCF Gares et Connexions
- La Région Sud
- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Municipalités concernées

Quand ? Quelles échéances ?

- CT : stationnement vélo sécurisé et abrité
- MT : consignes collectives vélo/information harmonisée train/bus

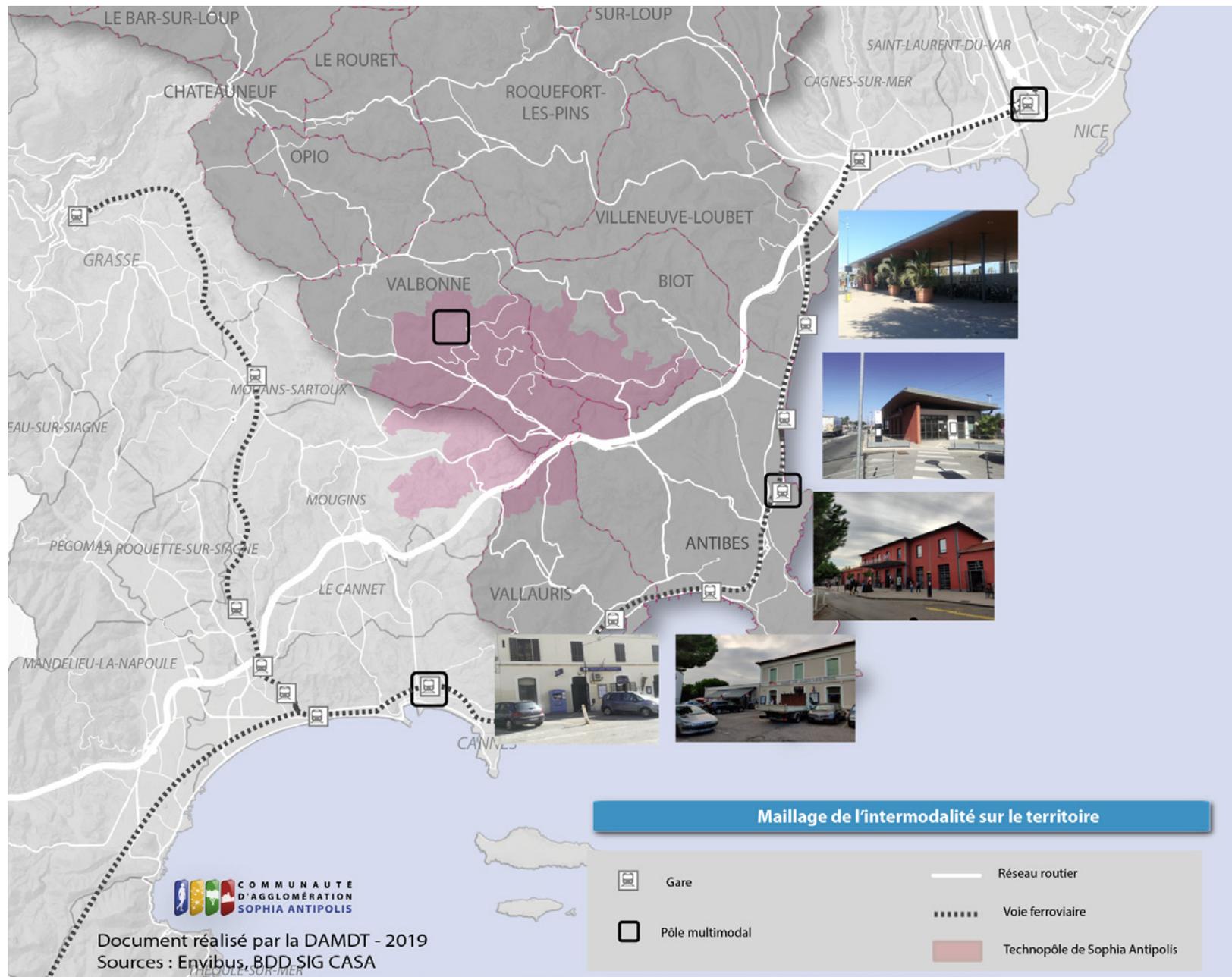
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 1 250 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de titres combinés
- Fréquentation des arceaux, boîtes sécurisées et consignes à vélos (comptages)

ACTION N°4.1



ACTION N°4.2 : DÉVELOPPER UN MAILLAGE DE PARCS RELAIS MULTIMODAUX



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.2** : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal En-
vibus Cap Azur
- **Fiche 2.3** : Numériser les services de transports
- **Fiche 2.6** : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- **Fiche 3.1** : Renforcer le maillage piétonnier
- **Fiche 3.3** : Généraliser le stationnement vélo
- **Fiche 6.5** : Implanter des bornes de recharge électrique

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :
1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7 ; 10

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Pouvoir passer de la voiture individuelle à un autre mode de déplacements dès que le contexte le permet, constitue un enjeu sanitaire et environnemental important. Pour cela, des espaces de rabattement faciles d'accès pourront être mis à disposition, favorisant ainsi le changement de modes de déplacements.

Pourquoi ?

- Permettre une utilisation raisonnée de la voiture personnelle
- Faciliter l'expérience de l'utilisateur pour passer de la voiture à un autre mode de déplacements : transport public (bus ou train), covoiturage, marche à pied, vélo...

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Définir, en concertation avec les territoires limitrophes, la localisation des parc relais attendus et utiles. En priorité, il s'agira de mutualiser avec les parcs de stationnement existants, en vue de limiter la consommation d'espace liée à ces équipements. Cependant des parc relais pourront aussi être créés
- Réaliser les études pour concevoir des parcs relais intégrés aux paysages, voire source de requalification
- Equiper ces parcs relais d'un éclairage suffisant, de stationnement vélo sécurisé, d'un aménagement piétonnier de qualité et sécurisé (intégrant l'accès aux personnes handicapées ou à mobilité réduite) et d'information voyageur en cas de lien avec le transport public
- Equiper ces parcs relais de bornes de recharge électrique si cela s'avère pertinent dans le maillage global du territoire
- Développer le jalonnement vers ces parc-relais
- En cas de non gratuité, définir une tarification attractive liée au changement de modes de déplacements
- Intégrer les informations de localisation, de capacité et de tarifs de ces parcs relais dans les compagnons de mobilité

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités ;
- La Région Sud ;
- Le Département des Alpes-Maritimes ;
- La Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'Agglomération Pays de Grasse, en lien avec le Pôle Métropolitain Cap Azur ;
- La Métropole Nice Côte d'Azur.

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

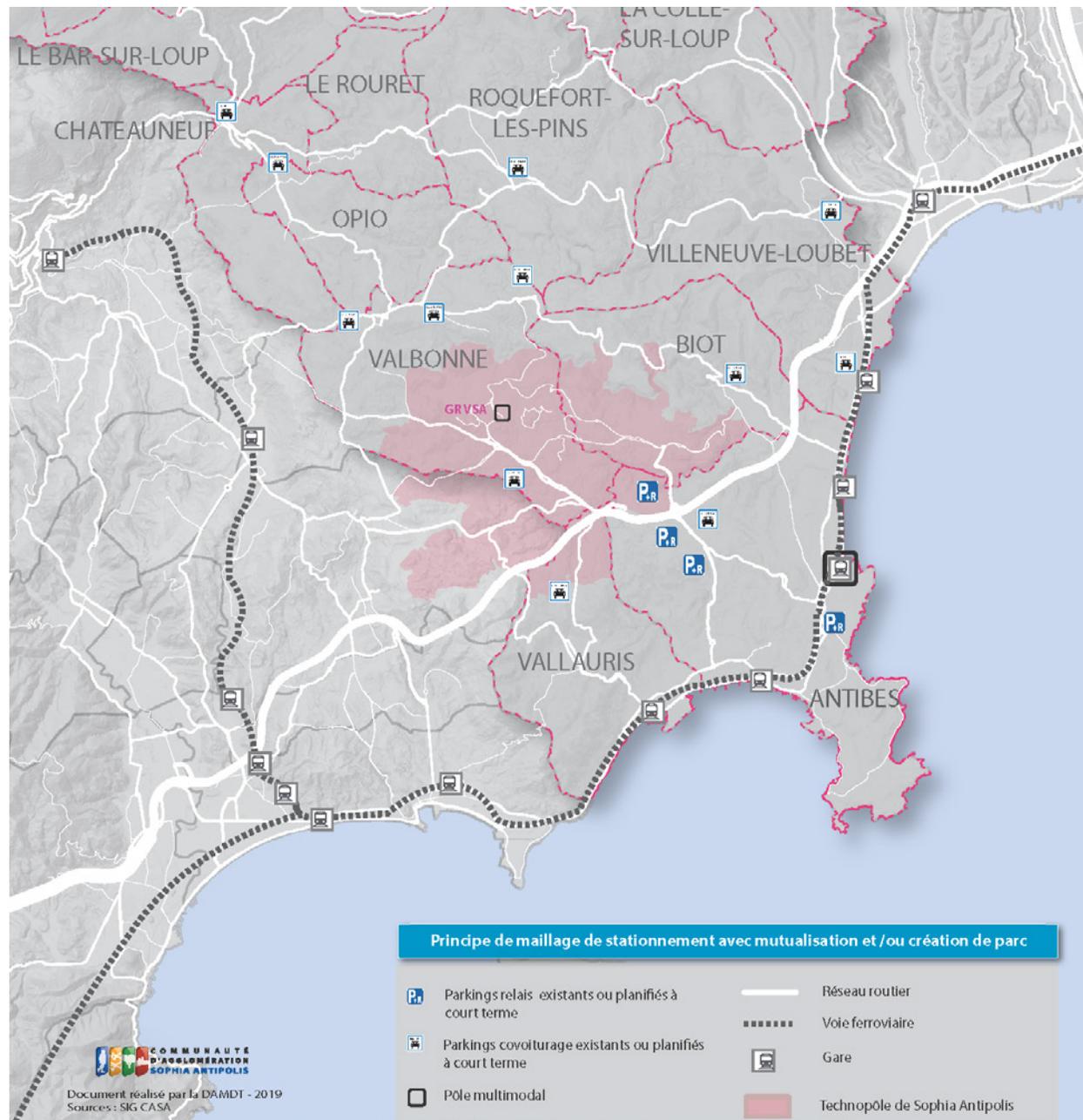
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 950 k€ + 100 k€ (Fonds de concours)
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de parcs relais réalisés, avec quantification de l'offre de stationnement disponible
- Taux d'utilisation de ces parc-relais (enquête de fréquentation)

ACTION N°4.2



4.5. AXE 5 : RÉINTERROGER LA NÉCESSITÉ DE CHAQUE DÉPLACEMENT

Cet axe se décline en 4 fiches actions :

- **Fiche 5.1 :**
Promouvoir le télétravail 118
- **Fiche 5.2 :**
Développer des espaces de coworking
et tiers lieux 119
- **Fiche 5.3 :**
Accompagner les projets d'aménagement
générateurs de déplacements 120
- **Fiche 5.4 :**
Proposer des services publics
ou commerciaux itinérants ou à distance..... 121

ACTION N°5.1 : PROMOUVOIR LE TÉLÉTRAVAIL



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 1.1 : Offrir un conseil en mobilité personnalisé
- Fiche 1.3 : Accompagner les entreprises et établissements scolaires dans l'élaboration de leur Plan de mobilité
- Fiche 5.2 : Développer des espaces de coworking et tiers lieux

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 5 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Les actifs
- Les entreprises

Quel(s) enjeu(x) ?

La congestion sur le territoire est directement liée aux horaires d'entrées et sorties des scolaires et des actifs. On parle de mobilité pendulaire. Réduire cette mobilité contrainte, en développant le télétravail, contribue non seulement à réduire la congestion mais également à une meilleure qualité de l'air, à une meilleure qualité de vie et à une nouvelle prise de conscience de l'impact de l'organisation de la société sur son environnement direct.

Parallèlement, une part croissante des emplois, en particulier sur la technopole de Sophia Antipolis, est basée sur l'usage du numérique, ce qui permet d'envisager une mise en œuvre facilitée du télétravail.

Pourquoi ?

- Concilier nouvelle organisation du travail et mobilité durable
- Œuvrer collectivement à l'amélioration des accès des zones d'emplois
- Moderniser les formes de travail dans les entreprises et les administrations
- Réduire les temps passés par les salariés à se déplacer

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Suivre, avec le Sophia Club Entreprises et la Chambre de Commerce et d'Industrie, la mise en place d'un observatoire du télétravail
- Intervenir en entreprises pour promouvoir le télétravail et le travail par visioconférence
- Ouvrir des espaces de coworking et des tiers lieux publics, répartis sur l'ensemble du territoire pour accueillir les télétravailleurs
- Inciter les collectivités territoriales à adopter le télétravail et la visioconférence

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités concernées
- Club d'entreprises et entreprises
- Chambre de Commerce et d'Industrie

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 350 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de collectivités ayant adopté le télétravail pour les agents territoriaux
- Nombre de collectivités utilisant la visioconférence
- Nombre d'espaces de coworking ouverts sur le territoire
- Fréquentation de ces espaces de coworking
- Nombre d'entreprises privées ayant adopté le télétravail
- Nombre d'entreprises privées utilisant la visioconférence

ACTION N°5.2 : DÉVELOPPER DES ESPACES DE COWORKING ET DES TIERS LIEUX



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 1.1 : Offrir un conseil en mobilité personnalisé
- Fiche 1.3 : Accompagner les entreprises et établissements scolaires dans l'élaboration de leur Plan de mobilité
- Fiche 5.1 : Promouvoir le télétravail

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Actifs
- Entreprises

Quel(s) enjeu(x) ?

La congestion sur le territoire est directement liée aux horaires d'entrées et sorties des scolaires et des actifs. On parle de mobilité pendulaire. Réduire cette mobilité contrainte, en développant le télétravail, contribue non seulement à réduire la congestion mais également à une meilleure qualité de l'air, à une meilleure qualité de vie et à une nouvelle prise de conscience de l'impact de l'organisation de la société sur son environnement direct.

Parallèlement, une part croissante des emplois, en particulier sur la technopole de Sophia Antipolis, est basée sur l'usage du numérique, ce qui permet d'envisager une mise en œuvre facilitée du télétravail.

Pourquoi ?

- Réduire le nombre de déplacements quotidiens domicile-travail
- Favoriser l'organisation locale de la mobilité scolaire
- Redynamiser les centres-villes, centres villages, centres quartiers

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Consulter l'ensemble des communes de la CASA pour identifier des espaces de coworking ou tiers lieux dans les bâtiments publics existants. La localisation de ces espaces devra prendre en compte la possibilité d'y accéder en bus, à vélo et à pied
- Définir un cahier des charges commun des équipements et services indispensables à ces espaces.
- Accompagner les communes dans la mise en œuvre de tels espaces.
- Promouvoir ces espaces auprès des employeurs et des actifs.
- Travailler avec les territoires limitrophes

Qui porte / pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités
- Le Pôle Métropolitain Cap Azur

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 390 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre d'espace de coworking et de tiers lieux publics ouverts
- Nombre de places de coworking et dans les tiers lieux
- Fréquentation mensuelle des lieux

ACTION N°5.3 : ACCOMPAGNER LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 2.6** : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- **Fiche 3.2** : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- **Fiche 3.1** : Renforcer le maillage piétonnier
- **Fiche 4.2** : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- **Fiche 6.4** : Accompagner les projets d'infrastructures des partenaires institutionnels

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 8 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Les porteurs de projets, publics ou privés

Quel(s) enjeu(x) ?

Tout projet nouveau génère un flux de déplacements qu'il est nécessaire de quantifier et qualifier pour s'assurer qu'il peut s'intégrer dans un fonctionnement de territoire et pour en réduire les incidences éventuelles.

Pourquoi ?

- Limiter l'impact des projets nouveaux sur la saturation routière.
- Préserver la capacité de développement du territoire, par des projets d'aménagements basés sur une mobilité et une accessibilité plus durable tous modes et non uniquement routière.
- Limiter la création de voiries et de stationnements et favoriser les déplacements tous modes (piétons, vélos, transports en commun...) et les accès à tous (habitants, travailleurs, touristes), à des temporalités différentes (durant l'année, semaine, week-end, jour/nuit) aux espaces publics ou bâtis (commerces, culturels, sportifs...)

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Solliciter des échanges entre la CASA (y compris le service déplacement/mobilité) et les opérateurs, aménageurs, promoteurs, constructeurs le plus en amont possible des projets d'aménagement (phases études préalables et pré-opérationnelles) afin de les accompagner dans leurs différentes phases (diagnostic, enjeux, propositions)
- Privilégier, dès le concours d'architecture, une conception qui favorise les flux de déplacements tous modes
- Le maillage des transports en commun et le maillage des modes actifs existant et projeté sur le territoire. Il s'agira pour les promoteurs et aménageurs, de prendre les dispositions nécessaires permettant de répondre aux besoins du projet et d'expliquer la prise en compte des mobilités durables dans les cahiers des charges
- À l'image des bâtiments à énergie passive ou positive, viser des bâtiments à mobilité durable avec des équipements facilitant l'accès au réseau de transport (zone d'attente à haut niveau de service), au covoiturage (zone de rencontre, réservation de places), au vélo (stationnements, abris, casiers...) et aux piétons (cheminements accessibles et sécurisés). Les PLU doivent prendre des dispositions favorables à ces principes
- Faire contribuer l'aménageur au financement des nouvelles infrastructures publiques favorisant l'accès tous modes à son projet
- Inciter à diminuer le nombre de stationnement de véhicules personnels pour qu'il soit inférieur aux seuils fixés dans les PLU et avec une zone systématique réservée au covoiturage
- Solliciter l'avis de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable sur les projets structurants lors de l'instruction du Permis de Construire ou en amont selon les cas de figure

- Appliquer les documents participants à la qualité des espaces publics (palette végétale, Plan de paysage CASA), permettant de fixer des règles (non opposables) aux communes et de mener une réflexion en matière de fonction, d'usage et de confort des espaces publics pour le territoire

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités concernées ;
- Les aménageurs
- Chambre de Commerce et d'Industrie

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 305 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de projets d'aménagement accompagnés par la CASA sur le volet Mobilité
- Nombre d'avis remis par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

ACTION N°5.4 : PROPOSER DES SERVICES PUBLICS OU COMMERCIAUX ITINÉRANTS OU À DISTANCE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 5.2 : Développer des espaces de coworking et des tiers lieux

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 7 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public des communes du haut et Moyen-Pays

Quel(s) enjeu(x) ?

Les habitants des zones périurbaines, rurales et montagneuses du territoire sont dépendants de la voiture pour accéder aux services publics, à la santé, aux commerces, à la culture, aux loisirs... Pour faciliter l'accès aux services et commerces des habitants non motorisés, pour dynamiser la vie des centres-bourgs et réduire les impacts négatifs de l'utilisation de la voiture personnelle, la mise en œuvre de services au plus proche des habitants peut être une solution.

Pourquoi ?

- Assurer l'accès à la santé et autres services publics pour tous, même en cas de mobilité réduite pour raison physique ou financière.
- Aider au maintien à domicile des publics les plus fragiles par un accès facilité aux soins, aux biens et à la culture.
- Renforcer l'attractivité des territoires ruraux et peu denses par une garantie de services « sur place ».
- Réduire l'impact négatif des mobilités « carbonées » sur les territoires peu denses

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Instaurer des lieux de coworking et des tiers lieux dans chaque village desservi par la fibre
- Numériser les services publics et former le public à leur utilisation
- Expérimenter la télémédecine avec du personnel de santé volontaire et un relai local
- Expérimenter le portage de courses ou de médicaments auprès des personnes âgées ou à mobilité réduite à domicile, notamment par le facteur
- Développer le service de bibliobus et promouvoir les services en ligne du réseau de médiathèque/presse
- Expérimenter une tournée de boulanger et/ou épicerie en zone périurbaine et rurale
- Expérimenter le covoiturage et la réception solidaire de colis (économie collaborative entre voisins)

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Municipalités du Moyen et du Haut-Pays
- Les CCAS du Moyen et du Haut-Pays
- Les professionnels de santé
- La Poste
- La Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers
- Les professionnels du commerce de bouche ou de la distribution

Quand ? Quelles échéances ?

- Moyen/Long terme

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 3 605 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de lieux de coworking et tiers lieux
- Nombre de personnes bénéficiant d'un système de portage de courses et médicaments
- Nombre de consultation en télémédecine

4.6. AXE 6 : REPENSER LA PLACE DE LA VOITURE

Cet axe se décline en 5 fiches actions :

- **Fiche 6.1 :**
Développer le covoiturage
et l'autostop 124
- **Fiche 6.2 :**
Optimiser l'offre de stationnement
de la voiture individuelle 125
- **Fiche 6.3 :**
Aménager les voies en fonction
de leurs usages 126
- **Fiche 6.4 :**
Accompagner les projets d'infrastructures
des partenaires institutionnels 128
- **Fiche 6.5 :**
Implanter des bornes
de recharge électriques 129

ACTION N°6.1 : DÉVELOPPER LE COVOITURAGE ET L'AUTOSTOP

Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 1.2** : Mettre en œuvre un compagnon de mobilité multimodal Envibus Cap Azur
- **Fiche 1.5** : Créer, participer et promouvoir des communautés d'usagers
- **Fiche 4.1** : Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux
- **Fiche 4.2** : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- **Fiche 6.2** : Optimiser l'offre de stationnement de la voiture individuelle

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 6 ; 7 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Là où les transports en commun ne sont pas concurrentiels, là où seule la voiture peut satisfaire le besoin de déplacements, le développement du covoiturage se positionne comme un outil de rationalisation de l'usage de l'automobile, de réduction de la congestion routière et d'amélioration du bilan carbone individuel.

Pourquoi ?

- Diminuer le nombre de véhicules individuels sur la route
- Améliorer la qualité de l'air et accompagner la transition écologique
- Diminuer la consommation d'espace due au stationnement des véhicules individuels
- Réduire les frais de déplacement, voire diminuer le taux de motorisation des ménages
- Favoriser l'entraide et la solidarité en mobilité

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Créer, organiser et signaler des aires de covoiturage à proximité d'échangeurs et de croisées de routes sur le réseau routier structurant
- Réaliser des emplacements officiels de collecte/dépose de covoiturés/autostoppeurs en toute sécurité sur l'espace public avec des aménagements piétonniers de qualité et sécurisé et des accès adaptés
- Réserver des places de stationnement au covoiturage dans tous les parcs de rabattement et dans les poches de stationnement
- Étudier l'autorisation de circulation des covoitureurs sur des voies réservées sur autoroutes et voies rapides, partagées avec les bus
- Prévoir une tarification préférentielle ou un avantage de stationnement, sur l'espace public ou privé, pour les covoitureurs
- Communiquer, sensibiliser et promouvoir le covoiturage dynamique, notamment par le soutien à la communauté CoVoit Sophia, par la promotion d'applications numériques performantes (le compagnon de la mobilité) et par l'accompagnement des entreprises, des collectivités et des établissements (scolaires, culturels, sportifs...) dans l'élaboration de leur plan de mobilité et dans l'organisation d'événements
- Communiquer et sensibiliser sur l'opportunité d'entraide sociale en proposant un trajet à une personne aujourd'hui privée de mobilité : travail avec les entreprises d'insertion sociale, le milieu associatif, les entreprises...
- Inciter au versement du Forfait Mobilité covoiturage et impliquer la CASA dans la mise en place expérimentale de la Preuve de covoiturage
- Promouvoir l'entraide naturelle et spontanée que représente le mode de déplacements solidaire qu'est l'autostop



Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Municipalités
- Les entreprises et les clubs d'entreprises
- La Chambre de Commerce et d'Industrie
- La Communauté d'usagers
- Les établissements scolaires
- ESCOTA

Quand ? Quelles échéances ?

- MT : ouverture de 10 aires de covoiturage
- Échéance du compagnon de mobilité
- En continu : interventions en entreprises, établissements scolaires, actions de communication

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 450 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre d'aires de covoiturage (y compris lors de l'organisation d'évènements)
- Nombre d'expérimentations de voies réservées au covoiturage
- Part modale du covoiturage
- Évolution de la pratique du covoiturage au travers des Plans de Mobilité et de leur suivi
- Évolution du taux d'occupation des véhicules

ACTION N°6.2 : OPTIMISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT DE LA VOITURE INDIVIDUELLE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 6.3 : Aménager les voies en fonction de leurs usages

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 2 ; 4 ; 7

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

Une voiture reste stationnée 90 % du temps. La consommation d'espace public et privé que cela représente n'est pas sans impact sur l'environnement : imperméabilisation des sols, échauffement local lors d'épisodes de chaleur, perte en qualité des espaces publics et privés, réalisation d'ouvrages lourds et coûteux, réduction de l'espace dédié aux piétons et cyclistes... Adopter une politique de régulation de stationnement est un enjeu majeur de territoire.

Pourquoi ?

- Limiter la consommation d'espace liée au stationnement de la voiture personnelle.
- Valoriser l'espace public et privé gagné sur l'optimisation de la capacité de stationnement.
- Lutter contre les inondations et les effets de chaleur par une reconquête d'espaces aujourd'hui imperméabilisés

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Poursuivre les efforts réalisés en matière de réalisation de places de stationnement destinées aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, et soigner leur accessibilité directe.

- Étendre la rotation de courte durée, en réglementant la durée maximale de stationnement et en définissant des zones payantes dans les principaux pôles urbains, dans un premier temps
- Poursuivre le jalonnement des parcs de stationnements publics, parcs de rabattement/relais en périphérie des centres / pôles urbains afin d'y limiter la circulation et le stationnement
- Ouvrir des parcs de rabattement tous modes et généraliser dans les poches de stationnement la réalisation de places réservées au covoiturage et aux véhicules électriques (sans nécessairement une offre de charge)
- Séparer systématiquement le stationnement des deux roues motorisés de celui des cycles ; signaler les stationnements des deux roues motorisés par un simple marquage au sol
- Adopter une répression systématique, notamment sur les stationnements entravant le cheminement des piétons et des cycles
- Accompagner les opérateurs d'autopartage souhaitant s'implanter sur le territoire
- Accompagner les opérateurs de taxis en lien avec les territoires concernés afin d'organiser le stationnement sur voirie de manière la plus cohérente
- Expérimenter des mutualisations de stationnement public/privé ; jour / nuit, week-end / semaine
- Accompagner les communes dans la rédaction de leurs documents de planification (PLU, carte communale), notamment, sur les points relatifs au stationnement
- Faire évoluer les revêtements des espaces destinés aux stationnements afin de lutter contre perméabilisation des sols et de limiter l'effet de chaleur urbain
- Limiter le stationnement et le flux de circulation (y compris touristique) dans les secteurs patrimoniaux et/ou d'intérêt paysager

- Dans le cadre de la réalisation d'aménagements dédiés au bus, au vélo et au piéton, évaluer et analyser les espaces destinés aux stationnements voitures qui pourraient être supprimés au bénéfice des autres modes

Qui porte/pilote l'action ?

- Les Municipalités
- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, en tant que gestionnaires de voirie

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 450 k€
- Dépenses partenaires : 1 000 k€

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Proportion de places en rotation courte durée vis-à-vis de l'offre totale
- Nombre de PLU adoptant un règlement de stationnement volontariste
- Nombre de conventions de mutualisation d'espaces de stationnement
- Nombre d'opérateurs d'autopartage
- Nombre de places pour personnes à mobilité réduite

ACTION N°6.3 : AMÉNAGER LES VOIES EN FONCTION DE LEUR USAGE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 3.1 : Renforcer le maillage piétonnier
- Fiche 3.2 : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- Fiche 6.2 : Optimiser l'offre de stationnement de la voiture individuelle

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 6

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

L'aménagement d'une voie contribue à son utilisation. De la 2x2 voies très passante, réservée à la voiture, à la zone de rencontre très apaisée ouverte à tous les modes, la hiérarchisation permet de mieux guider les usagers et d'apporter de la sécurité et du confort pour tous dans l'utilisation des infrastructures routières.

Pourquoi ?

- Sécuriser le réseau routier en limitant les conflits d'usage
- Réduire l'accidentologie pour tous les modes
- Redonner de la place au vélo et à la marche à pied dans les déplacements de proximité sur l'espace public
- Renforcer l'accessibilité et la qualité des espaces publics, l'attractivité et la centralité des pôles urbains

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Définir un schéma fonctionnel de la voirie en concertation avec les communes et le Département des Alpes-Maritimes en lien avec les PAVE des communes.
- Aménager des chemins communaux pour y limiter les vitesses et les rendre accueillants pour les vélos et les piétons.
- Prendre des mesures pour limiter les effets de shunt des axes principaux (recommandés par les applications GPS) conduisant à prendre des itinéraires inadaptés.
- Généraliser les zones 30 autorisant le contre-sens cyclable sur les voies à sens unique.
- Généraliser les zones de rencontres entre centre-ville, centre-quartier, centre-village favorisant la marche à pied et le vélo.
- Intégrer aux différents projets d'aménagement et de requalification, des critères de qualité urbaine, paysagère et environnementale (y compris les éléments relatifs à la palette végétale de la CASA)
- Compléter le maillage viaire en lien avec les conclusions des études d'accès à Sophia.
- Expérimenter une réduction de la vitesse dans le cadre de certains projets de requalification d'infrastructures urbaines en lien avec les études d'accès à Sophia.

Qui porte/pilote l'action ?

- Les Municipalités et le Conseil Départemental, sous l'impulsion de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les comités de quartier
- Les communautés d'usagers

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

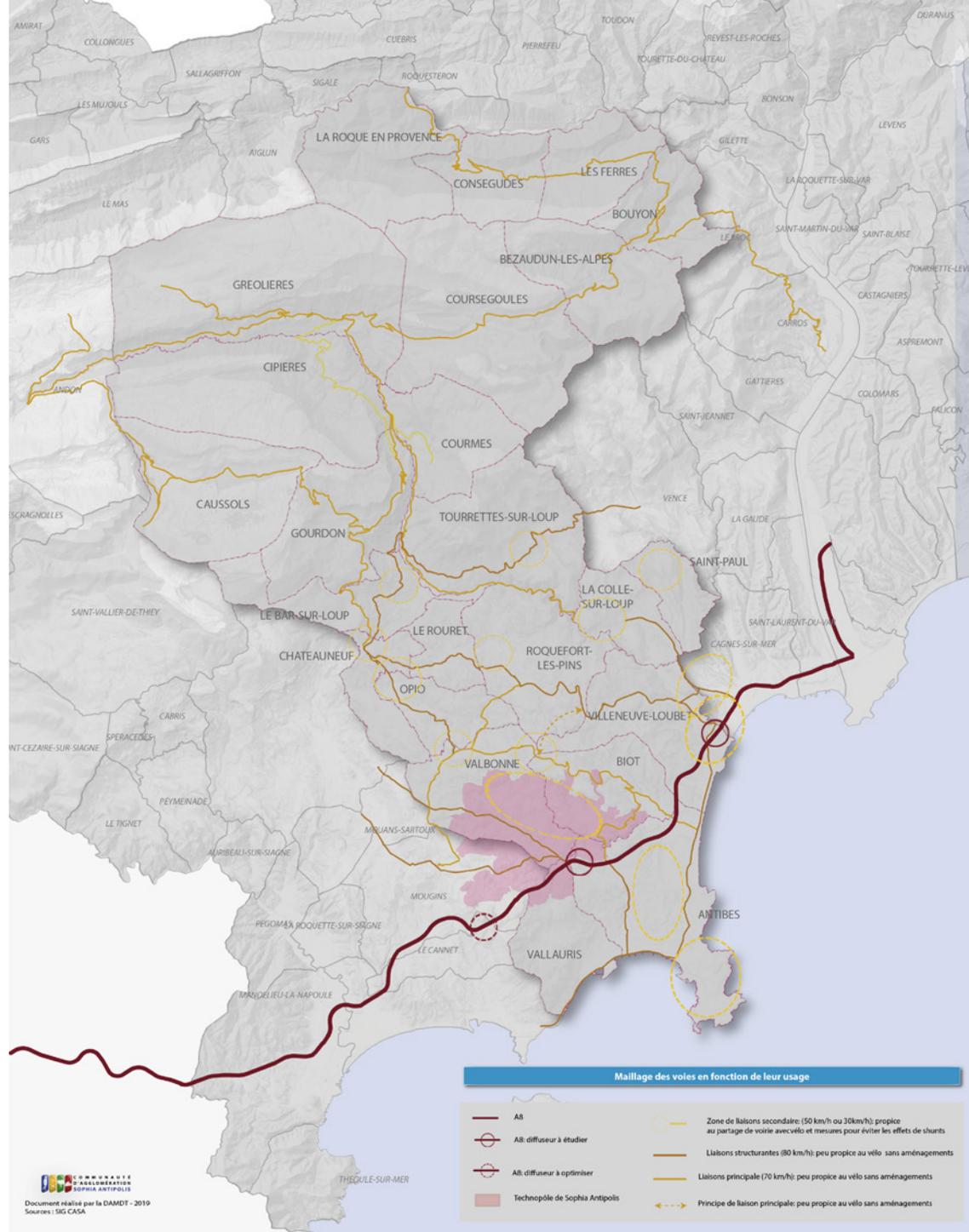
Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 450 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Linéaire de chemins communaux à la vitesse autorisée inférieure ou égale à 30 km/h
- Nombre de contre-sens cyclables
- Accidentologie (impliquant un piéton et/ou vélo)

ACTION N°6.3



Document réalisé par la DAMDT - 2019
Sources : SIG CASA

ACTION N°6.4 : ACCOMPAGNER LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- **Fiche 2.6** : Articuler les réseaux de transports publics par bassins de vie
- **Fiche 3.2** : Aménager des itinéraires cyclables continus et sécurisés entre les lieux de vie
- **Fiche 4.1** : Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux
- **Fiche 4.2** : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- **Fiche 5.3** : Accompagner les projets d'aménagement générateurs de déplacements

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :
1 ; 2 ; 3 ; 6

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public

Quel(s) enjeu(x) ?

La CASA, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable, doit assurer, en lien étroit avec la Région Sud, chef de file désigné par la loi, la simplification de l'intermodalité sur son territoire. Cela passe par l'accompagnement des projets des partenaires institutionnels pour qu'ils puissent contribuer à faciliter le passage d'un mode de déplacements à un autre et qu'ils répondent à une vision de développement durable.

Pourquoi ?

- Faire en sorte que chaque infrastructure soit conçue dans une optique d'intermodalité en s'affranchissant des cloisonnements territoriaux.
- Anticiper la mise en service de toute réalisation d'infrastructure par la réalisation des équipements d'intermodalité associés (parcs de rabattement, stationnement sécurisé vélo, accès au transport public...).

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Accompagner SNCF Réseau dans les études de la LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur), phases 1 et 2, pour assurer une intermodalité efficace dans les gares TER du territoire.
- Accompagner le Département des Alpes-Maritimes dans les études et la réalisation de maillages cyclable et routier, en lien avec les parcs de rabattement pour assurer la complémentarité.
- Accompagner les territoires limitrophes (Pôle Métropolitain Cap Azur, Métropole NCA) dans la réalisation de leur maillage cyclable, transport public et routier, pour assurer une cohérence pour l'utilisateur.
- Accompagner Vinci/ESCOTA dans les aménagements de l'A8 visant à une meilleure diffusion sur le territoire.
- Conclure un Protocole d'Accord entre ces acteurs, à partir des conclusions de l'étude des Accès à Sophia Antipolis, définissant les maîtrises d'ouvrage et les financements des aménagements tous modes

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes
- SNCF Réseau, en lien avec la Région Sud
- Les communautés d'agglomération Cannes Pays de Lérins, Pays de Grasse, la Métropole Nice Côte d'Azur
- L'État/ESCOTA/VINCI
- Les Municipalités concernées

Quand ? Quelles échéances ?

- Signature du Protocole d'Accord : CT
- Accompagnement des projets de partenaires : en continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 13 250 k€
- Dépenses partenaires : 20 000 k€

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Taux de réalisation des opérations inscrites dans le Protocole d'Accord
- Nombre de projets accompagnés avec un partenaire institutionnel
- Suivi des flux tout mode (augmentation, diminution) via des comptages ciblés

ACTION N°6.5 : IMPLANTER DES BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 3.3 : Généraliser le stationnement vélo
- Fiche 4.2 : Développer un maillage de parcs relais multimodaux
- Fiche 6.2 : Optimiser l'offre de stationnement de la voiture personnelle

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 11

Quels sont les publics concernés ?

- Tout public motorisé ou utilisateur d'un vélo à assistance électrique

Quel(s) enjeu(x) ?

La mobilité électrique, est un levier efficace d'amélioration de la qualité de l'air en centre urbain. Dans le cadre de Cap Azur, 95 bornes de recharge électrique ont été déployées sur les territoires de Cannes Pays de Lérins, Pays de Grasse et Sophia Antipolis. L'effort d'équipement de l'espace public en points d'approvisionnement doit être poursuivi en fonction de la hausse du taux d'équipement des usagers et des flottes professionnelles dans les années à venir.

Pourquoi ?

- Lever les réticences de l'utilisateur sur la question de l'autonomie des véhicules, par un déploiement également réparti et proportionné de bornes de recharges sur le territoire.
- Faciliter les trajets en véhicules propres.
- Améliorer la qualité de l'air en centre-ville.
- Généraliser une éco-conduite plus responsable

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Suivre le taux d'utilisation des bornes WiiiZ pour anticiper les nouveaux besoins
- Equiper de nouveaux lieux lorsque nécessaire.
- Sensibiliser les entreprises à l'accueil des véhicules électriques ou hybrides de leurs salariés et les commerces à l'accueil de ceux de leurs clients
- Sensibiliser et accompagner les copropriétés dans l'installation de bornes de recharges pour véhicules électriques
- Equiper les parcs relais de bornes de recharge électrique si cela s'avère pertinent dans le maillage global du territoire
- Mutualiser les recharges électriques des véhicules à celles des vélos sur des bornes de certains espaces stratégiques (Ex : en périphérie immédiate des hyper centres urbains piétons, pôles multimodaux...)
- Veiller au respect dans les documents de planification communaux de la réglementation du Code de la Construction et de l'Habitation sur l'équipement en points de recharge des nouveaux locaux d'habitations, industriels, tertiaires et commerciaux.
- Encourager au covoiturage préférentiel en véhicule électrique lorsque le choix de motorisation se présente

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les communautés d'Agglomération Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse
- Les Municipalités
- L'ADEME
- La Région Sud
- Les commerces, entreprises

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 1 400 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de bornes déployées (public, privé selon destination)
- Nombre d'abonnés
- Nombre de charges effectuées
- Nombre de bornes équipées de recharges pour les vélos

4.7. AXE 7 : ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Cet axe vise à développer 2 fiches actions :

- **Fiche 7.1 :**
Harmoniser les réglementations communales
pour les transports de marchandises..... 132
- **Fiche 7.2 :** Optimiser les itinéraires poids lourds
pour les flux de marchandises 133

ACTION N°7.1 : HARMONISER LES RÉGLEMENTATIONS COMMUNALES POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 6.2 : Optimiser l'offre de stationnement de la voiture personnelle
- Fiche 7.2 : Optimiser les itinéraires poids-lourds pour les flux de marchandises

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports :

1 ; 6 ; 7 ; 8 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Les opérateurs de transport de marchandises

Quel(s) enjeu(x) ?

La thématique des marchandises en ville revêt deux principaux enjeux, à savoir :

- Un enjeu économique, la réglementation des livraisons, dans un contexte de développement de l'achat en ligne, étant primordiale pour le dynamisme des activités économiques.
- Un enjeu environnemental, le transport de marchandises étant le premier contributeur du secteur des transports pour les émissions de gaz à effet de serre.

Pourquoi ?

- Accompagner les évolutions en matière de déplacements, notamment au cœur de l'agglomération (piétonisation des centres-villes, mise en service du bus-tram) d'une réflexion sur la place de transport routier de marchandises en ville.
- Mieux organiser au sein du système global de déplacements de l'agglomération les flux de marchandises
- Réduire les nuisances liées au trafic routier de marchandises (pollution de l'air, bruit, congestion).

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Concerter avec l'ensemble des acteurs (privés et publics) en créant des groupes de travail pour définir de manière partagée les règles à mettre en place sur le territoire
- Rendre ces règles plus lisibles pour les opérateurs de transport de marchandises desservant le territoire
- Améliorer la diffusion de l'information pour les opérateurs de transport de marchandises (aspect communication).
- Intégrer la problématique des livraisons en amont dans tous les projets urbains de réaménagement de l'espace public et dans les PLU

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Quels sont les partenaires ?

- Les Municipalités
- Le Département des Alpes-Maritimes
- Organisation des professionnels du transport de marchandises
- Chambre de Commerce et d'Industrie

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 180 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de places de livraisons
- Taux de rotation sur les places de stationnements et aires de livraisons
- Nombre d'expérimentations de livraison du dernier kilomètre

ACTION N°7.2 : OPTIMISER LES ITINÉRAIRES POIDS-LOURDS POUR LES FLUX DE MARCHANDISES



Lien(s) avec les autres fiches actions :

- Fiche 7.1 : Harmoniser les réglementations communales pour les transports de marchandises
- Fiche 6.3 : Aménager les voies en fonction de leurs usages

Lien(s) avec les objectifs réglementaires du Code des transports : 1 ; 6 ; 7 ; 8 ; 9

Quels sont les publics concernés ?

- Les opérateurs de transport de marchandises

Quel(s) enjeu(x) ?

Le flux de marchandises, qui emprunte l'autoroute A8 et le réseau viaire départemental structurant, doit s'adapter au relief escarpé et peut générer un certain nombre d'accidents... Optimiser les itinéraires poids-lourds sur le territoire répond d'abord à un enjeu de sécurité.

Pourquoi ?

- Canaliser les flux de marchandises en les affectant aux voiries susceptibles de mieux les supporter
- Protéger les zones sensibles des circulations poids-lourds.
- Faciliter les déplacements des professionnels.
- Reconnaître l'utilité de l'activité « marchandises ».
- Rendre cohérentes les réglementations actuelles.
- Réduire les nuisances liées aux circulations poids lourds dans une démarche partagée avec les professionnels

Comment faire ? Comment mettre en œuvre ?

- Identifier des itinéraires nord-sud en optimisant la voirie départementale pour la desserte des pôles générateurs de l'arrière-pays.
- Lancer un groupe de travail marchandises sur la question des itinéraires et des nouvelles infrastructures avec le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes et Cap Azur afin de définir une charte d'application des « bonnes pratiques »
- Contractualiser cette charte avec tous les acteurs du transport de marchandises en ville, pour garantir l'efficacité des mesures.
- Participer à la réalisation un schéma départemental poids lourds à long terme.
- Mener des expérimentations innovantes visant à améliorer la réalisation du dernier kilomètre en milieu urbain dense

Qui porte/pilote l'action ?

- La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis / le Pôle Métropolitain Cap Azur

Quels sont les partenaires ?

- Le Département des Alpes-Maritimes
- Les Municipalités concernées
- Organisation des professionnels du transport de marchandises

Quand ? Quelles échéances ?

- En continu

Combien ? Quelle enveloppe financière ?

- Dépenses CASA : 420 k€
- Dépenses partenaires : -

Quel suivi ? Quelle évaluation ?

- Nombre de pôles générateurs de flux marchandises
- Nombre d'accidents impliquant poids lourds

