

III - Enjeux et Objectifs

Pour une mobilité ouverte à tous et respectueuse de la qualité de vie

Les Objectifs du Plan de Déplacements Urbains

Le PDU a pour mission et pour ambition de développer toutes les alternatives à l'automobile. L'objectif n'est pas d'être contre la voiture, ce qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit pas une entrave, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui, à la pratique d'autres modes de déplacements que sont les transports collectifs, les deux-roues et la marche à pied. **La liberté de se déplacer** est un droit dont personne ne doit être exclu pour des raisons physiques, économiques ou sociales. Ce droit doit pouvoir s'exercer dans de bonnes conditions de sécurité et de manière durable. Le droit de se déplacer par **le mode de transport de son choix** va de paire avec un droit à la sécurité dans son déplacement. Il n'y a pas de liberté de se déplacer avec des modes alternatifs à la voiture sans sécurité routière, en particulier pour les piétons et les cyclistes, et sans fiabilité du service rendu, notamment par les transports collectifs.

Au cœur du PDU, se trouve **le développement des transports collectifs**. Ils répondent aux besoins de mobilité des populations qui ne peuvent avoir accès à un autre mode de déplacement, soit parce qu'ils n'ont pas l'autorisation légale d'utiliser la voiture ou un deux-roues motorisé (scolaires, jeunes), soit parce qu'ils n'ont pas les moyens physiques ou financiers d'un autre choix. Ils constituent la clientèle dite « captive » des transports collectifs. Mais faire des transports collectifs une alternative à la voiture, c'est avoir l'ambition d'y attirer des automobilistes actuels et futurs par la qualité et la performance des transports collectifs, tant routiers que ferroviaires. Il s'agit de réaliser un objectif majeur du Projet d'Agglomération de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis qui souhaite **un service de transports collectifs performant** en termes de vitesse commerciale et de fréquence, en améliorant l'accessibilité, la qualité du service rendu aux usagers et l'intermodalité.

Pour les déplacements de proximité et pour la santé, **les modes de déplacement les plus performants sont souvent la marche à pied et le vélo**, appelés d'un terme générique : modes doux. Or, ce sont les déplacements les plus vulnérables. Ils payent un lourd tribut à la sécurité routière quand les aménagements spécifiques sont absents, discontinus ou trop étroits. Les déplacements à pied expriment, par leur densité, la plus ou moins grande qualité de vie des villages et des centres urbains de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. De plus, ils contribuent au développement de l'activité commerciale traditionnelle. Ils **jouent donc un rôle économique et social vital**, participent au renforcement des centralités actuelles et des pôles émergents, objectif majeur du Projet d'agglomération et du Schéma de Cohérence Territoriale. En ce sens, les aménagements en leur faveur seront organisés prioritairement à l'échelle des cinq unités de voisinages définies dans le Projet d'Agglomération.

Tout concourt dans le PDU à **renforcer les centralités** des villages et les pôles urbains, sans en détruire la qualité architecturale et paysagère. Ce renforcement doit se traduire par une dynamisation de leurs fonctions, qu'elles soient résidentielles, commerciales ou touristiques, tout en sachant qu'il faut veiller à garder un équilibre entre des demandes parfois conflictuelles, notamment en matière de stationnement. La **mise en valeur des centres-villages** des 16 communes avec des aménagements qualitatifs et commerciaux ainsi que le développement de pôles émergents (Pré du Lac, les Macarons, Saint Philippe et les Bouches du Loup), orientation prioritaire du projet d'agglomération et du SCOT, constitue une orientation forte du PDU pour les modes doux et le stationnement.

Si la dynamisation des centralités passe par un **meilleur accueil des chalands et des touristes**, les activités économiques ne peuvent fonctionner sans une organisation et une réglementation des flux de marchandises et des livraisons. Celles-ci font partie intégrante de la vie urbaine, les véhicules utilitaires représentant, en journée dans les grandes villes, jusqu'à 20% des trafics. Ils constituent une part importante de la circulation générale et leur implication dans les secteurs congestionnés, perturbe leur activité. Une gestion adaptée de leur circulation et de leur stationnement contribuera au renforcement des activités économiques des centres-villes.

L'exceptionnelle attractivité de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, territoire au rayonnement international, son développement futur et l'indispensable préservation du cadre de vie nécessitent la maîtrise de l'usage de l'automobile. Celle-ci ne peut cependant pas se limiter aux seules actions sur les trafics internes au territoire, et doit également concerner les flux engendrés entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins. Elle nécessite la mise en œuvre d'actions spécifiques, diversifiées et complémentaires, visant à préserver la qualité de vie des habitants du territoire sophilopolitain tout en renforçant son accessibilité. Au-delà des travaux de voirie nécessaires pour **maîtriser les points de congestion** dans les villes et villages ainsi qu'au niveau des accès à l'A8, il convient d'intervenir sur les migrations alternantes effectuées massivement en voiture, en développant de nouvelles alternatives telles que le ferroviaire avec la 3^{ème} voie littorale et les transports collectifs routiers, afin de renforcer l'intermodalité entre les différents réseaux. Dans l'intérêt des salariés, des entreprises et de la collectivité, il convient de promouvoir les Plans de Déplacements Entreprise privées et publiques pour **développer l'écomobilité**.

Il s'agit, à terme, de convaincre les différents usagers de modifier leurs comportements. Outre le développement d'offres de transport alternatives à la voiture, il est nécessaire d'accompagner ces modifications, notamment en **sensibilisant et informant la population** des actions entreprises, mais également en intervenant auprès des plus jeunes avec des actions de type sécuribus ou lors de la semaine européenne de la mobilité.

Le PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis vise bien à définir une politique cohérente des déplacements. Cette politique se décline en sept points majeurs dont le développement de chacun construit un schéma global des déplacements, en cohérence avec le Projet d'Agglomération et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Chacun des points constitue autant d'axes de développement du PDU, à savoir :

- Promouvoir les transports collectifs,
- Renforcer les liens entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins,
- Favoriser les circulations douces,
- Agir pour des voiries plus sûres,
- Renforcer le dynamisme des centres urbains et des villages,
- Encourager à une écomobilité des salariés et des scolaires,
- Aider aux changements de comportements.

A. Promouvoir les transports collectifs

La promotion des transports collectifs, constitue l'axe fondamental du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Elle permet de répondre dans l'immédiat à des besoins de mobilité que les transports collectifs sont les seuls à pouvoir satisfaire. Ceux-ci représentent l'outil privilégié pour conforter la diversité sociale et générationnelle, dont le SCOT rappelle qu'elle traduit la vitalité de l'agglomération sophilopolitaine.

Les transports collectifs, en particulier le TCSP Antibes - Sophia Antipolis et les TER, offriront une réelle opportunité de structuration du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Ils contribueront également aux nécessaires changements de comportement sans lesquels il n'y aura pas de développement durable de la mobilité. La préservation de la qualité de vie et l'attractivité de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sont incompatibles avec la poursuite de l'accroissement de l'usage de l'automobile.

Mais les transports collectifs ne pourront attirer des automobilistes qu'en se modernisant et en améliorant significativement le confort des bus, leur régularité et leur vitesse commerciale. Aujourd'hui, le temps de trajet en bus s'avère globalement deux fois plus important qu'en voiture. Pour améliorer la compétitivité des bus sur ce point, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis développera des solutions éprouvées dans d'autres agglomérations : priorité aux feux tricolores, réduction du nombre d'arrêts en encoche, création de couloirs ou sas réservés aux bus.

1- Modernisation du réseau Envibus

La modernisation du réseau Envibus constitue la condition nécessaire pour la promotion des transports collectifs. Les efforts engagés depuis fin 2004 sont à poursuivre afin d'offrir aux usagers un haut niveau de service. Il s'agira de relever un double défi : d'une part répondre aux attentes actuelles des utilisateurs et de l'autre, anticiper les besoins futurs.

La recherche de ce haut niveau de service nécessite d'améliorer la qualité du service public rendu et l'accessibilité à ce service.

Améliorer la qualité du service rendu aux usagers

L'utilisateur doit être au centre de l'organisation des transports collectifs urbains. Il doit être assuré d'une fiabilité des horaires et des arrêts desservis.

Si l'on peut accepter que des bus mêlés à la circulation générale soient parfois un peu en retard, il est intolérable qu'ils soient en avance.

L'enjeu lié à la connaissance du terrain par les exploitants et à une réactivité immédiate lors d'incidents sur le réseau, doit être primordial. Pour gagner la confiance des usagers actuels et en attirer de nouveaux, en particulier d'anciens automobilistes, le réseau Envibus bénéficie depuis fin 2006 d'un Système d'Aide à l'Exploitation (S.A.E) permettant un suivi des bus et une réponse rapide aux aléas des services, liés par exemple à des incidents de circulation générale ou à des pannes de bus. Ce système permettra aussi d'élaborer des horaires différents selon les périodes de l'année (été – vacances scolaires) où la demande et la circulation générale sur les routes, varient.

Durant l'année 2008, un Système d'Aide à l'Information des Voyageurs (S.A.I.V.) permettra de faire connaître, en temps réel, l'heure de passage des bus, les perturbations affectant le réseau et des informations commerciales. Ces informations seront transmises à l'intérieur des bus, aux gares routières et points d'arrêts, sur Internet et à plus long terme, sur le téléphone portable, par SMS. L'information permettra à l'usager de mieux accepter l'attente et de pouvoir gérer plus efficacement son temps.

L'amélioration des performances du réseau Envibus comprendra également la réalisation d'un plan d'action global visant à améliorer les temps de parcours, par la mise en place d'un système de détection des bus aux carrefours à feux, pour leur donner une priorité de passage. Ceci leur permettra de gagner en temps de parcours en évitant les points durs de circulation générale. La création de couloirs ou sas réservés aux bus sur de longs linéaires, diminuera encore davantage le temps passé dans le bus. La réduction du nombre d'arrêts en encoche participera aussi à cette amélioration et favorisera l'accessibilité au bus et la sécurité.

La diamétralisation des lignes du réseau Envibus contribue au renforcement de la solidarité territoriale et permet de diminuer grandement les correspondances. En effet, la fin du réseau structuré en étoile autour de la gare routière d'Antibes permet de parcourir le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis d'un bout à l'autre sans devoir changer de ligne de bus. Toutefois, la diamétralisation n'entraîne pas la suppression de certaines correspondances. En effet, pour effectuer un déplacement et donc se rendre d'un lieu à l'autre, il peut être nécessaire d'utiliser différents modes de transports collectifs ou encore être utile ou agréable de choisir alternativement un mode ou un autre, en fonction des heures de la journée ou des événements sur les différents réseaux.

Ces libertés de déplacement supposent une information multimodale et la mise à disposition d'un même titre de transport pour passer d'un réseau à un autre.

Cet objectif nécessite au préalable une billetterie nouvelle qui se traduira, dans un premier temps, par un « accès » main libre aux bus. Ces titres sans contact permettront de gagner encore du temps à la montée du bus puisque le titre sera validé par une machine et non plus par le conducteur du bus. La mise en service d'une billetterie électronique favorisera sur un plan technique, l'intégration tarifaire entre le réseau Envibus, TAM, les Autorités Organisatrices de Cannes et Nice et le réseau TER afin de réaliser des titres multi réseaux.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a souhaité vivement la création d'un syndicat mixte de transport qui a été effective en 2004. Le Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes (SYMITAM) réunit les autorités organisatrices de transport œuvrant sur le département, dont la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis fait partie. Ce syndicat a en charge la coordination des services de transports organisés par ses membres, la mise en place et la gestion du système d'information multimodale concernant les services de transports publics, la mise en place et la gestion du système de tarification et de billetterie multimodales. Il peut également organiser des services publics réguliers comme les navettes maritimes ou les services à la demande, etc.

Faciliter l'accessibilité

L'amélioration de l'accessibilité aux bus, en particulier pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), constitue une orientation forte pour le réseau Envibus. Elle correspond à la volonté de renforcer la solidarité générationnelle et territoriale. Elle s'est déjà traduite par l'extension aux 16 communes des services pour les personnes à mobilité réduite, un doublement des bus spéciaux et l'acquisition de véhicules neufs accessibles à tous (conformément à la loi du 11 février 2005). Pour le réseau Envibus, les nouveaux bus sont à plancher bas et possèdent un dispositif d'accès au véhicule.

Ces améliorations d'équipement doivent s'accompagner d'un programme de réaménagement d'arrêts en encoche afin d'obtenir un réseau de transports collectifs accessible et performant (Annexe 2). Aujourd'hui, l'existence d'arrêts en encoche pénalise le bus deux fois : en rendant très difficile l'approche du trottoir et en lui faisant perdre un temps précieux d'entrée et sortie de l'encoche (de 15 à 60 secondes voire plus par arrêt en encoche). Un programme de réaménagement d'arrêts en encoche va être lancé.

Toutefois, les arrêts en encoche seront maintenus lorsque les bus effectueront un arrêt de longue durée (quelques minutes) ou aux arrêts régulateurs. Ils seront conservés également quand l'arrêt est situé dans un système complexe de circulation (ex : arrêts Croix Rouge et stade nautique à Antibes).

L'accessibilité au réseau Envibus, se traduit également par la mise en place d'une tarification attractive permettant à tous, l'usage des transports collectifs. Sur ce point, Envibus est aujourd'hui un des réseaux pratiquant les tarifs les moins élevés, au niveau des tickets unitaires comme des abonnements. Le tarif unitaire d'un euro = trois heures (aller-retour autorisé) ou l'abonnement annuel à 200 €, des tarifs très réduits ou la gratuité sont accordés à certains usagers en difficulté, ont vocation à ouvrir le réseau à tous.

La notion de solidarité « littoral – moyen et haut pays », a guidé ce choix de tarifs uniques plutôt que des tarifs par zone. Ainsi, un habitant de Gourdon pourra accéder au centre d'Antibes pour le même prix qu'un habitant des quartiers Croix Rouge ou Juan-les-Pins.

Cette solidarité se traduit également par l'extension aux 16 communes de l'agglomération du service de transport à la demande. Cette accessibilité du territoire passe par la possibilité d'offrir à tout habitant de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les moyens de se déplacer. Il permet ainsi, en dehors des secteurs desservis par des lignes de bus régulières, de prendre en charge un usager d'un point d'arrêt à un autre point d'arrêt.

2- Créer un lien en transport collectif structurant Nord-Sud

Tous les documents de planification (DTA, Projet d'agglomération, SCOT, PDU Sillages) ont souligné la nécessité de renforcer les liens Nord-Sud dans la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis par la création d'un TCSP entre Antibes et la Technopole Sophia Antipolis. Deux objectifs sont assignés au système à mettre en place :

- assurer une desserte rapide du Parc de Sophia Antipolis depuis la gare ferroviaire d'Antibes, comme une continuité de voie ferrée ;
- desservir largement la population qui se trouve sur l'axe de ce TCSP.

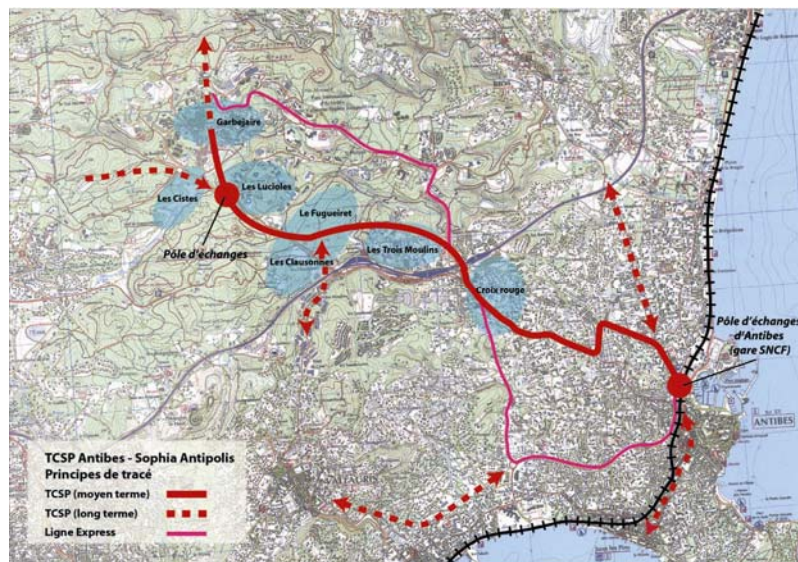
Pour accueillir ce TCSP et garantir son succès, en particulier dans une démarche d'intermodalité avec le réseau TER dont les fréquences seront renforcées par la création de la 3^{ème} voie ferrée ainsi qu'avec le réseau TAM, il est nécessaire de connecter au mieux ces réseaux. C'est pourquoi, l'un des projets majeurs du PDU est la création d'un véritable pôle d'échanges à la gare d'Antibes. Ce pôle a pour objectif d'offrir un lieu interconnecté de mobilité où chacun pourra trouver les modes de transport

nécessaires à sa destination. L'ouverture des gares pour rendre les quais plus accessibles constitue un enjeu fondamental pour le développement et l'usage du TER, notamment pour les futurs usagers des trains à grande vitesse.

En terme de capacité du mode de transport, la densité de population dans les corridors étudiés ne justifie pas à l'heure actuelle d'utiliser autre chose qu'un bus en site propre. Toutefois, des matériels roulants permettant une modulation de capacité et un gabarit plus étroit, pourraient offrir un service plus ambitieux que de simples bus. Dans un premier temps et pour préparer au mieux l'avenir, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis mettra rapidement en place une ligne express reliant le pôle d'échanges d'Antibes et la Technopole via la RD35 bis.

A terme, le système global de transport collectif Antibes - Sophia Antipolis, viendra renforcer et compléter cette ligne express. Les corridors étudiés laissent possibles, différentes solutions qui permettent d'envisager plusieurs scénarii de structuration du territoire autour d'axes forts de transport collectif. Le projet de TCSP entre la gare d'Antibes et le parc de Sophia et la valorisation des gares, imposera une modification structurelle du réseau actuel Envibus.

La continuité d'un axe fort vers le haut pays de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à plus long terme devra être étudiée.



CASA - Direction Déplacement-Transports - Schéma des corridors des TCSP - 2006

3- Développer l'intermodalité

Les différents réseaux de transport doivent à terme fonctionner comme un système global de transport. Pour les usagers, l'accès aux différents opérateurs doit devenir ouvert et possible avec un même titre : c'est l'objet du développement de la billettique. Mais cet objectif ne peut être réalisé que si physiquement les connexions entre les réseaux s'effectuent dans des conditions confortables et sûres. Réaliser des pôles d'échanges bien structurés et ouverts à tous les réseaux de transports collectifs, devient un enjeu fort d'efficacité et de performance des réseaux. Pour atteindre cet objectif, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis fait de la réalisation des pôles d'échanges une priorité, à commencer par le Pôle d'échanges d'Antibes.

Réaliser le Pôle d'échanges d'Antibes

Le pôle d'échanges d'Antibes représente un enjeu stratégique pour les transports collectifs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et une priorité pour le PDU. Il permettra de renforcer la synergie entre tous les modes de transports :

- entre les transports urbains et départementaux,
- entre les transports routiers et ferroviaires,
- entre les transports collectifs et les transports individuels (les vélos, les voitures...).

Le développement des transports collectifs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sera renforcé en tirant le meilleur parti de la voie ferrée littorale et représente un potentiel considérable. Le projet de « troisième voie littorale » inscrit au contrat de plan Etat-Région va permettre d'augmenter l'offre TER et ainsi la doubler. Ce projet constitue un enjeu fondamental pour la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, desservie par 5 gares. La présence de la voie ferrée constitue un axe structurant du réseau de transport public de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis qui œuvre à la réalisation de ce projet. La mise en place de TER aux quarts d'heures dans toutes les gares de Cannes à Menton et la réalisation de pôles intermodaux à chaque gare, aidera largement aux changements des comportements.

Par ailleurs, la CASA, n'étant plus, à terme, desservie par les trains LGV sur ses gares, doit œuvrer grandement au développement des TER et à leur très bonne connexion avec les horaires des trains LGV en gares de Cannes et Nice.

Ces projets seront complétés par une information multimodale, la vente tous titres et une accessibilité renforcée qui offriront à l'utilisateur un grand confort et une sérénité maximale dans ses déplacements.



Mieux organiser les lieux d'échanges de transports publics

Des pôles d'échanges seront aménagés pour renforcer la synergie entre les réseaux de transport afin de concevoir à terme, un système global de transports sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et ouvert sur l'extérieur. Un point de convergence des lignes des réseaux Envibus et TAM sera créé au niveau de la technopole sophilopolitaine. Il préfigurera le pôle d'échanges nécessaire pour le TCSP Antibes - Sophia Antipolis.

Les pôles organisés en lien avec les quatre gares TER contribueront à accroître le rayonnement des gares, en améliorant les points d'accès à celles-ci et par la création d'offre nouvelle de stationnement (parcs-relais).

De manière plus diffuse, des parcs-relais seront créés à quelques arrêts des lignes de bus structurantes.

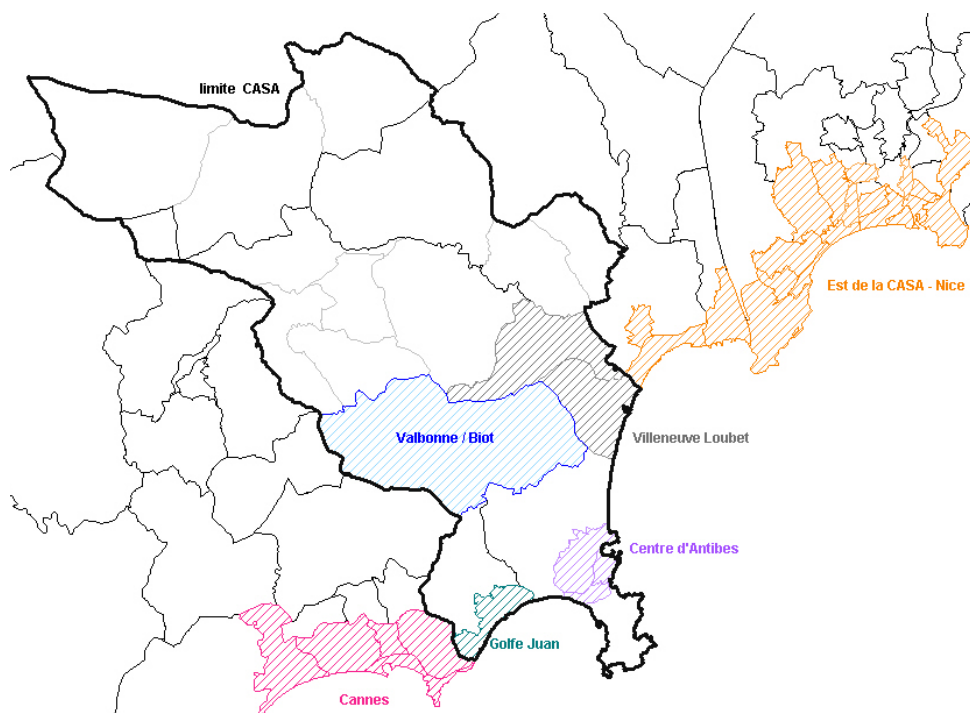
Pour exploiter au maximum les améliorations de desserte ferroviaire et routière en transport public de ces lieux de convergence, l'ouverture des gares par plusieurs points d'accès aux quais pour les piétons constitue un besoin impératif.

Objectifs du PDU en matière de transports collectifs

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, deux secteurs présentent des atouts importants pour la promotion des modes alternatifs à la voiture :

- Le littoral, qui abrite plus de 70% de la population de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
- Antibes et Sophia Antipolis qui concentrent plus de 50.000 emplois sur 72 000 emplois Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

Sur ces deux secteurs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les transports collectifs et les deux roues (essentiellement des motos), atteignent des parts de marché non négligeables et nettement supérieures à la moyenne sur l'ensemble de l'agglomération (4%). Les valeurs indiquées résultent d'une actualisation de l'enquête Ménages à partir des enquêtes Origine-Destination d'ENVBUS sur les principales lignes de désirs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.



zonage de l'enquête ménages 1998

Les lignes de désirs en transports collectifs sont ainsi les suivantes, dans la situation actuelle :

Lignes de désirs	Transports Collectifs % actuels (marche à pied exclue)	Nombre de voyages TC / jour (estimation 2004)
1/ Valbonne/Biot - Centre Antibes	13%	1070
2/ Valbonne/Biot - Golfe Juan Cannes	10%	680
3/ Valbonne/Biot - V. Loubet Nice	6%	640
4/ Axe littoral interne CASA	8%	2400
5/ Axe littoral CASA / Cannes	13%	870
6/ Axe littoral CASA / Nice	6%	1770

L'objectif du PDU de doubler la clientèle des transports collectifs sur une dizaine d'années, constitue un défi ambitieux mais réaliste si l'effort entrepris s'inscrit, comme c'est le cas avec le PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, dans la durée. Il s'agit de passer de 4%, actuellement constatés sur l'ensemble de l'agglomération, à 7% à l'horizon du PDU. Cet objectif ne sera atteint que si les transports collectifs routiers opérant sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les TER constituent un système global de transport capable d'offrir une véritable alternative à la voiture.

L'évaluation des parts modales « Transports collectifs » est issue d'une approche par analogie réalisée à dire d'experts. En l'absence d'un modèle multimodal opérationnel, il s'agit de la méthode globale la plus pertinente pour évaluer l'impact potentiel du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sur les grandes liaisons.

L'offre en transports collectifs future, prise comme référence pour les estimations de part modale, se caractérise comme suit :

- Un réseau hiérarchisé et lisible,
- Une offre performante,
- Une information sur le réseau, étendue,
- Une interopérabilité de la tarification,
- La réalisation de parcs relais,
- Une offre TER au quart d'heure en heure de pointe,
- La réalisation de logements et d'emplois dans les périmètres de moins de 1 km des gares de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis,
- Le développement de la gare multimodale d'Antibes et intermodalité avec le TCSP.

Les parts modales estimées, représentent des objectifs raisonnablement optimistes à 10-15 ans. Elles nécessitent un engagement fort, constant et cohérent sur la période couverte par le PDU. Les estimations mettent en évidence que les ruptures de charges constituent des freins importants pour un usage intensif des Transports Collectifs.

Il en résulte des perspectives plus modestes sur les liaisons de type Valbonne / Biot vers Nice ou Cannes.

- Objectifs PDU de parts modales des transports collectifs :**

Liaisons pertinentes	Part actuelle estimée	Part future estimée
1/ Valbonne/Biot - Centre Antibes	13%	20-25%
2/ Valbonne/Biot - Golfe Juan Cannes	10%	12%
3/ Valbonne/Biot - V. Loubet Nice	6%	12%
4/ Axe littoral interne CASA	8%	14-18%
5/ Axe littoral CASA / Cannes	13%	17-22%
6/ Axe littoral CASA / Nice	6%	15-25%

La part modale est établie sur les seuls modes motorisés et mécanisés (marche à pied exclue)

B. Renforcer les liens entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis occupe une place centrale sur le plan géographique. Il est entouré d'agglomérations avec lesquelles la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a de nombreux échanges.

Sur le plan économique et touristique, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis bénéficie d'une forte attractivité. La présence de la technopole de Sophia Antipolis génère des déplacements très importants avec la CANCA, Cannes et la CAPAP, même au-delà du département des Alpes Maritimes.

La combinaison entre les développements du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et l'indispensable préservation du cadre de vie, passe par une nécessaire maîtrise de l'usage de l'automobile.

Il s'agira de travailler à l'amélioration des liaisons entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et ses voisins dans une approche multimodale afin de réaliser un schéma global et cohérent des déplacements azuréens.

Pour renforcer l'accessibilité du territoire tout en tenant compte des nombreux enjeux, notamment environnementaux, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis relèvera le double défi d'ouvrir le territoire et de développer l'intermodalité.

1- Ouvrir le territoire vers l'extérieur

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis souhaite « **conforter sa place dans son contexte, du local à l'international** » en contribuant notamment à la gestion cohérente de l'ensemble Azuréen. En effet, le territoire Sophilopolitain est concerné par l'ensemble des projets de développement des infrastructures, régionales ou internationales.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, dans un souci de maintien de l'attractivité et de l'accessibilité, en particulier de la Technopole Sophia Antipolis et de la Ville d'Antibes, s'est donc positionnée au niveau de projets majeurs à l'échelle de la Côte d'Azur et nationale sur le plan routier comme ferroviaire.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis souhaite :

- la réalisation de l'échangeur de Biot et le réaménagement du secteur Antibes-Péage aujourd'hui saturé aux heures de pointes et pénalisant la sécurité des déplacements et l'accessibilité à la Technopole Sophia Antipolis comme à la Ville d'Antibes,
- le lancement des études d'opportunité et de faisabilité concernant le diffuseur des Bréguières,
- le lancement des études concernant la réalisation d'un échangeur complet à Cagnes-sur-Mer.

Ces diffuseurs autoroutiers permettront de remédier aux points noirs de fluidité des accès actuels et auront un impact direct sur l'accessibilité du territoire et la qualité du cadre de vie.

La création du barreau 2085-604 permettra de créer un itinéraire d'accès à Sophia par la 2085, plus direct que l'actuel.

Ce renforcement de l'accessibilité à l'A8 ne résoudra pas l'encombrement extérieur, en particulier en direction de Nice. C'est pourquoi, il est urgent que les TER gagnent en qualité de service (régularité, vitesses,...) et en fréquence. Cet objectif nécessite la réalisation de la 3^e voie entre Antibes et Nice pour laquelle la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'engage activement pour un cadencement des TER dans toutes les gares.

A plus long terme, l'accessibilité à la Technopole pourra être renforcée depuis l'Ouest, par une liaison en TCSP entre l'axe ferroviaire Cannes-Grasse et la technopole.

La CASA s'est aussi fortement positionnée pour l'arrivée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) dans les Alpes-Maritimes mettant Nice à 3h40 de Paris.

Enfin, l'aspect cabotage maritime devra être étudié au niveau de la desserte départementale par le Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes. La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est très favorable à une desserte maritime sur son territoire avec un accès direct au port pour rejoindre les réseaux de transports en commun et les centralités à proximité.

2- Accroître les potentialités des grandes infrastructures routières et de transport collectifs

Les changements importants dans l'offre de déplacements, occasionnés par les projets, modifieront sensiblement les comportements de mobilité. Le développement de ces offres et en particulier celle des transports collectifs, doit s'accompagner de projets fonctionnels pour définir un schéma global des déplacements. Dans ce sens, la réalisation de pôles d'échanges et en particulier celui de la gare ferroviaire d'Antibes mais aussi des autres gares TER et du futur TCSP, constitue une nécessité. Parmi les mesures complémentaires à ces grands projets, il faut évoquer les parcs-relais. Ils représentent une composante essentielle dans le développement de l'intermodalité. Ils satisfont plusieurs objectifs :

- permettre aux personnes résidant dans des secteurs peu desservis par les transports collectifs, d'utiliser leur véhicule pour se rabattre vers les réseaux de bus ou TER sans avoir de difficultés de stationnement,
- faire baisser la pression sur le stationnement des centres urbains en retenant les flux de migrants à l'extérieur des secteurs centraux,
- élargir la zone d'influence du réseau Envibus aux populations résidant dans d'autres AO en leur permettant de combiner un trajet voiture puis bus en stationnant dans un P+R de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, il est pertinent de les positionner en lien avec les différents réseaux de transports collectifs : le réseau ferré, le réseau départemental TC, le réseau TC Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Les points les plus cohérents en terme d'intermodalité sont les points d'échanges entre les différents réseaux tels que les gares ferroviaires, les diffuseurs de l'A8, certains arrêts du réseau Envibus et les gares routières.

Les P+R peuvent être mutualisés avec des équipements publics dont les horaires d'ouverture sont complémentaires.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis incitera, en relation avec les communes et d'autres partenaires, à effectuer les réserves foncières nécessaires pour 600 places en lien avec les gares SNCF et pour environ 250 places en relation avec le projet de TCSP Antibes-Sophia Antipolis.

Objectifs du PDU sur les flux automobiles

Par la simple augmentation de la population et la création de 6 000 emplois supplémentaires sur la Technopole Sophia Antipolis, les déplacements augmenteront dans les 10-15 ans à venir d'environ 15% sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et de 25 % en lien avec la Technopole.

Cette croissance se traduira par une augmentation de 13 000 voitures supplémentaires, soit l'équivalent de la capacité d'une route départementale classique. L'évolution tendancielle implique quand même une croissance dans les mêmes proportions de la clientèle des Transports Collectifs.

Les différences entre les objectifs du PDU en fourchette haute et en fourchette basse, mettent en évidence l'importance d'accompagner les investissements en faveur des TCSP performants par des mesures cohérentes concernant l'ensemble des conditions de déplacements (développement urbain, politiques de stationnement, etc.).

La contribution du PDU à la qualité de l'air sur le territoire Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et Azuréen, vise à maîtriser la croissance des flux automobiles en obtenant leur limitation à leurs niveaux actuels. Cet objectif est ambitieux dans une agglomération appelée à croître.

Sur les trajets de courte distance, l'automobile est également utilisée là où la marche à pied et le vélo sont concurrentiels et performants. Sur l'ensemble des Alpes Maritimes, 38% des trajets automobiles font moins de 2 kilomètres, soit, sur le territoire communautaire, environ 160 000 sur 421 000 déplacements automobiles. L'enjeu est double et porté, d'une part sur la consommation d'énergie, car les voitures sur de courts trajets surconsomment d'environ 30 à 40%, d'autre part sur la qualité de vie, car ils sont effectués souvent en direction des services et équipements publics (Ex : desserte des écoles maternelles et primaires).

Le PDU, en ciblant les modes doux comme un enjeu important, vise précisément à réduire cet usage abusif de l'automobile. Un certain nombre de ces déplacements courts correspondent à un enchaînement de motifs de déplacements au cours d'un même trajet. Il n'en reste pas moins qu'il doit être possible de réduire de quelques dizaines de milliers, le nombre de déplacements effectués quotidiennement en voiture sur des distances inférieures à 2 kilomètres.

Objectifs du PDU sur les flux deux roues motorisés

Un maintien de leur part modale dans les déplacements, semble une perspective raisonnable.

C. Favoriser les circulations douces

Les modes doux constituent, avec les transports collectifs, le cœur du Plan de Déplacements Urbains. Ils représentent une alternative privilégiée pour les déplacements de courte distance dans les villages, les centres urbains, le littoral et le Moyen-Pays. En mode unique ou en complément d'autres modes de déplacement, la marche à pied et le vélo doivent retrouver une place essentielle dans les déplacements quotidiens. Ils ont un rôle déterminant à jouer dans la diminution du trafic automobile et de la pollution dans les centres villes, avec un enjeu majeur de santé publique.

Pour atteindre cet objectif, il convient d'assurer un partage équilibré de la voirie entre les usages et/ou de développer des cheminements « modes doux » spécifiques. Il sera atteint, précise le Projet d'Agglomération, par « l'aménagement de pistes cyclables et sentiers piétonniers cohérents afin d'accéder à ce réseau, aux équipements structurants, aux pôles d'emplois et d'habitat de l'agglomération.»

Le PDU proposera des interventions à deux échelles territoriales : celle de la proximité, définie par le projet d'agglomération comme étant les unités de voisinage composées de centralités actuelles ou émergentes ; celle de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, échelle des itinéraires cyclables structurants reliant entre eux les différents pôles urbains et économiques ainsi que les secteurs à forte attractivité touristique.

L'accessibilité de tous les modes de déplacements et en particulier des Personnes à Mobilité Réduite est à intégrer dans chaque projet d'aménagement de l'espace public. Une attention toute particulière doit être apportée dans les cheminements pour les personnes à mobilité réduite, qu'elles soient handicapées moteurs, visuels afin qu'ils leurs soient ouverts, rendus accessibles, confortables et sécurisés. C'est dans cette logique, que les actions du Plan de Déplacements Urbains ont été définies. La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis encouragera la création ou le réaménagement de cheminements piétonniers accessibles à tous, notamment au travers des plans de mise en accessibilité de la voirie et des équipements publics prévus par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 et dont la réalisation a été confiée aux communes.

1- Densifier le maillage modes doux pour relier les équipements de proximité et créer des itinéraires cyclables continus

A l'échelle du département, le Conseil Général des Alpes Maritimes a étudié un schéma départemental cyclable, dont la mise en œuvre s'effectuera sur les prochaines décennies. Ce schéma a défini comme un des axes d'aménagement prioritaire, la « littorale » qui constitue un projet européen d'itinéraire touristique ainsi que le parc de Sophia Antipolis. Parallèlement, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis incitera les communes à réaliser des maillons complémentaires reliant les centralités de l'agglomération, afin de bénéficier d'un réseau structurant, continu à l'échelle de l'agglomération.

Il s'agit d'offrir un réel choix dans les modes de transport pour les déplacements de proximité à l'échelle des unités de voisinage. Conformément au Projet d'Agglomération, le PDU s'attachera à mettre en réseau les équipements de proximité et à rendre accessibles à tous, les principaux pôles générateurs, tels que les gares, équipements communautaires, équipements scolaires, sportifs, culturels, services administratifs...

Les itinéraires piétonniers et cyclables souffrent de discontinuités qui réduisent fortement leur attractivité. Très souvent, la continuité ne nécessite que des aménagements ponctuels qui peuvent être obtenus par un partage de la voirie et par des traitements de carrefours.

2- Sécuriser les déplacements modes doux et reconquérir les espaces centraux

La préservation de la qualité de vie suppose que les déplacements modes doux se réalisent dans de bonnes conditions de sécurité et bénéficient d'un cadre agréable. Il s'agit d'un enjeu important qui concerne tout le monde mais plus particulièrement les enfants, les seniors et les personnes à mobilité réduite. Deux orientations se dégagent sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis : sécuriser les axes à fort trafic, pacifier les espaces publics.

Sécuriser les modes doux sur les axes à fort trafic

Sur les axes à fort trafic traversant des zones urbaines, la sécurisation des traversées et cheminements modes doux est indispensable. Le PDU propose donc de développer ces principes de mise en sécurité au travers de la maîtrise des vitesses et du traitement des traversées piétonnes.

Les principes de mise en sécurité ont été définis dans la charte « voirie – modes doux ». Elle constitue un guide technique de recommandations et un outil d'aide à la décision des communes à l'intérieur duquel un certain nombre de préconisations et de recommandations sont définies pour répondre aux objectifs de sécurisation des déplacements, notamment (Annexe 1).

Créer des espaces pacifiés

Le PDU préconise de créer des zones 30 et des voies piétonnes. Les secteurs les plus propices sont les centres urbains, les centres de villages, les centres de quartiers résidentiels non traversés par des axes à fort trafic, comme le Cap d'Antibes, les accès aux équipements publics et scolaires en particulier.

Les orientations inscrites dans le PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, permettront de faire croître fortement les usagers des transports collectifs et des deux-roues. Elles feront baisser la part relative de la voiture sur les grands axes de développement, stabiliseront approximativement le trafic automobile à son niveau actuel.

Le changement de comportement ne peut s'envisager que sur la durée, **il s'accompagne nécessairement d'actions pédagogiques (communication** : expliquer aux usagers les actions en faveur des transports collectifs et ses effets positifs, **l'éducation** : sensibiliser les usagers à la nécessité de privilégier les transports en commun et modes doux, **l'incitation** : encourager les usagers quotidiens de l'automobile à l'utiliser le moins possible par le biais de mesures économiques).

3- Résorber les effets de coupures

Les déplacements piétonniers et vélos sont très sensibles aux allongements des parcours. Ces modes doivent pouvoir bénéficier de cheminements accessibles, directs, sécurisés. Or, l'accès au littoral est rendu difficile par les infrastructures de transport, en particulier la voie ferrée. Réduire la distance entre les quartiers et le littoral, constitue un enjeu fort qui influence l'attractivité touristique du littoral.

Le PDU encourage toutes les actions permettant d'améliorer la continuité des cheminements piétons et la sécurisation des traversées existantes. En particulier, le PDU préconise l'augmentation du nombre de points de franchissement des obstacles, afin d'éviter des détours difficilement acceptables pour le piéton ou le cycliste (franchissement des voies ferrées, des RD6007 ou RD6098).

Par ailleurs, il conviendra de limiter dans les projets d'urbanisation futurs, la création de nouvelles coupures mais d'offrir des continuités piétonnes et cyclables.

4- Vers une autonomie des déplacements pour tous, sans exclusions

Les personnes à mobilité réduite (PMR) sont à prendre en compte de façon systématique dans l'aménagement progressif du maillage. Assurer l'accessibilité des espaces publics, c'est favoriser l'autonomie, la sécurité et l'intégration sociale des personnes à mobilité réduite.

La liberté de déplacement n'est assurée que dans la mesure où chaque maillon de la chaîne de déplacements est adapté, qu'il s'agisse des infrastructures, des modes de transport et de la voirie. Ils doivent permettre :

- le cheminement des personnes à mobilité réduite, que sont principalement les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) et les personnes aveugles ou malvoyantes (PAM),
- l'accessibilité aux transports publics,
- l'accessibilité aux stationnements réservés GIG – GIC.

Objectifs du PDU sur les modes doux

Le PDU se fixe pour objectif de tripler le nombre de déplacements réalisés à vélo et d'atteindre une part modale de la marche à pied de 25% à l'horizon du PDU.

D. Agir pour des voiries plus sûres

L'objectif du Projet d'Agglomération d'organiser la « Ville-Pays », se traduit par une volonté de « faire de l'agglomération un véritable « territoire » global, aéré et équilibré tant pour ses habitants que pour ses usagers » (*extrait du Projet d'agglomération*). Le PDU répondra à cet objectif par des orientations qui constituent autant d'enjeux pour la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Le territoire des Alpes Maritimes se caractérise par une accidentologie élevée des deux roues motorisés, un taux d'accidentologie sur autoroute plus élevé qu'au niveau national. Il est également constaté un taux de victimes élevé des piétons, notamment chez les jeunes de moins de 15 ans et des personnes âgées de 60 ans et plus. Ces tendances résultent des données globales d'accidentologie du Département sur la période 1998-2002. Toutefois, depuis 2003, il est noté une baisse du nombre des tués de 31%.

Une des priorités, pour rendre les voiries plus sûres, est de résorber les points noirs de fluidité et de sécurité sur le réseau structurant de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

1- Résorber les points noirs de fluidité et de sécurité

Devant le niveau d'insécurité routière sur le département des Alpes Maritimes, « **il convient sans attendre d'apporter une réponse urgente et concrète à la question des points noirs qui pèsent sur la vie quotidienne** » des habitants du territoire. Le Conseil Général, qui œuvre dans ce sens, s'attache à réaliser son plan de résorption des points noirs prévus à l'horizon 2010.

2- Unifier le territoire en complétant le grand maillage

Pour ce faire, le PDU s'attachera à unifier la Ville-Pays en mettant en réseau les unités de voisinages « **par des liaisons perpendiculaires aux lignes de vallées, en favorisant les liaisons Nord/Sud aujourd'hui déficitaires** ». Cette structuration du territoire nécessitera la création de voiries permettant de compléter le maillage viaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dans le sens Nord-Est / Sud-Ouest, ainsi que dans le sens Nord / Sud.

Deux grandes liaisons manquent aujourd'hui et seront créées afin de mettre en réseau les unités de voisinage :

- un itinéraire Est/Ouest dans le Moyen-Pays,
- un itinéraire Nord/Sud qui soit central au territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Celles-ci seront conçues en tenant compte du nécessaire partage de la voirie entre les différents modes de transport (VP, TC, piétons, deux-roues...) et pourront en particulier, supporter de nouveaux services de transports collectifs. Ces voiries permettront également aux personnes éloignées des systèmes de transports collectifs, de rejoindre le réseau existant en stationnant dans des parcs-relais.

3- Protéger les villages en aménageant leurs traversées

Organiser la ville-pays, c'est aussi renforcer les centres urbains, les cœurs de village et les centralités émergentes.

Ce renforcement passera par une minimisation de l'espace alloué à la voiture au profit d'un partage modal plus équilibré en faveur des modes doux.

Pour améliorer la sécurité sur les axes majeurs traversant les centres de vie, des voies d'évitement et des réaménagements de voirie seront nécessaires.

Il s'agira notamment d'achever la déviation de la RD6007 et la RD35bis pour la partie littorale, de créer des déviations sur les communes du Moyen-Pays telles que Le Rouret, et de réaménager les voies et intersections dès que nécessaire, comme à Roquefort-les-Pins, Pré du Lac, Biot, Vallauris ou encore Valbonne.

Ces voies d'évitement ou ces réaménagements ponctuels permettront à ces secteurs de se développer en préservant les déplacements doux en particulier.

4- Harmoniser le traitement des voies sur l'ensemble du territoire

« **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie** » est également un objectif fort des PDU, précisé par la loi SRU dans les thèmes à décliner obligatoirement.

Dans les 10 ans à venir, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis œuvrera pour l'augmentation de la sécurité dans les déplacements et la maîtrise des vitesses, ainsi que pour le partage de la voirie entre les différents modes tels que l'automobile, les vélos et les piétons.

Pour permettre un traitement homogène des voiries ayant les mêmes fonctions, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a défini un guide d'aménagement de voirie (annexe 1), qui définit les emprises nécessaires à chaque mode en fonction des types de voiries.

Il est important que le traitement physique des voies et la portée des déplacements qu'elles supportent soient cohérents afin d'assurer la sécurité des déplacements pour l'ensemble des modes ainsi qu'une qualité de vie sur le territoire.

E- Conforter le dynamisme des centres urbains et villages

Cet objectif passe par une organisation du stationnement dans les centralités en cohérence avec les projets de développement des transports collectifs. Il s'agit de libérer de l'espace public au profit des modes doux dans un souci de renforcer la qualité de vie. Mais il s'agit aussi de favoriser la rotation du stationnement et de définir des règles d'accès communes pour les livraisons dans les centres urbains, facteurs d'attractivité et de dynamisme commercial.

1- Organiser une politique de stationnement au service des objectifs du PDU

Le stationnement constitue un levier important d'une politique de déplacements, en influant sur le choix du mode de déplacement et en permettant de réguler la circulation des véhicules motorisés. Le stationnement est source d'attractivité pour les fonctions résidentielles et commerciales des centres urbains et cœurs de village, mais également facteur d'occupation des espaces publics et de gêne pour les piétons, les vélos et les transports collectifs quand il n'est pas maîtrisé.

L'action du PDU sur le stationnement répond à trois enjeux, eux-mêmes en cohérence avec les objectifs du Projet d'Agglomération et du SCOT :

- mieux maîtriser le stationnement sur voirie pour conforter les centralités,
- libérer de l'espace public pour préserver la qualité de vie,
- mettre en cohérence le stationnement avec la promotion des transports collectifs, renforcer l'attractivité du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Pour y parvenir, le PDU préconise une mise en place graduelle de mesures liées à l'exploitation et la planification du stationnement. Elles doivent être naturellement adaptées à chaque territoire. Les orientations du PDU sont pour la plupart des préconisations dont l'application restera du pouvoir des communes.

Mieux maîtriser le stationnement sur voirie

Le stationnement rotatif favorise le dynamisme économique des centres urbains, des principaux centres de village. Il peut être organisé sous la forme de stationnement payant ou d'une zone bleue. Le respect de la réglementation sera recherché pour obtenir une bonne rotation. Cet objectif permet de réduire sensiblement les kilomètres parcourus en recherche de stationnement et améliore considérablement l'accueil des visiteurs et chaland.

Dans les centres urbains, autour de l'hyper centre payant rotatif, il est conseillé de conserver une deuxième zone de stationnement, moins chère que la précédente mais avec une durée maximale autorisée beaucoup plus élevée.

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis souffre d'un déficit en offre de stationnement, en particulier dans les secteurs touristiques. Dans les secteurs moins urbains, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis incitera les communes à évaluer le fonctionnement du stationnement en analysant les données d'exploitation et en études de stationnement dans le but de constituer un observatoire.

Dans le même sens, dans les zones d'influence des gares et du corridor du TCSP, des normes de stationnement plus réduites pourront être proposées.

Sur le domaine public, des mesures complémentaires sont à prendre en compte en faveur des usagers particuliers. Les centres urbains et les centres de village ont une vocation résidentielle qui est contrariée par les mesures réglementaires et tarifaires concernant le stationnement public. Il pourra donc être apporté aux résidents, des réponses spécifiques.

Reconquérir l'espace public pour préserver la qualité de vie

L'effort entrepris pour favoriser les déplacements en modes doux doit intégrer la lutte contre le stationnement interdit sur les trottoirs, les passages piétons, etc.

La réalisation de nouveaux parkings constitue une opportunité pour redistribuer l'espace de voirie au profit des modes alternatifs à la voiture.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis incitera les communes à implanter des arceaux pour les vélos, soit en lieu et place des emplacements pour les voitures, soit sur le domaine public et à proximité des générateurs de déplacements ainsi que dans les parcs en ouvrage.

Les deux-roues motorisés ne sont pas un mode de transport à développer comme alternative à la voiture, en dépit de leur plus faible encombrement de leur stationnement. En effet, les deux-roues motorisés sont plus polluants, plus bruyants, plus impliqués dans les accidents graves. Néanmoins, il convient comme pour les vélos, de développer une offre de stationnement pour les motos et d'interdire celui-ci sur les trottoirs.

L'article 12 du PLU doit prévoir des emplacements sécurisés pour le stationnement des deux-roues.

2- Organiser les flux de marchandises pour renforcer le dynamisme commercial et améliorer le cadre de vie

Les communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis ont toutes « fait le choix de mettre en valeur leurs villages, au travers d'aménagements urbains, commerciaux... » et ce afin de « renforcer et densifier ces pôles de proximité » (Projet d'Agglomération). La gestion des marchandises et des livraisons est vitale à l'économie de ces centralités. Par voie de conséquence, le PDU s'attachera à permettre aux véhicules de livraisons l'accès aux commerces et activités des centres-villes et villages, tout en veillant à organiser, à l'échelle de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les réglementations visant à définir le fonctionnement de ces livraisons.

Définir des conditions d'accès aux centres-villes et villages

Il est nécessaire de proposer une réglementation commune aux villes centres en choisissant un paramètre et un seuil.

Le rayonnement d'Antibes et de Vallauris, leur poids au sein de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, la concentration des livraisons sur quelques pôles très commerciaux, plaident pour la définition d'une réglementation d'accès tenant compte non seulement du stationnement et de l'arrêt mais aussi de la circulation des véhicules de marchandises.

Aujourd'hui, la surface au sol s'avère être le paramètre le plus précis pour réglementer un territoire urbain dense, car elle permet de définir très précisément le gabarit des véhicules autorisés ou non en ville. Par ailleurs, le contrôle est facilité par sa présence sur la plaque de tare du véhicule.

Il faut aussi penser à l'approvisionnement des centres historiques. Le PDU encourage les communes à poursuivre le travail de limitation physique d'accès (bornes rétractables ou escamotables) entrepris par certains villages (Gourdon, Saint-Paul, Tourrettes-sur-Loup...).

Rapprocher les réglementations communales afin d'en améliorer la lisibilité et le respect

Pour garantir l'efficacité des aires de livraison, le PDU propose dans un premier temps de les contrôler et dans un deuxième, de les aménager afin d'en faciliter l'usage par les livreurs. Les critères d'aménagement sont particulièrement importants en ce qui concerne la dimension, l'accessibilité, la facilité de manutentionner, le positionnement par rapport aux commerces à livrer.

Pour les commerces recevant principalement de gros véhicules de marchandises, le PDU recommande que des normes soient prises au sein des PLU pour gérer, sur emprise privée, les livraisons et ainsi libérer la voirie publique de la gêne occasionnée.

Le PDU propose un guide à destination des communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (en annexe 1), qui rappelle les principes d'aménagement des aires de livraisons.

Répondre aux pointes d'activités saisonnières

Il convient d'innover car il n'existe pas de solutions résolvant toutes les difficultés rencontrées. Les moyens à mettre en œuvre peuvent relever d'investissements ou de concertation entre les acteurs. Ces démarches trouvent toute leur utilité durant les pointes saisonnières.

Le PDU propose d'expérimenter un Espace Logistique de Proximité (ELP) pendant 4 mois sur la commune qui le souhaitera afin de gérer au mieux les livraisons pendant la saison estivale.

Un ELP peut être assimilé à une aire de livraison dans le sens où il est ouvert à tous les véhicules souhaitant réaliser des livraisons. Toutefois, il diffère de l'aire de livraison sur plusieurs points, notamment par les services liés à son fonctionnement (mise à disposition de voltigeurs et de matériels de chargement et de déchargement plus adaptés aux centres anciens (petits véhicules électriques...) en vue d'aider le livreur dans sa livraison et de surveiller les véhicules utilitaires en stationnement). L'ELP permet également de faire gagner du temps au livreur dans sa tournée.

Contractualiser avec les professionnels

Afin de prendre en compte les attentes des différents acteurs et de gérer au mieux les livraisons et la circulation des marchandises sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, le PDU propose de constituer une instance de concertation. Elle regroupera les différents acteurs concernés, afin de définir des solutions efficaces et pérennes.

Repenser les itinéraires poids lourds de desserte

Pour suivre le premier objectif du PADD du SCOT, qui tend à « **Renforcer l'attractivité du territoire en préservant la qualité de vie** », il est nécessaire de s'interroger sur la circulation des Poids-Lourds dans le territoire de l'agglomération sophilopolitaine. Ces derniers, bien qu'ils soient une nécessité pour la ville locale, sont souvent perçus comme une nuisance sonore et une source d'insécurité, notamment par les piétons en milieu bâti. Compte-tenu des spécificités du territoire azuréen, ces itinéraires ne pourront émerger qu'à partir d'une réflexion globale à l'échelle du département, réflexion à laquelle la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'associera fortement.

A l'issue de cette réflexion, les itinéraires choisis seront aménagés en conséquence, au regard des exigences en terme de sécurité des déplacements.

F- Inciter à une écomobilité des salariés et des scolaires

Maintenir la qualité de vie et les paysages du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, participe à son attractivité et à son rayonnement international. Cet enjeu ne pourra être gagné à l'horizon du PDU qu'avec un changement des comportements. Il s'agit d'une action qui s'inscrit dans le long terme et qu'il faut initier dès le plus jeune âge.

Si aucun changement n'est observé, les 5 000 emplois supplémentaires attendus sur la Technopole engendreront 4000 voitures le matin (sur les 2 heures de pointe) dans le sens entrant et autant le soir dans le sens sortant. A titre d'illustration, pour leur stationnement, il faudrait bitumer 100 000 m² (10 hectares) pris sur les espaces naturels.

Pédagogie, information, conseil, partenariat public – privé, évaluation, sont autant de principes à mettre en œuvre pour parvenir à ces changements de comportement tant dans les Plans de Déplacement Entreprises (PDE) que scolaires (PDS).

1- Encourager les Plans de Déplacements Entreprises

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis apportera une aide technique et méthodologique à la réalisation de Plans de Déplacements Entreprise dont les principales mesures à programmer pourraient être de :

- proposer un conseil et un accompagnement méthodologique des projets (évaluer les moyens humains et d'organisation à mettre en œuvre : suivi des PDE naissants, aménagements nécessaires sur le domaine public, aide décisionnelle...)
- accompagner les actions retenues dans le cadre du volet « transports publics » des plans de déplacements (adaptation des services Envibus, création de navettes de zone d'activité d'initiatives privées mais aussi création de places de stationnement réservées au covoiturage dans les parcs relais...)
- mettre en place des services spécifiques d'aide à la mobilité comme la promotion et l'organisation du covoiturage.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis réalisera un Plan de Déplacements de ses agents afin de participer activement à se déplacer autrement, dans un souci de développement durable en incitant fortement les agents à utiliser des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement et plus économiques.

2- Développer le covoiturage

La structure urbaine de la technopole de Sophia Antipolis, caractérisée par une forte concentration des emplois et une dispersion de l'habitat, se prête au développement du covoiturage. Des initiatives ponctuelles existent déjà.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis aidera au développement de cet usage collectif de la voiture. A ce titre, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, en association avec le SITP et Sillages a :

- dans un premier temps, créé un outil de mise en relation des covoitureurs potentiels à partir d'un site de covoiturage ;
- dans un deuxième temps, mis en place une centrale téléphonique de covoiturage permettant d'obtenir les services d'un conseiller en mobilité, informant également sur les services des transports collectifs, de taxis et de tout autre mode.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis développera des poches de stationnement accessibles aux covoitureurs. Ces poches seront mises en place, soit à partir de parcs de stationnement existants, soit à partir de nouveaux parcs pour le stationnement ou à l'occasion de la réalisation de Parcs Relais.

3- Promouvoir l'écomobilité dans les écoles

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis pourra aider à la mise en place, dans les groupes scolaires volontaires, d'actions de sensibilisation des enfants aux avantages des mobilités alternatives à la voiture pour acquérir les bonnes pratiques pour leurs déplacements quotidiens. Cette sensibilisation pourra porter également sur la sécurité routière à travers un certain nombre de mises en situation.

G- Aider aux changements des comportements

L'effort entrepris pour les transports collectifs et les importants investissements envisagés sur les grandes infrastructures, doivent s'inscrire dans une dynamique nouvelle soutenue par la participation de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis à la recherche et au développement de nouvelles technologies. D'ores et déjà l'exploitation des bus, la billettique, la gestion du stationnement, la gestion du trafic automobile, font appel à des techniques de pointe.

Rechercher la haute technologie n'est pas une fin en soi, elle n'intéresse la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis que pour améliorer les services de transport et les déplacements de nos concitoyens. Cette recherche de l'excellence nécessite une ouverture de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis vers l'innovation.

1- Innover pour mieux servir

L'utilisateur du réseau routier, qu'il soit automobiliste, cycliste ou en transports collectifs, veut se déplacer en ayant l'assurance d'arriver à l'heure, dans un temps maîtrisé. Il veut également pouvoir effectuer ses déplacements avec des véhicules économes en énergie fossile, respectueux de l'environnement.

Des expérimentations ont été initiées ou sont en préparation, pour faire du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis une référence dans le domaine des transports. On peut citer l'expérience à Antibes du système VU log, véhicule léger individuel public électrique, ou encore de Cybermove, véhicule collectif urbain entièrement automatisé.

Naturellement, il faut du temps pour évaluer ces innovations qui révolutionneront à terme, les conditions de déplacement de nos concitoyens.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'engage à inscrire dans la durée, sa participation à la recherche et au développement de nouvelles technologies orientées vers l'amélioration des conditions de déplacement. Cette participation à la recherche, s'effectue déjà et se poursuivra à l'échelle européenne. La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis souhaite être partenaire dans ce domaine et communiquer sur ses interventions pour le développement des nouvelles technologies.

2- Communiquer et sensibiliser

Ces techniques innovantes permettront de communiquer sur les services offerts à nos concitoyens : la durée des déplacements, l'heure de passage des bus, la congestion du réseau de voirie, les coûts réels des déplacements..., le tout en temps réel.

Il n'y a pas de promotion des transports collectifs et des modes alternatifs sans information et communication. Le développement des Plans de Déplacements Entreprise et scolaires, repose en grande partie sur la sensibilisation et l'information.

Bien communiquer suppose d'avoir une bonne connaissance du service rendu, en ayant la capacité d'évaluer les politiques développées. Cette préoccupation de l'évaluation passe par un suivi permanent des actions mises en œuvre au travers de recueil de données, d'enquêtes, de comptages afin d'apprécier la faisabilité des objectifs définis.