

Plan de **D**éplacements **U**rbains de la
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
Adoption en Conseil Communautaire du
05 mai 2008

Sommaire

Du Projet d'Agglomération ... au Plan de Déplacements Urbains 9

I- Préambule : une explication claire du déroulement de la démarche du PDU 11

A- Le cadre législatif des Plans de Déplacements Urbains 13

- 1- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) 13
- 2- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) 13
- 3- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) 13
- 4- La loi pour l'égalité des droits et des chances 14
- 5- Le décret relatif à l'évaluation environnementale 14

B- Le Périmètre des Transports Urbains (PTU) 15

C- La démarche d'élaboration du PDU de la Communauté d'Agglomération

Sophia Antipolis 16

- 1- Rappel de la démarche 16
- 2- L'organisation des comités 16
- 3- Les étapes du document PDU 18
- 4- Une démarche partagée 19

D- Le PDU : la déclinaison « déplacements » des documents communautaires existants de planification 20

- 1- Le Projet d'Agglomération : les enjeux « déplacements » 21
- 2- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) : les enjeux « déplacements » 22

II- Diagnostic synthétique : Un territoire singulier avec de forts enjeux de mobilité 23

A. Les caractéristiques du Territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis .. 25

- 1- Un territoire hétérogène 25
- 2- Un territoire Multipolaire 25
- 3- Un territoire orienté Est-Ouest et coupé par de grandes infrastructures 26
- 4- Un territoire très attractif 26

B. Les caractéristiques des déplacements quotidiens 27

- 1- Une part hégémonique de la voiture 27
- 2- Des échanges avec l'extérieur équilibrés 28
- 3- Des transports collectifs en mutation et à développer 29
- 4- Un réseau de voirie à compléter et à adapter aux objectifs du PDU 31
- 5- Une offre de stationnement à optimiser 32
- 6- Des modes doux à promouvoir 33
- 7- Des flux de marchandises à organiser 35
- 8- Des changements de comportements possibles 36

III- ENJEUX et OBJECTIFS : Pour une mobilité ouverte à tous et respectueuse de la qualité de vie 37

Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains 39

A. Promouvoir les transports collectifs 41

- 1- Modernisation du réseau Envibus 41

2- Créer un lien en transport collectif structurant Nord-Sud	43
3- Développer l'intermodalité	44
B. Renforcer les liens entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires voisins	49
1- Ouvrir le territoire vers l'extérieur	49
2- Accroître les potentialités des grandes infrastructures routières et des transports collectifs	50
C. Favoriser les circulations douces.....	52
1- Densifier le maillage modes doux pour relier les équipements de proximité et créer des itinéraires cyclables continus	52
2- Sécuriser les déplacements modes doux et reconquérir les espaces centraux	53
3- Résorber les effets de coupures.....	54
4- Vers une autonomie des déplacements pour tous, sans exclusions	54
D. Agir pour des voiries plus sûres	55
1- Résorber les points noirs de fluidité et de sécurité	55
2- Unifier le territoire en complétant le grand maillage.....	55
3- Protéger les villages en aménageant leurs traversées	56
4- Harmoniser le traitement des voies sur l'ensemble du territoire.....	56
E. Conforter le dynamisme des centres urbains et villages.....	57
1- Organiser une politique de stationnement au service des objectifs du PDU	57
2- Organiser les flux de marchandises pour renforcer le dynamisme commercial et améliorer le cadre de vie	58
F. Inciter à une écomobilité des salariés et des scolaires	60
1- Encourager les Plans de Déplacements Entreprise	60
2- Développer le covoiturage	61
3- Promouvoir l'écomobilité dans les écoles	61
G. Aider aux changements des comportements	62
1- Innover pour mieux servir.....	62
2- Communiquer et sensibiliser.....	62

IV- Programme d'Actions : une définition précise des actions par fiche pour une meilleure lisibilité..... 63

Rappel des objectifs et descriptif du contenu d'une fiche65

Renforcer l'attractivité du territoire en préservant la qualité de vie 71

A. Améliorer l'accessibilité du territoire en favorisant les modes alternatifs à la voiture 71

1- PROMOUVOIR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1 - En améliorant la qualité du service rendu aux usagers

FICHE 1 : Mettre en place le Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) & Système d'Aide à l'Information Voyageurs (SAIV)73

FICHE 2 : Installer la Billettique : titre de transport électronique et interopérable.....74

FICHE 3 : Améliorer les temps de parcours

FICHE 4 : Créer une ligne express entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis76

FICHE 5 : Réaliser un transport collectif en site propre (TCSP)	77
FICHE 6 : Intégrer les lignes scolaires dans le réseau urbain	81
FICHE 7 : Offrir un cadencement ferroviaire au quart d'heure	82

1.2 - *En améliorant l'accessibilité*

FICHE 8 : Améliorer l'accessibilité pour tous et la sécurité dans les bus.....	83
FICHE 9 : Améliorer les points d'arrêts du réseau : privilégier l'arrêt en pleine voie.....	84

2- RENFORCER L'INTERMODALITE

2.1 – *En créant des pôles d'échanges*

FICHE 10 : Réaliser le pôle d'échanges de la gare ferroviaire d'Antibes	85
FICHE 11 : Réaliser le pôle d'échanges de la technopole sophilopolitaine	87
FICHE 12 : Créer des pôles d'échanges liés aux gares ferroviaires.....	88

2.2 – *En créant des parcs-relais*

FICHE 13 : Créer ou identifier des offres de P+R et covoiturage liées aux transports collectifs et du stationnement à proximité des centres urbains.....	93
---	----

2.3 – *En créant des parcs à vélos*

FICHE 14 : Expérimenter une vélostation à la gare ferroviaire d'Antibes.....	97
--	----

3- RENDRE LE RESEAU DE VOIRIE PLUS SUR

3.1 - *En résorbant les points noirs routiers*

FICHE 15 : Mettre en œuvre le programme de travaux sur le réseau départemental.....	98
---	----

3.2 - *En adaptant les caractéristiques physiques des voies aux vitesses souhaitées*

FICHE 16 : Définir un schéma fonctionnel de la voirie sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.....	101
--	-----

4- COMPLETER LE MAILLAGE CASA

FICHE 17 : Créer un itinéraire Est-Ouest dans le moyen-pays et unifier le haut-pays avec le littoral.....	102
FICHE 18 : Repenser les itinéraires poids lourds pour les flux de marchandises et contractualiser avec les professionnels	105
FICHE 19 : Ouvrir davantage l'A8 au territoire traversé.....	106

Organiser la ville-Pays en renforçant les pôles de proximité 107

B. Préserver et conforter les centralités..... 107

1- PRÉSERVER LA VIE DES CENTRES URBAINS ET VILLAGES

FICHE 20 : Protéger les centralités actuelles ou émergentes de la grande circulation.....	109
FICHE 21 : Prendre en compte les besoins spécifiques de stationnement	113

2- CONTRIBUER AU DYNAMISME COMMERCIAL

FICHE 22 : Définir les conditions d'accès des livraisons aux centres-villes et rapprocher les réglementations communales.....	114
FICHE 23 : Expérimenter un Espace Logistique de Proximité	115
FICHE 24 : Favoriser le stationnement de courte durée	116

3- MAITRISER L'USAGE DES PLACES DE STATIONNEMENT SUR VOIRIE

FICHE 25 : Recommander les normes de stationnement sur le domaine privé	117
---	-----

Organiser la ville-Pays en faisant émerger les unités de voisinage	119
C. Développer les déplacements de proximité	119
1- PACIFIER LES ESPACES PUBLICS AU PROFIT DES MODES DOUX	
FICHE 26 : Créer des espaces pacifiés à travers la valorisation de l'espace public et la lutte contre le stationnement illicite	121
2- DENSIFIER LE MAILLAGE DES MODES DOUX	
FICHE 27 : Réaliser des aménagements piétonniers	125
FICHE 28 : Réaliser des itinéraires cyclables pour relier les équipements de proximité et mailler le territoire.....	126
FICHE 29 : Renforcer le stationnement vélos sur le domaine public	129
3- DEVELOPPER ET SECURISER L'ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS	
FICHE 30 : Préserver les continuités modes doux dans les zones urbaines existantes et dans les projets d'urbanisation	130
Garantir un développement solidaire des territoires.....	131
D. Créer une solidarité entre le littoral et le haut, moyen pays	131
1- DEVELOPPER UNE TARIFICATION ATTRACTIVE	
FICHE 31 : Assurer une politique tarifaire attractive.....	133
2- ETENDRE LE SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE	
FICHE 32 : Développer le TAD sur les 16 communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	134
3- METTRE EN PLACE LE COVOITURAGE	
FICHE 33 : Créer un site de covoiturage avec le SITP et SILLAGES	135
E. Accompagner les changements de comportement	137
1- FAIRE CONNAITRE LES ACTIONS PUBLIQUES	
FICHE 34 : Informer sur les services publics existants auprès des usagers et créer une centrale d'information multimodale	139
2- DEVELOPPER LES PARTENARIATS	
FICHE 35 : Accompagner la recherche et les projets innovants sur les déplacements.....	140
FICHE 36 : Participer aux journées nationales et européennes de sensibilisation sur les déplacements et créer un événement sur la mobilité	141
FICHE 37 : Mettre en place un conseil en mobilité et suivre la réalisation de PDE : création du PASS ENTREPRISE	142
FICHE 38 : Créer un lieu d'échanges et d'examen des temps : la gestion des temps.....	143
3- LA CASA COMME VALEUR D'EXEMPLE	
FICHE 39 : Réaliser le PDE de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.....	144
F. Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU	145
FICHE 40 : Créer un observatoire PDU en lien avec l'observatoire des déplacements	147
FICHE 41 : Participer à la réalisation d'une nouvelle enquête ménages	148

V- Cartes de synthèse : une représentation de l'ensemble des mobilités	149
A. Carte des réseaux de transport en commun projetés et intentions d'implantation des parcs relais	150
B. Schéma des intentions cyclables.....	154
C. Carte du réseau de voirie projeté.....	158
D. Schéma multimodal des déplacements	162
VI- Financements : une perspective financière transparente	165
A. Le tableau estimatif prévisionnel des investissements par grands objectifs	167
B. Le tableau des interventions financières de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis	168
C. Les modalités d'octroi des fonds de concours	170
D. Le chronogramme	172
VII- Tables d'information : une compréhension aisée des termes techniques, sigles employés et une identification rapide du positionnement des cartes.....	175
A. Les sigles	177
B. Le glossaire	179
C. Les cartes	180
VIII- ANNEXES	
ANNEXE 1 : Guide des aménagements de voirie	
ANNEXE 2 : Charte d'aménagement des points d'arrêt et d'accessibilité au bus	
ANNEXE 3 : Bilan de la consultation publique Phase 1 : septembre – octobre 2006	
ANNEXE 4 : Annexe accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite	

Du Projet d'Agglomération ... au Plan de Déplacements Urbains

« L'organisation des déplacements constitue un enjeu majeur qui doit participer à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'environnement, à la satisfaction des besoins en mobilité de tous publics, et en particulier des personnes en situation de handicap et à la sécurité du citoyen. La Communauté d'Agglomération a pour ambition première en la matière, de développer toutes les alternatives et les complémentarités à la croissance de la circulation automobile.

Assurer un partage équilibré de la voirie entre les usages (piétons, deux roues, transports collectifs, voiture particulière...), répond en partie à cet objectif. Cet équilibre passe par le développement d'un réseau de transports collectifs performant (en termes de fréquence, de temps de parcours, etc.) et 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, etc. L'organisation du stationnement sur le territoire de l'agglomération et la création de parkings de dissuasion, constituent un des leviers d'actions pour encourager au report vers les transports en commun.

Promouvoir l'intermodalité à travers une harmonisation des modes de déplacements, des gammes tarifaires et des informations multimodales, correspond aux engagements définis par la Communauté d'Agglomération. Cela nécessite de conjuguer les politiques d'urbanisme et d'habitat, de transports en commun, le développement des modes doux et les développements économiques autour d'initiatives expérimentales et innovantes, tel que le télétravail. »

*Extrait du Projet d'Agglomération de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis
adopté en décembre 2004*

I - Préambule

Une explication claire du déroulement de la démarche du PDU

A- Le cadre législatif des Plans de Déplacements Urbains

La réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains est une obligation légale initiée par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs et précisée par différentes lois motivées par des préoccupations environnementales.

1- La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)

Les Plans de Déplacements Urbains ont été initiés par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Celle-ci leur donnait comme enjeu principal, de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement » pour permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun » (*article 28 de la LOTI*).

La LOTI définit également le « droit au transport » et précise que la liberté de se déplacer est un droit dont personne ne doit être exclu pour des raisons physiques, économiques ou sociales.

2- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 (article 14 modifiant l'article 28 de la LOTI) a rendu l'élaboration des PDU obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants, leur assignant comme objectif un équilibre durable entre les besoins de mobilité et d'accessibilité d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

3- La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 modifie l'article 28 de la LOTI en plaçant le PDU au centre d'une mise en cohérence des politiques urbaines croisant urbanisme et déplacements en visant la notion de développement durable. Le PDU a pour vocation d'élaborer les principes d'une politique globale des déplacements et du développement urbain à moyen terme.

La loi SRU, dans son article 94, modifie l'article 28-1 de la LOTI qui précise les thèmes à décliner obligatoirement dans un PDU :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie,
- La maîtrise du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des modes non polluants ;
- L'aménagement et le partage modal de la voirie ;
- L'organisation du stationnement ;
- Le transport et les livraisons de marchandises ;
- L'encouragement pour les entreprises à conduire un plan de mobilité (création d'un service de conseil en mobilité) ;
- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.

4- La Loi pour l'égalité des droits et des chances

La loi n°2005-102 du 11 janvier 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées traitant notamment de l'accessibilité des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite, complétée par ses décrets et textes d'application.

5- Le décret relatif à l'évaluation environnementale

Le décret n°2005-613 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes, précise l'obligation de réaliser un rapport environnemental mesurant les conséquences environnementales des actions des plans de déplacements urbains.

Le **PDU** est un outil de planification qui définit un projet global d'organisation et de gestion des déplacements pour une période de 10 ans.

B- Le Périmètre des Transports Urbains (PTU)

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis comprend 16 communes et constitue le Périmètre des Transports Urbains (PTU) sur lequel s'applique ce Plan de Déplacements Urbains. Le PDU concerne un territoire. Son contenu ne dépend pas d'une seule collectivité publique mais de l'action de tous les acteurs intervenant sur ce territoire.



C- La démarche d'élaboration du PDU de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) compétente sur son Périmètre de Transports Urbains (PTU), est en charge de la réalisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur son territoire.

[LOTI art 28 : « un PDU est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un PTU, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés »].

Néanmoins, le succès d'un PDU réside en partie dans la capacité de l'AOTU, en charge de son élaboration, à initier une véritable démarche partenariale avec les différents acteurs du territoire afin de tenir compte de l'imbrication des différentes cohérences à assurer. Ainsi, tout au long de l'élaboration du PDU, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a associé d'une part, la société civile et économique avec les habitants du territoire, le Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, l'APF (Association des Paralysés de France), l'AVH (Association Valentin Haüy), les associations d'usagers, les associations des personnes à mobilité réduite, les acteurs économiques et d'autre part, les organisations institutionnelles telles que les communes du PTU, les collectivités limitrophes, les structures intercommunales de l'agglomération, le Département des Alpes-Maritimes, la Région Provence-Alpes-Côte-D'azur, l'Etat, la Chambre du Commerce et de l'industrie (CCI), la Chambre des Métiers, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM).

1- Rappel de la démarche

Avant la création de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au 1^{er} janvier 2002, il existait deux Plans de Déplacements Urbains qui concernaient pour chacun quelques communes de l'agglomération. Il s'agissait

- du PDU de SILLAGES-STGA pour les cinq communes : Antibes – Biot – Valbonne – Vallauris – Opio, approuvé en juin 2001,
- du PDU de BUS-VAR-MER pour les deux communes : La Colle-sur-Loup, Villeneuve Loubet, approuvé en juin 2001.

Avec la création de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les périmètres ayant changé, les mesures contenues dans ces deux PDU ne concernaient plus que partiellement les communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et avaient perdu en cohérence. Par ailleurs, légalement, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis devait élaborer son propre Plan de Déplacements Urbains. Toutefois, certaines des actions prévues dans ces deux PDU précédents sont opposables à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, qui doit précisément les intégrer dans son PDU.

La constitution de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis au 1^{er} janvier 2002, qui s'est substituée de droit aux anciennes autorités organisatrices de transports urbains compétentes, nécessite l'élaboration d'un nouveau périmètre de transport urbain, conforme à la réglementation en vigueur.

2 – L'organisation des comités

Trois instances ont été définies pour l'élaboration du PDU, à savoir le comité de pilotage, les comités techniques et le comité de suivi.

Le comité de pilotage

Il se compose des Maires des 16 communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Son rôle est décisionnel. Il formule les recommandations et les orientations politiques à prendre, détermine les enjeux et les objectifs. Il valide les étapes de travail. Il a été réuni huit fois pour la validation du diagnostic des déplacements (phase1), des études de faisabilité (phase 2) et les enjeux, objectifs en matière de déplacements ainsi que de la cohérence du programme d'actions du PDU au regard des objectifs du Projet d'Agglomération et du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence territoriale (SCOT).

Les comités techniques

Ils se composent de représentants des différentes institutions tels que l'Etat, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le Conseil Général des Alpes-Maritimes, la Chambre de Commerce et d'industrie (CCI), la Chambre des Métiers, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM), le Syndicat de Transports Publics de Cannes – Le Cannet – Mandelieu (SITP), la Communauté d'Agglomération Pôle Azur Provence (CAPAP), la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA), les seize communes de l'agglomération, des professionnels tels les carriéristes, les transporteurs de marchandises, les représentants des personnes à mobilité réduite en fonction des thèmes abordés.

Les comités techniques se sont réunis 19 fois. Ils sont les rapporteurs du Comité de pilotage au fur et à mesure de ses validations. Ils donnent un avis technique et exposent des propositions sur les différents thèmes abordés (comme les transports en commun, les modes doux, les livraisons de marchandises, le stationnement, la voirie, la mobilité des salariés) et sont forces de propositions.

A partir des conclusions du diagnostic, des pistes d'actions ont été envisagées et partagées avec les différents partenaires, dans le cadre des ateliers thématiques de travail. Ces travaux complètent ceux qui se sont déroulés sur les transports en commun et les pôles multimodaux.

Première série d'ateliers thématiques :

- Atelier Stationnement : 25 janvier 2006
- Atelier Marchandises : 2 février 2006
- Atelier Mobilité des salariés : 22 février 2006
- Atelier Modes Doux : 1er mars 2006
- Atelier voirie : 8 mars 2006

Deuxième série d'ateliers thématiques :

- Atelier Mobilité des salariés : 7 avril 2006
- Atelier Marchandises : 12 avril 2006
- Atelier stationnement : 26 avril 2006
- Atelier Modes Doux : 4 mai 2006
- Atelier de synthèse : 27 juin 2006

Le comité de suivi

Il est constitué par les membres du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, des diverses associations d'usagers ayant un intérêt à agir dans le cadre des thèmes abordés. Son rôle est essentiellement consultatif, informatif et est avisé des avancées des études. Il s'est réuni 6 fois.

Parallèlement à ces instances, huit réunions ont été organisées pour les commissions « Développement Economique et Aménagement du Territoire » et « Déplacements – Transports ».

Des réunions de travail entre les directions de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (Direction Générale des Services, Direction du Pôle Aménagement du Territoire et la Direction Déplacements-Transports) et les bureaux d'études, ont permis de suivre techniquement les avancées et d'organiser le déroulé des études. Des échanges ont eu lieu également sur le plan technique entre les différents services en charge de la conduite des documents communautaires, comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), le Programme Local de l'Habitat (PLH), le Schéma de Développement et d'Urbanisme Commercial (SDUC), la Charte de l'Environnement, etc.

Des entretiens avec les élus et les services techniques des différentes institutions ont permis d'échanger sur les objectifs et actions envisagées afin de préciser les orientations du projet PDU et le contenu des actions.

Enfin, d'autres échanges ont été concrétisés avec nos différents partenaires en vue de finaliser et de préciser les intentions, orientations et choix techniques. En tout, ce sont plus d'une centaine de réunions qui ont été organisées pour participer à la constitution de ce document de planification.

3- Les étapes du document PDU

Le Plan de Déplacements Urbains se décompose en trois phases. La première d'entre elles est le diagnostic des déplacements qui a été réalisé en 2004, puis complété en 2006 et s'appuyant sur celui existant sur la commune d'Antibes. Ce diagnostic a porté sur l'identification des particularités territoriales de l'agglomération, des caractéristiques de mobilité, des dysfonctionnements constatés et des enjeux. La deuxième portait sur le potentiel des gares ferroviaires, sur la faisabilité d'une ou plusieurs liaisons en transport en commun en site propre (TCSP) entre Antibes et le parc de Sophia Antipolis et sur le pôle multimodal en gare ferroviaire d'Antibes. Elle s'est déroulée de 2004 à 2006. Enfin, la troisième phase était relative à l'élaboration des actions, du plan de financement, à la réalisation du guide des aménagements de voirie et à la finalisation du document PDU. Cette dernière s'est tenue de 2005 à 2006.

PHASE 1 - Diagnostic territorial

- ❶ Diagnostic des déplacements
- ❷ Hiérarchisation de la voirie
- ❸ Voirie d'Intérêt Communautaire

PHASE 2 - Actions à mettre en œuvre

- ❶ TCSP Antibes - Sophia
- ❷ Gares multimodales
- ❸ Restructuration du réseau TC

PHASE 3 – Finalisation du projet de PDU

- | | |
|---|---------------------------------|
| ❶ modes doux | ❷ marchandises en ville |
| ❸ plans de mobilité | ❹ stationnement et parcs relais |
| ❺ compte et observatoire des déplacements | ❻ réseau de voirie |
| ❽ finalisation du document | ❼ plan de communication |

4 - Une démarche partagée

Tout au long de l'élaboration du PDU, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a appliqué une démarche partagée au travers d'une forte concertation entre les services en charge de l'élaboration du PDU, les partenaires institutionnels, les acteurs économiques et la population concernée.

L'ensemble de cette démarche et le compte rendu de la première phase de consultation publique sont en annexe 3 : Bilan de consultation publique du PDU (phase 1) septembre – octobre 2006.

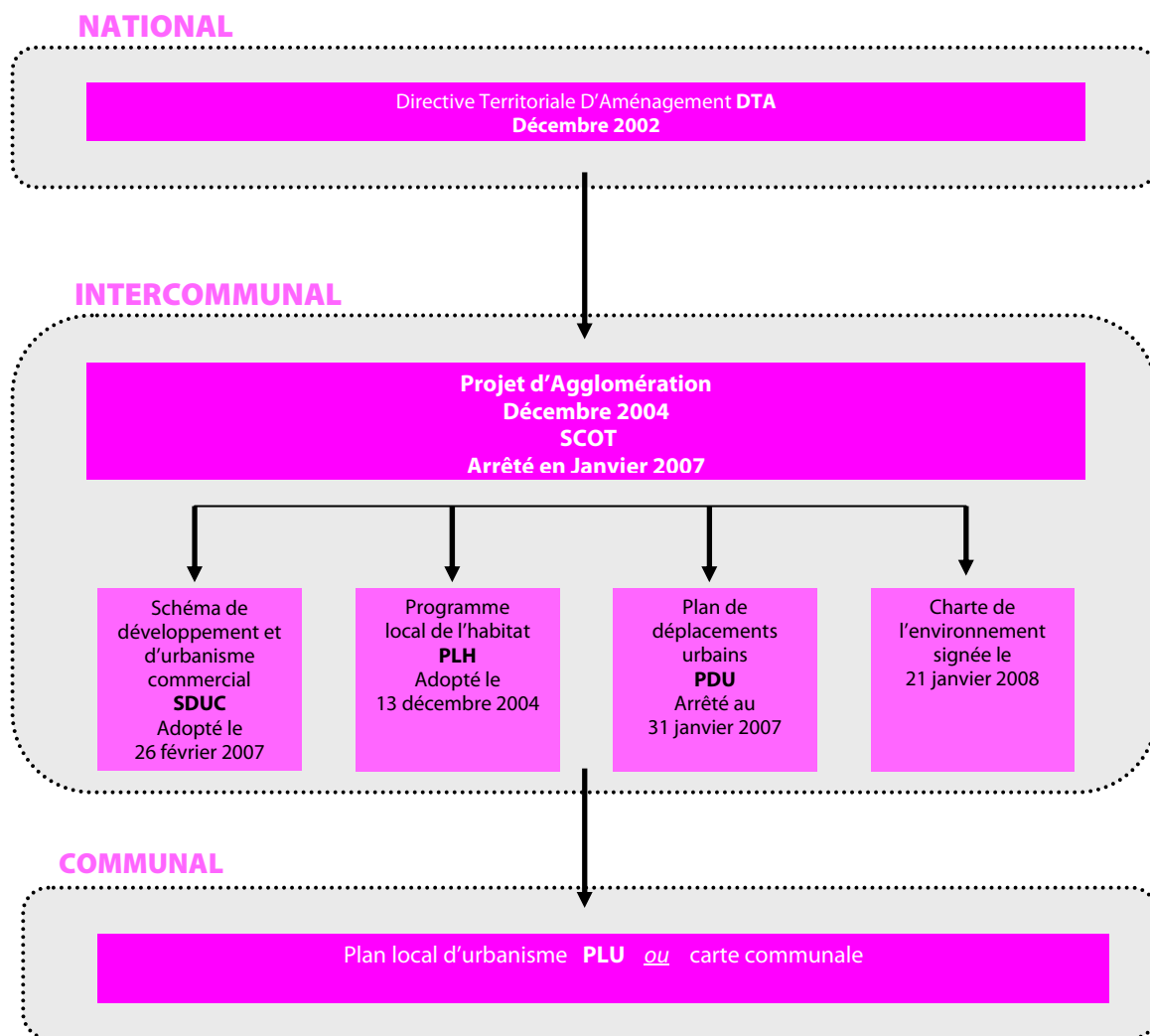
D- Le PDU : la déclinaison « déplacements » des documents communautaires existants de planification

Le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'inscrit dans une démarche stratégique globale de développement de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Cette démarche a été initiée par le Projet d'Agglomération, véritable référence pour l'ensemble des acteurs du territoire communautaire. Il se positionne en référence à la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) qui a défini les grands enjeux de l'Etat sur le département des Alpes Maritimes en 2002.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) a précisé les orientations du Projet d'Agglomération en termes d'urbanisation, d'habitat, de développement économique, de loisirs et de déplacements des personnes et des marchandises.

Le PDU décline les orientations du SCOT et en précise le contenu, pour la partie « déplacements ». De plus, il arrête un plan d'actions pour les 10 années à venir dans le domaine de l'organisation des déplacements. Pour assurer la cohérence entre le PDU et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT, ces deux documents ont été élaborés conjointement.

Schéma de la compatibilité des documents de planification d'un territoire



1-Le Projet d'Agglomération : les enjeux « déplacements »

Ce document adopté en décembre 2004, projet fédérateur de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, fixe les 3 axes majeurs de développement du territoire :

- Poursuivre et renouveler qualitativement l'attractivité de l'agglomération, pour assurer un développement maîtrisé ;
- Mettre en évidence et renforcer les complémentarités existantes au sein de l'agglomération : organiser la Ville-Pays ;
- Conforter la place de l'agglomération dans son contexte, du local à l'international.

Par ailleurs, le Projet d'Agglomération définit également six grands objectifs pour le PDU :

1. Fixer des perspectives de développement : il apparaît opportun de maintenir le rythme de croissance démographique que l'agglomération a connu depuis les années quatre-vingt-dix, soit voisin ou inférieur à 0,8% par an. Ce qui conduirait à l'accueil de 16 000 habitants et 5 à 6 000 emplois supplémentaires sur une période de dix à quinze ans ;
2. Favoriser des alternatives à l'usage de la voiture par le développement d'un réseau de Transports collectifs (TC) performant (fréquence et vitesse), l'aménagement de pistes cyclables et de sentiers piétonniers cohérents permettant d'accéder au réseau de bus, aux équipements structurants, aux pôles d'emplois et d'habitat, l'organisation du stationnement, la création de parkings de dissuasion, l'intermodalité vue sous l'angle des tarifs et de l'information multimodale ;
3. Définir le concept de Ville-Pays qui sera organisé autour de la mise en valeur des villages des 16 communes avec des aménagements urbains et commerciaux ainsi que du développement des pôles émergents, tels que Pré du Lac, les Macarons, Saint Philippe, les Bouches du Loup ;
4. Préciser les attentes pour les modes doux dont la circulation doit être organisée à l'échelle des unités de voisinage. Chacune des 5 unités de voisinage définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT, se compose de plusieurs communes ayant un fonctionnement de vie en commun et qui s'organise autour d'un parc public (zone verte) ;
5. Développer le «maillage d'agglomération», en mettant en réseau les unités de voisinage par des liaisons perpendiculaires aux lignes des vallées ainsi qu'en favorisant les liaisons Nord-Sud, aujourd'hui déficitaires ;
6. Etudier, en complément du SCOT, l'impact local des grands projets «régionaux» tels que l'échangeur de Biot ou la restructuration du secteur Antibes Péage ainsi qu'établir la cohérence du schéma de déplacements incluant la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP), de pôles multimodaux et d'un réseau de bus redéployé intégrant les problématiques des Autorités Organisatrices des Transports voisines à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

2- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) : les enjeux « déplacements »

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT (PADD) actualise et complète les trois défis majeurs du projet d'agglomération. A partir des analyses et des enjeux exprimés dans le diagnostic du SCOT ainsi que des réflexions conduites lors de l'élaboration de documents tels que le programme local de l'habitat (PLH, approuvé le 13 décembre 2004), le schéma directeur d'urbanisme commercial (SDUC, approuvé le 26 février 2006) et le Plan de Déplacements Urbains (arrêté au 31 janvier 2007), le projet d'aménagement et de développement durable, précise les objectifs des politiques publiques qui peuvent se décliner ainsi :

- **Affirmer la place de l'agglomération dans son contexte, de l'international au local :**

En termes de voirie et d'accessibilité du territoire, le PADD retient en particulier, la nécessité de réaliser l'échangeur complet de Biot, de requalifier l'échangeur d'Antibes péage et de créer un échangeur nouveau à l'ouest d'Antibes. Pour les transports collectifs, il planifie la réalisation de la 3ème voie ferrée le long du littoral, la création d'un Transport en Commune en site Propre (TCSP) entre Antibes et Sophia Antipolis ainsi que l'aménagement de deux pôles d'échanges en gare d'Antibes et au niveau de la Technopole.

- **Poursuivre et renouveler l'attractivité pour assurer un développement maîtrisé :**

Pour préserver la qualité de vie, le PADD compte beaucoup sur la maîtrise du trafic automobile et l'amélioration de l'accessibilité tout en favorisant les modes alternatifs à la voiture. Cet équilibre nécessite :

le développement d'un réseau de transports collectifs performant qui s'appuiera sur deux réalisations majeures pour la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis : la 3ème voie ferrée entre Antibes et Nice, ainsi qu'un TCSP entre Antibes et Sophia Antipolis. L'aménagement de pistes cyclables et chemins piétonniers, une politique de stationnement privilégiant le stationnement des résidents et la création de parkings relais (P+R) aux gares et stations principales du réseau de transport collectif, l'organisation des livraisons par une amélioration des conditions d'arrêts des véhicules de livraison, participeront à favoriser le développement maîtrisé de l'urbanisation.

- **Renforcer les complémentarités existantes, organiser la Ville-Pays :**

Pour atteindre cet objectif, le PADD vise le renforcement des pôles de proximité existants ou émergents tels que le Pré du Lac, les Macarons, Saint Philippe ou les Bouches du Loup afin de permettre l'émergence des unités de voisinage qui constituent le niveau opportun pour le développement des circulations à pied et à vélos. Par ailleurs, organiser la Ville – Pays nécessitera également le renforcement du maillage viaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis pour garantir un développement solidaire des territoires.

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération a été construit pour répondre aux objectifs du Projet d'Agglomération et aux enjeux du SCOT. Les principes d'urbanisation du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sont définis dans le SCOT et ce sont dans ces logiques de développement urbain maîtrisé, que s'inscrit le PDU.

Ainsi, ce PDU définit un projet global et cohérent des déplacements à l'échelle du territoire communautaire, traduit en actions qui seront mises en œuvre par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports Urbains et par ses partenaires institutionnels au cours des 10 ans à venir.

Il s'agit d'un projet ambitieux organisé autour d'actions structurantes mais également d'actions modestes ayant des effets importants en matière de mobilité.

II - Diagnostic synthétique

Un territoire singulier avec de forts enjeux de mobilité

Sont repris dans ce document les principales caractéristiques du territoire et des déplacements de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis qui expliquent les enjeux du PDU et les tendances à infléchir dans les 10 ans à venir. Un diagnostic plus détaillé complète ces principales caractéristiques.

A. Les caractéristiques du Territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

1- Un territoire hétérogène

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis compte, suivant le recensement de 2004, 170 000 habitants répartis administrativement entre 16 communes dont la plus grande, Antibes, avoisine les 75 000 habitants et la moins peuplée, Courmes, ne dépasse pas la centaine d'habitants.

Cette exceptionnelle inégalité dans la répartition de la population s'étage en fonction du relief, lui aussi très contrasté depuis le bord de mer jusqu'à Caussols, commune située à 1 100 mètres d'altitude.

Ce relief divise le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en trois secteurs distincts : le littoral qui abrite 70% de la population et deux tiers des emplois ; le Moyen-Pays, très collinaire, à vocation résidentielle mais où se situe également l'essentiel de la Technopole Sophia Antipolis et le Haut-Pays très montagneux et faiblement peuplé.

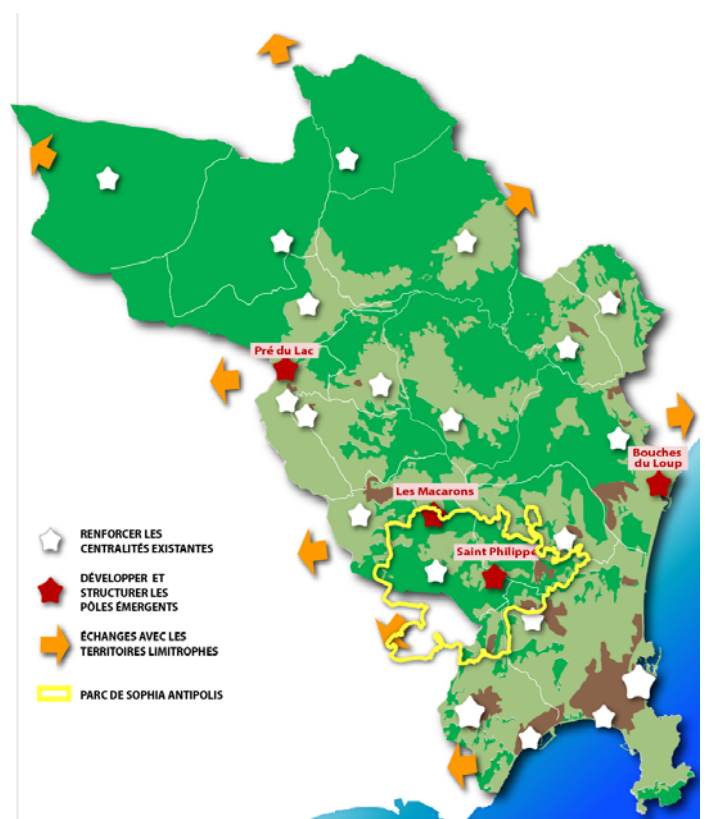
La densité globale de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est de 587 habitants par kilomètre carré, ce qui est relativement faible bien que supérieur à celle du département (236 hab/km²). Cependant, on note de fortes disparités entre les communes littorales et celles de l'arrière pays puisque sur la bande littorale, sont atteints les 2 690 hab/km² à Antibes et 1 951 hab/km² à Vallauris alors qu'à Courmes et à Caussols, la densité est respectivement de 6 hab/km² et 5 hab/km².

2- Un territoire multipolaire

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, par son ampleur, son histoire et son hétérogénéité, est structuré autour d'un grand nombre de pôles de vie. Les deux plus importantes communes, Antibes et Vallauris, comptent chacune un pôle secondaire nommé respectivement Juan-les-Pins et Golfe Juan.

A ces quatre pôles urbains s'ajoutent les centres-villages des 14 autres communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis qui sont autant de pôles de proximité devant être mis en valeur pour offrir à leurs habitants les services et, autant que possible, les commerces nécessaires à la vie quotidienne. Le Projet d'Agglomération, outre le renforcement de ces pôles de proximité, souhaite également leur diversification avec le développement des pôles émergents se trouvant en position transcommunale, à savoir : Pré du Lac, Les Macarons (île verte), Saint Philippe et les Bouches du Loup.

Source : Service Etudes Urbaines et Projets de Territoire - SCOT 2005



La grande hétérogénéité du territoire et sa constitution multipolaire créent des problématiques très différentes sur tous les plans avec des besoins en mobilité extrêmement variés.

3- Un territoire orienté Est-Ouest et coupé par de grandes infrastructures

Le développement du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est orienté d'Est en Ouest parallèlement au littoral méditerranéen. La bande littorale est coupée du Moyen et de l'arrière-Pays par deux grandes infrastructures : la voie ferrée et l'autoroute A8.

La voie ferrée, construite dans la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, longe le littoral pour éviter les forts reliefs du territoire et constitue une coupure majeure entre les espaces urbanisés et le bord de mer. Son franchissement apparaît parfois pénible, surtout pour les piétons et cyclistes.

L'autoroute A8, plus à l'intérieur des terres, n'offre actuellement des franchissements routiers qu'à hauteur des diffuseurs d'Antibes Est et de Villeneuve-Loubet et entre Biot et Antibes sur l'avenue Pellissier. Les difficultés de franchissement gênent considérablement la circulation automobile interne à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis ainsi que celle des transports collectifs routiers et souvent les franchissements par les modes doux, sont impossibles.

4- Un territoire très attractif

Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, la croissance de la population et des emplois s'avère supérieure à la moyenne départementale. Cette attractivité pourrait s'effriter sous la pression du marché, d'où l'objectif commun au Projet d'Agglomération et au SCOT, de la préserver et de la diversifier pour préserver l'art de vivre si caractéristique des communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

A cette fin, le développement démographique sera guidé par le maintien, d'une part, du rythme de croissance démographique (environ + 0,8% par an) et d'autre part, de la diversité sociale et générationnelle par des programmes immobiliers répondant aux besoins des actifs, des jeunes locaux et des seniors.

Cette forte attractivité s'est révélée jusqu'à présent, propice à un étalement urbain et à un usage immodéré de l'automobile qu'il convient de réguler pour préserver la qualité de vie du territoire communautaire.

En résumé, le territoire communautaire connaît des problèmes d'accessibilité en interne et avec l'extérieur. Associé à une organisation fortement multipolaire, le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est propice à l'étalement urbain, donc à un fort usage de l'automobile.

B. Les caractéristiques des déplacements quotidiens

1- Une part hégémonique de la voiture

L'enquête ménages réalisée en 1998 auprès de 97% de la population des Alpes Maritimes, a mis en évidence sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, une mobilité motorisée (c'est à dire : marche à pied exclue) très élevée, assurée quasi exclusivement en voiture particulière.

Chaque habitant de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, âgé de plus de 5 ans, effectue un jour de semaine, près de 3 déplacements motorisés. Ceux-ci sont effectués à 91% en voiture, 5% en transports collectifs et 4 % en deux roues. A titre de comparaison, la part de la voiture est de 82 % sur la CANCA et de 88 % sur le territoire du SITP étendu à Mougins. La situation de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'explique en partie par le territoire qu'elle recouvre, extrêmement hétérogène avec une densité extrêmement faible sur plusieurs secteurs de montagne. La mobilité des habitants de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis représente 18% de celle des Alpes-Maritimes.

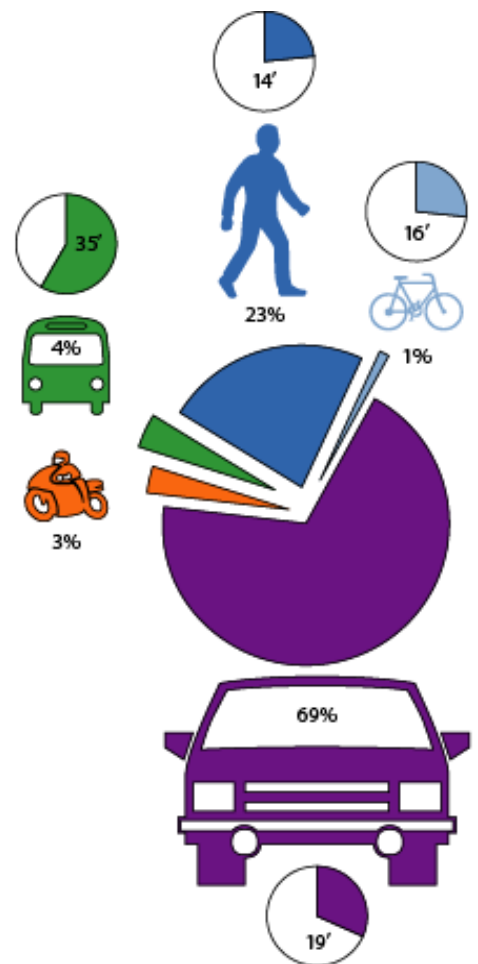
Pour leurs déplacements quotidiens, les habitants de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis privilégient très fortement la voiture particulière. Tous modes confondus, la voiture approche les 70%, reléguant les autres modes de déplacements à des niveaux très faibles.

La marche à pied se situe à une modeste deuxième place, concurrencée par l'automobile, y compris sur des déplacements courts (inférieurs à 2 kms). Il en résulte des problèmes ponctuels délicats comme les sorties d'écoles, où les parents utilisent très souvent la voiture. Une des raisons tient à la faiblesse des cheminements piétonniers protégés (trottoirs); mais aussi à l'évolution urbaine du territoire où des communes sont passées du village rural aux centres urbains sans que les aménagements piétonniers suivent leur croissance.

Les transports collectifs jouent également un rôle modeste, difficilement comparable à celui des autres agglomérations de taille similaire, en raison de la structure territoriale particulière de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Toutefois sur certains axes (bande littorale, liaison Technopole-Antibes,...) les transports collectifs assurent jusqu'à 13% des déplacements. Il s'agit de déplacements relativement longs. Ces niveaux de fréquentation, montrent que les transports collectifs peuvent avoir un avenir prometteur.

Les vélos tiennent une place très faible, qui ne s'explique pas uniquement par le relief, puisque le littoral se prêterait largement à l'usage de ce mode. L'insuffisance quantitative et qualitative des aménagements cyclables, contribue à ce résultat.

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

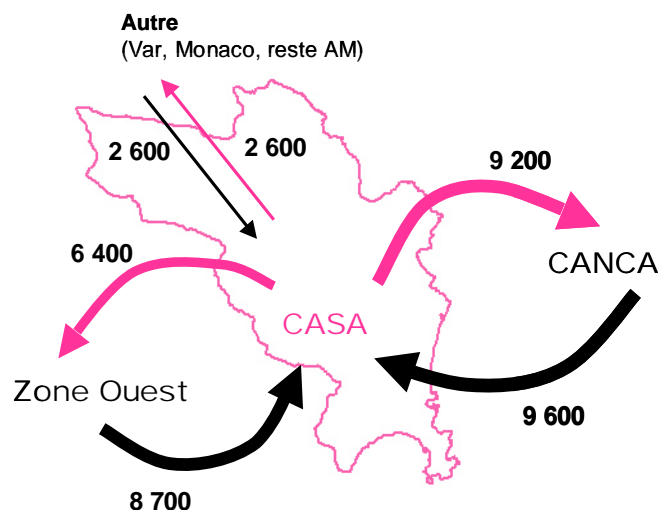


2- Des échanges avec l'extérieur équilibrés

Les migrations Domicile-Travail se caractérisent par une forte interdépendance entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les collectivités voisines. Sur les 62 000 emplois que compte la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les deux tiers sont occupés par des actifs résidant dans la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. En conséquence, 31% des actifs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis travaillent hors du territoire dont plus de la moitié (53%) dans la CANCA. Ils se déplacent principalement en voiture. Comme le nombre d'actifs de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est presque égal à celui des emplois, les échanges sont pratiquement équilibrés, ce qui constitue une originalité et explique l'importance des congestions de la voirie aux heures de pointes du matin et du soir.

Ainsi, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis attire sur son territoire, plus de salariés que la métropole niçoise (5^e ville de France) n'attire de salariés résidant sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Ces chiffres sont révélateurs de l'attractivité du territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis en termes d'emplois.

Conjuguées avec l'importance des flux, ces saturations quotidiennes sont propices à une promotion des transports collectifs en particulier en site propre.



Nombre d'actifs travaillant ou résidant en dehors du territoire de l'agglomération
Chiffres enquête ménage 1998

En résumé, plus que dans d'autres agglomérations, le diagnostic révèle la nécessité de rééquilibrer le choix du mode de déplacement, au profit des transports collectifs et des modes doux pour développer une mobilité durable au service d'un art de vivre de qualité.

3- Des transports collectifs en mutation et à développer

Un réseau ferroviaire aux potentialités considérables...

Les communes littorales de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, sont desservies par 4 gares TER : Golfe-Juan, Juan-les-Pins, Biot-Antibes-Est, Villeneuve-Loubet et une gare grande ligne : Antibes. Elles sont situées sur l'axe littoral qui, entre Mandelieu-la Napoule et Nice, compte 200.000 habitants et 100.000 emplois dans un rayon d'un kilomètre autour des gares. Ce potentiel est énorme et correspond à celui d'une ville moyenne. Sur le seul territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, c'est plus de 60.000 habitants et emplois qui se trouvent à moins d'un kilomètre des gares. A ce titre, l'accessibilité aux gares et la valorisation des terrains non construits ou des friches proches des gares, constituent des enjeux majeurs de dynamisme économique et de développement durable.

...mais des infrastructures saturées...

L'infrastructure ferroviaire n'offre que deux voies qui supportent toutes les circulations : TGV, TER, Corail et marchandises. La gare d'Antibes reçoit 110 trains/jour en semaine et les autres gares de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, entre 48 et 58 trains/jour en semaine.

L'infrastructure est saturée, ce qui pénalise l'efficacité et la fiabilité du service (retard, suppression de trains) et ne permet pas le développement de services supplémentaires.

...et des gares ferroviaires en site très contraint

Les gares sont spatialement très contraintes d'où un stationnement autour des gares TER inadapté aux mouvements des pendulaires.

La marche à pied est le mode de rabattement principal aux gares, elle est utilisée par 52% des clients des gares de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis. Or, l'accessibilité piétonne est limitée à un seul point d'accès en raison de la politique de lutte contre la fraude, ce qui allonge les distances pour les piétons et limite fortement l'attractivité des gares. Par ailleurs, des espaces à enjeux stratégiques pour le transport des voyageurs sont aujourd'hui occupés par des activités annexes, telles le stockage de bateaux à Golfe-Juan, par exemple.

Des transports collectifs routiers en pleine mutation

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est desservi par deux réseaux ; le réseau ENVIBUS et le réseau TAM. Le premier, géré par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, comprend 29 lignes urbaines, 29 lignes scolaires, 15 lignes de transport à la demande, 9 navettes gratuites et 1 service de transport pour les personnes en grande difficulté de mobilité, couvrant la totalité du PTU. Le réseau ENVIBUS dessert près de 1000 points d'arrêts. Le second, le réseau TAM (Transport Alpes Maritimes, géré par le Conseil Général des Alpes-Maritimes), dispose de 7 lignes en relation directe avec la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et une dizaine de lignes scolaires. De nombreux arrêts sont en commun entre les deux réseaux.

Des efforts importants entrepris pour améliorer l'accessibilité au bus

Les deux réseaux offrent des tarifications attractives. A titre d'exemple, le ticket unité 3h est vendu 1€ sur le réseau ENVIBUS et est valable sur toutes les destinations avec un aller-retour possible. Le ticket 1 voyage est vendu 1,3 € sur le réseau TAM en origine – destination en 2007. Au 1^{er} janvier 2008, un nouveau titre de transport a été mis en place : le ticket azur. Il permet pour 1€, de circuler en transport en commun sur tous les réseaux du département (réseaux interurbains et urbains routiers).

Sur les 29 lignes régulières que compte le réseau Envibus, 22 sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. De plus, un transport spécifique pour les personnes en grande difficulté de mobilité couvre l'ensemble des 16 communes du territoire.

Des aménagements de voirie ignorant les bus

Les transports collectifs routiers, souffrent d'un développement urbain très étalé, ce qui les pénalise et les contraint à des temps de parcours longs et des itinéraires pas toujours lisibles.

La voirie ne leur offre pas d'infrastructures dédiées. Les arrêts sont nombreux et souvent en encoche, ce qui allonge la durée des trajets. En effet, un arrêt en encoche fait perdre au minimum 15 secondes à un bus. Aux heures de pointe, cette perte de temps peut tripler, voire quadrupler. Leur impact sur la vitesse commerciale, la fiabilité des services et le respect des horaires est donc très sensible. De plus, la difficulté d'amener les bus le long du trottoir de l'arrêt en encoche, réduit à néant l'effort engagé sur le matériel pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Une intermodalité trop faible

L'information et l'organisation spatiale de l'intermodalité sont peu ou pas réalisées. Les insuffisances de cette intermodalité sont particulièrement dommageables à la gare ferroviaire d'Antibes, du fait de son importance en nombre de voyageurs.

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

La mise en place des tarifs TER+ a amorcé la démarche d'interopérabilité (train + Envibus), démarche qu'il faut accentuer pour répondre à une partie de la structure des déplacements longs vers ou hors de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis.

Dans cet objectif, le SYMITAM (Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes) travaille avec l'ensemble des autorités organisatrices de transports sur la mise en place d'un titre combiné unique pour se déplacer en transport en commun sur tout le département.

En résumé, le potentiel ferroviaire est exceptionnel par le positionnement du réseau au sein de l'urbanisation. L'effort des autorités organisatrices de transports est déjà considérable mais l'intermodalité reste un chantier à mener.

4- Un réseau de voirie à compléter et à adapter aux objectifs du PDU

Un maillage insuffisant

Le maillage des voiries structurantes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis s'avère actuellement incomplet. La ville-Pays a un besoin réel de renforcer son unité en fluidifiant les relations entre les villages et les centres urbains, en complétant en particulier les liaisons Nord-Sud. Les liaisons dans le sens Est-Ouest, celles qui assurent des connections avec l'extérieur du territoire communautaire, sont elles aussi à compléter.

L'insuffisance du maillage se retrouve au niveau des villages où de nombreuses voies sont en impasse, limitant considérablement les échanges entre les « unités de voisinage » définies dans le Projet d'Agglomération.

Un besoin de cohérence dans le traitement des voies

Les fonctions des voies et leurs traitements physiques manquent de cohérence. On relève de nombreuses discontinuités piétonnes dues à l'absence répétée de trottoirs, y compris dans les villages. Les voies sont souvent étroites et inadaptées aux trafics qu'elles supportent, notamment au regard du trafic Poids-Lourds. Les vitesses relevées sont parfois excessives par rapport à la qualité des voies. Ces dysfonctionnements rejaillissent sur la qualité de vie et se traduisent par un fort sentiment d'insécurité routière.

Une dangerosité élevée des voies

L'accidentologie analysée par le Conseil Général en 2003, révèle que le département des Alpes-Maritimes occupe au niveau national, le 3ème rang par le nombre d'accidents et le 1er rang en termes de blessés graves.

C'est dire si le ressenti de la population sur la dangerosité des rues et routes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis est cohérent avec l'analyse quantitative des fichiers accidents.

Toutefois, l'analyse de l'accidentologie en 2003 révèle également une amélioration par rapport à 2002.

Une accessibilité difficile à l'A8

Les voies d'accès aux deux diffuseurs de l'A8 sur le territoire communautaire, concentrent la majeure partie des points de congestion du réseau routier. Il convient de remédier à cet état de fait, pour assurer des connections de qualité entre la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et les territoires extérieurs.

En résumé, sur le territoire communautaire, la voirie n'est pas toujours adaptée aux forts trafics qu'elle supporte et génère une accidentologie élevée. Le partage modal est faible. Le territoire est insuffisamment irrigué par des axes structurants devant accueillir tous les modes de transport.

5- Une offre de stationnement à optimiser

Les grands centres urbains : une attractivité à renforcer

Dans les grands centres urbains, Antibes et Vallauris, l'offre de stationnement est cohérente au regard du nombre d'habitants. A Antibes, l'offre n'est d'ailleurs pas totalement utilisée car les parkings publics conservent une réserve de capacité importante.

Les problèmes rencontrés se situent au niveau du respect et de la surveillance des zones de stationnement réglementées. Le mauvais respect de la réglementation se traduit par une très forte utilisation de l'interdit et un accueil des chalandes qui doit être amélioré. L'effort de requalification des centres doit être poursuivi pour les rendre plus attractifs, pour cela il convient de libérer les trottoirs afin de redonner aux piétons la place qui est la leur.

Les villages : des centres inadaptés à l'automobile

Les villages et centres historiques de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sont très attractifs sur le plan résidentiel et touristique, mais inadaptés à l'usage de l'automobile. Il en résulte une tendance générale à développer :

- Un contrôle physique des accès avec des bornes rétractables ou escamotables (St Paul, Gourdon, Tourrettes sur Loup, Biot, Valbonne, Villeneuve-Loubet village, Vallauris et Antibes)
- Des traitements de qualité de la voirie interne (pavement des rues et des placettes)
- Des parkings extérieurs aux villages, qu'ils soient au sol (Gourdon, Biot-St Eloi) et éloignés (Tourrettes sur Loup, Biot : parking du stade ou encore en ouvrage public payant comme à St Paul (parking Sainte Claire), Biot (les Bachettes) et Valbonne (les marronniers).



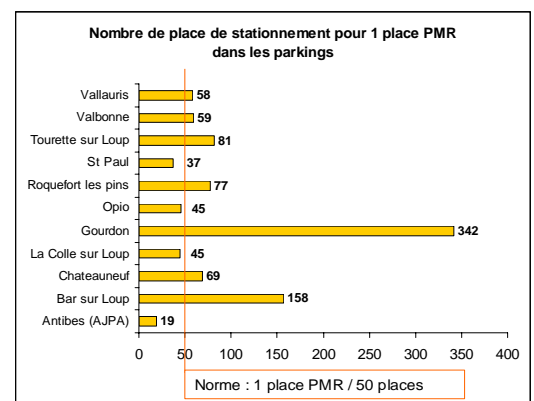
Le stationnement aux pôles d'échanges : un manque de gestion

Une forte demande en stationnement est exprimée par les pendulaires à proximité des cinq gares ferroviaires, alors que l'offre de stationnement y est inadaptée. Le parking de la gare d'Antibes a une tarification dissuasive pour les pendulaires qui préfèrent se garer sur l'espace public. Il en résulte une forte occupation du stationnement sur voirie et sur les trottoirs.

Le stationnement réservé

De réels efforts ont été engagés par les communes, en particulier en faveur des personnes à mobilité réduite, mais ils sont parfois annihilés par l'incivilité d'une minorité d'automobilistes.

Des aires de livraisons ont été réalisées mais sont parfois inaccessibles et nécessitent des mises aux normes.



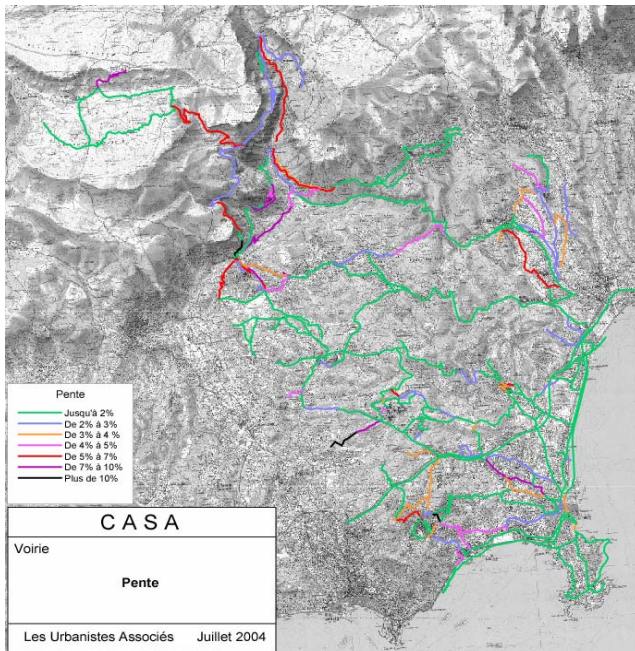
En résumé, l'offre de stationnement est globalement satisfaisante mais nécessite une augmentation de la surveillance des réglementations en vigueur. En revanche, aux lieux d'échanges, l'offre n'est pas suffisamment adaptée.

6- Des modes doux à promouvoir

Des potentialités pour la pratique du vélo

La très faible pratique du vélo pour des déplacements réguliers n'est pas une fatalité, le secteur littoral apparaît particulièrement propice à son usage. Mais des contraintes existent :

- **Le relief**



Contrairement à une idée répandue, les voiries structurantes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis sont pour la plupart accessibles aux cyclistes, puisque pour 80 % d'entre elles, la pente est inférieure à 3% (pente considérée comme raisonnable). Pour certaines en revanche, on constate des reliefs très escarpés dissuasifs à l'usage du vélo, hormis pour les sportifs (pente supérieure à 7%).

Sur le territoire, il a été recensé environ 10 kilomètres d'aménagements cyclables au début de l'année 2006. Pour certaines communes, comme à Villeneuve-Loubet, les aménagements en faveur des vélos sont nombreux.

Les accidents incluant des cyclistes, représentent 3% des accidents tous modes, ce qui, au regard de la faible part modale des vélos, est un taux important. Cela représente 200 accidents annuels, avec une légère tendance à augmenter ces dernières années.

- **Les niveaux de trafic sur le réseau de voirie et les effets de coupure**

Les forts niveaux de trafic exigent une typologie d'aménagements cyclables adaptée et des franchissements sécurisés, ce qui n'est actuellement pas le cas sur les principales voiries.



- **Le manque d'infrastructures et de services en faveur de la pratique cyclable**

La faible pratique cyclable s'explique également par l'absence de services et d'infrastructures dédiés à ce mode. Les cyclistes doivent être en sécurité lors de leurs déplacements et ne pas se sentir en danger. Il est nécessaire de créer à la fois des espaces dédiés sur la voirie ou en site propre. Des espaces de stationnement sont également à développer si l'on veut promouvoir l'usage du vélo sur le territoire.

En terme de stationnement « vélos », la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis compte aujourd'hui 105 emplacements dont 85% sont sur Antibes.

Une insuffisante prise en compte des piétons et des personnes à mobilité réduite

La marche à pied est pratiquée par tous, seule ou en complément d'autres modes de déplacements. Pour redonner le plaisir de la marche dans la cité, la cohabitation avec les autres modes de déplacements doit être soigneusement pensée, et les espaces réservés aux piétons, élargis. Des traitements urbains en faveur des piétons, incitent à une plus grande pratique de la marche utilitaire et de la marche-loisir.



Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, la qualité des aménagements est très hétérogène. Il est constaté des absences fortes en aménagements piétonniers et des discontinuités dans les cheminements existants. Toutefois, les communes participent à redonner la place aux piétons en ville. A titre d'exemple, le centre de Vallauris (le village), bénéficie d'une requalification des cheminements piétonniers. Ces derniers sont particulièrement importants aux abords des équipements du territoire (équipements scolaires, administratifs, culturels, points nodaux du réseau transports en commun,...).

Les personnes à mobilité réduite, quant à elles, doivent être au cœur de tout projet d'aménagement de l'espace public. Prendre en compte leurs besoins spécifiques, permet d'améliorer sans cesse la qualité des cheminements et de penser une ville accessible à tous.



Les cheminements piétonniers et des personnes à mobilité réduite souffrent encore fortement de discontinuité et d'hétérogénéité dans leur traitement. Trop souvent dans les villages et les secteurs stratégiques comme la Technopole de Sophia Antipolis, les trottoirs ou cheminements piétonniers extérieurs à la voirie sont partiels ou absents, obligeant ainsi à un usage de la voiture, y compris sur de courtes distances.

Plus que tout autre usager, les personnes à mobilité réduite souffrent de ces insuffisances des aménagements piétonniers. Ces situations sont d'autant plus dommageables que certains équipements publics sont aujourd'hui des modèles quant à leur accessibilité pour les PMR.

En résumé, la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens reste très faible malgré un fort potentiel, notamment sur le littoral. Beaucoup de cheminements piétonniers sont discontinus, inconfortables, voire inexistants, ce qui ne facilite pas la mobilité des personnes à mobilité réduite.

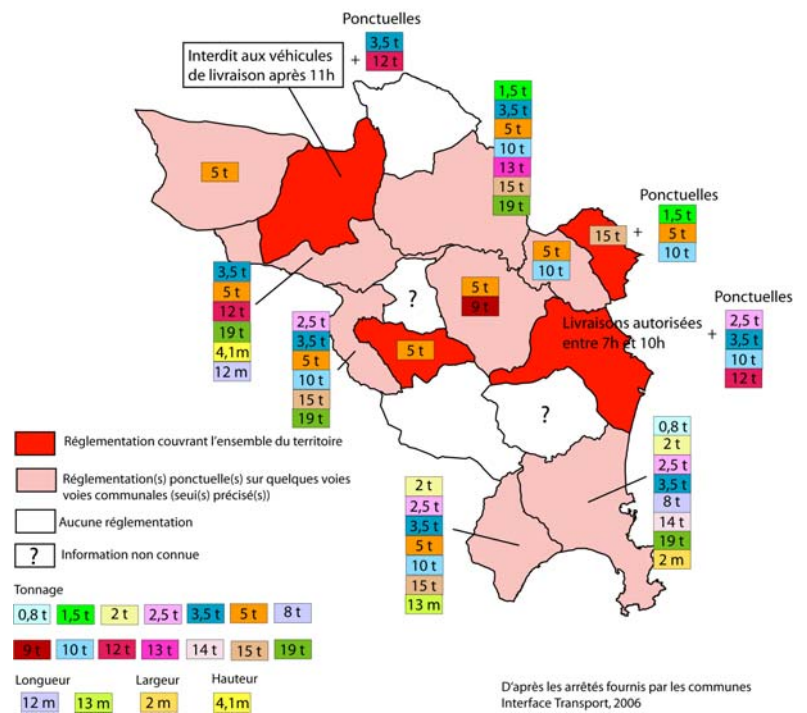
7- Des flux de marchandises à organiser

Une réglementation hétérogène des circulations de marchandises

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, les réglementations édictées présentent une très grande hétérogénéité qui s'exprime par la multiplication des seuils réglementaires (14 seuils de tonnage différents relevés dans les arrêtés municipaux). Cette hétérogénéité se constate aussi dans les communes, entre la réglementation et les panneaux censés la traduire sur le territoire.

Les seuils de tonnage ne correspondent pas, dans la plupart des cas, aux règles et normes sur les véhicules de transport de marchandises. Seuls quelques seuils ont un lien avec la législation (3,5 t. qui marque la frontière entre les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, 19 t qui marque la frontière entre les véhicules à 2 essieux et les véhicules à 3 essieux et plus).

Les réglementations communales relatives à la circulation des transports de marchandises



Peu d'arrêtés réglementant les livraisons

En dehors des aires de transport de fonds, développées dans plusieurs communes, les aires de livraisons sont essentiellement concentrées sur Antibes (51) et sur Vallauris (22). Elles constituent le principal outil d'accueil des véhicules de marchandises dans les centres urbains. Elles complètent les réglementations globales sur le stationnement ou l'arrêt des véhicules, prises dans ces deux communes ainsi qu'à Tourrettes sur Loup. Dans le moyen et le haut pays, dans des communes moins urbaines, les aires de livraisons ne sont pas identifiées comme telles. L'organisation des livraisons dans les centralités de ces territoires reste difficile en raison du caractère ancien du bâti. Toutefois, des mesures spécifiques peuvent être définies (limitations des accès aux centres, aménagements d'aires de livraisons par les générateurs de marchandises...).

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

Bien que très utiles, les aires de livraisons ne peuvent pas répondre efficacement aux pointes d'activités touristiques, pour lesquelles d'autres solutions doivent être envisagées.

En résumé, les hétérogénéités desservent la lisibilité des réglementations, mais également leur solidité juridique. Elles nuisent au bon fonctionnement des livraisons de marchandises qu'elles sont censées encadrer.

8- Des changements de comportements possibles

Une forte concentration d'emplois sur quelques sites et de nombreux étudiants

Sur les 72 000 emplois recensés sur le territoire communautaire, 84% sont situés à Antibes et à Sophia Antipolis. A l'extérieur de ces deux grands pôles d'emplois, d'autres pôles importants, parfois limités à une entreprise se développent, assurant un taux d'emploi global sur la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis relativement équilibré. Parmi ces pôles, il y a les Maurettes et Texas Instrument (Villeneuve-Loubet), la Sarrée et les usines Mane (Bar sur Loup) et Pré du Lac (Châteauneuf).

Par ailleurs, la technopole de Sophia accueille l'université Nice – Sophia Antipolis, une grande école de commerce (CERAM), d'ingénieurs (EURECOM, l'Ecole des Mines, ...), le Centre International de Valbonne (CIV)... Sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, se trouvent aussi des lycées spécifiques au rayonnement départemental (Génie civil et horticole).

Un rayonnement exceptionnel de la Technopole

La Technopole Sophia Antipolis, située au centre du territoire communautaire, abrite environ 1 600 entreprises de tailles très inégales puisque 10% d'entre elles représentent les deux tiers des effectifs salariés. Aussi, des démarches de Plan de Déplacements Entreprise pourraient concerner un grand nombre de déplacements centrés sur la Technopole.

En revanche, les lieux de résidence de ces salariés sont très dispersés. Seulement 5% d'entre eux habitent à Sophia Antipolis et 50% résident à l'extérieur de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dont 16% viennent de Nice et 13% du Pays Grassois.

Cette dispersion de l'habitat se traduit par un recours massif à l'automobile (86,5% des déplacements sont effectués en voiture) notamment en autosolisme. En effet, plus de 80% des voitures n'ont qu'un occupant.

La forte concentration géographique des emplois et la dispersion de l'habitat des salariés se prêtent particulièrement bien, en terme d'alternatives à l'autosolisme, à des solutions de type covoiturage.

Une bonne desserte en bus de la technopole préfigurant une évolution technologique forte

Le réseau de transports collectifs Envibus, récemment remodelé, dessert la technopole avec une bonne couverture et des niveaux de services conséquents. Il est complété par une desserte interurbaine. De plus, la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis se trouve aujourd'hui trop petite, en raison de l'augmentation des offres de transports sur le réseau ENVIBUS mais également sur le réseau TAM. En rabattement ou en diffusion, les lignes 27D et 40 offrent aux usagers des transports collectifs, une desserte très fine, à la porte de l'entreprise en liaison avec la gare routière de Valbonne Sophia Antipolis et le secteur des Lucioles.

L'ensemble des services de transports collectifs souffrent d'une irrégularité des temps d'attente dus souvent à la congestion de la voirie et à des temps de trajet trop longs.

En résumé, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis génère beaucoup d'emplois notamment en raison de la technopole de Sophia Antipolis. L'autosolisme reste le mode de transport le plus utilisé mais le réseau de bus s'est largement déployé depuis janvier 2006.