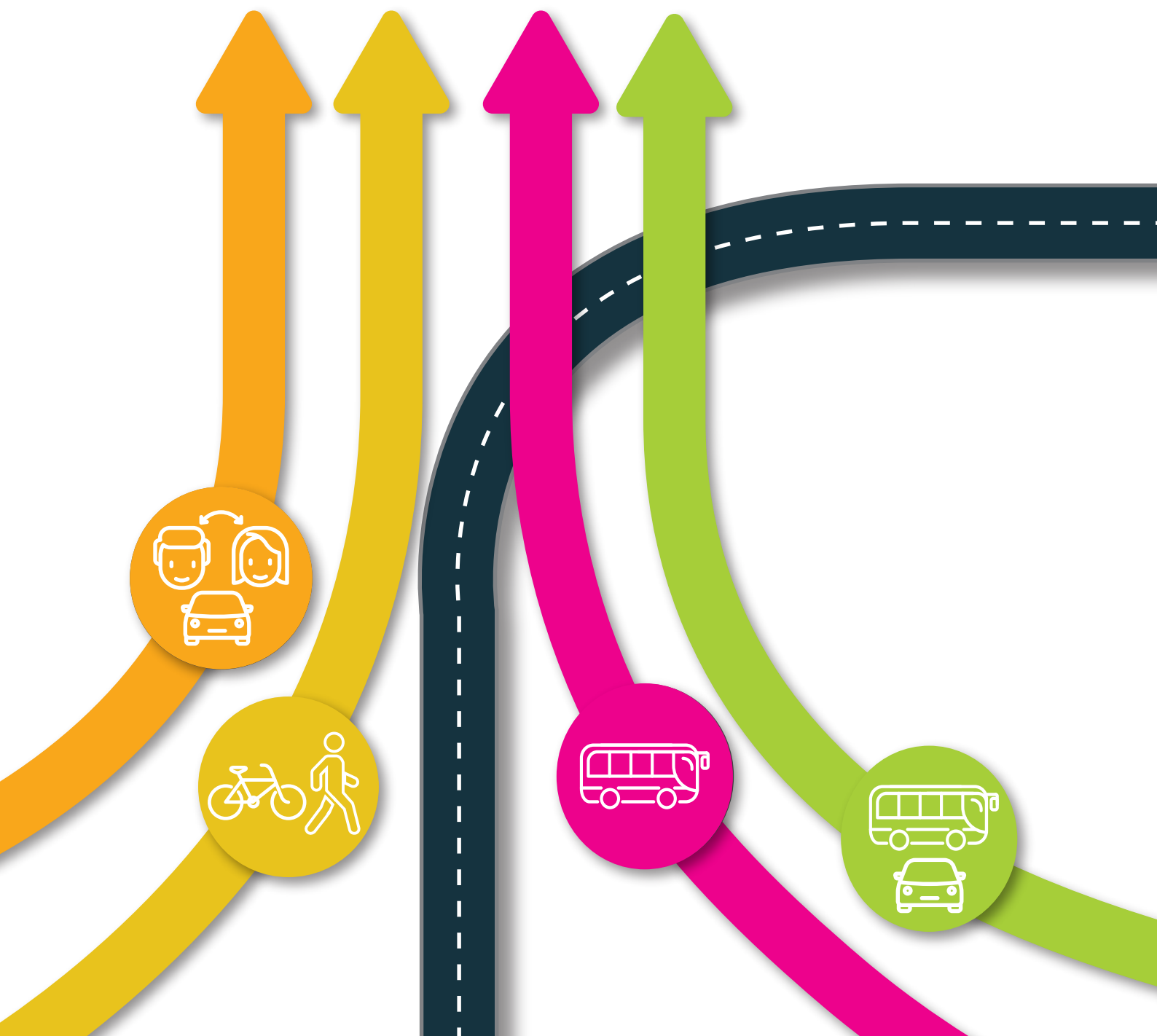




Annexe 1

Bilan de la concertation



SOMMAIRE

PREAMBULE	2
1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION.....	3
1.1 Le dispositif d'information et d'invitation	3
1.2 Le dispositif de participation et d'expression du public	5
2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : LA PARTICIPATION.....	8
2.1 Une participation nombreuse et inégale aux ateliers présentiels	8
2.2 Une participation significative à l'atelier digital	9
2.3 Des registres et une adresse mail assez peu utilisés	9
2.4 Un site internet fréquenté	
2.5 Des retombées média en local	
3 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION	
3.1 La mobilité sur le territoire de la CASA, une thématique qui mobilise	
3.2 Un large consensus autour de l'importance de changer de comportement... à condition de disposer d'offres de déplacements alternatives à l'usage individuel de la voiture performantes	10
3.3 Une offre de transports en commun plus performante et plus fiable, première condition à l'amélioration des déplacements et au changement de comportement	11
3.4 Le développement des infrastructures et services pour une pratique sécurisée du vélo, mais aussi de la marche à pied, très attendu	12
3.5 La demande d'une meilleure prise en compte des mobilités dans les projets d'aménagement.....	13
3.6 L'implication des entreprises et établissements scolaires, acteurs de la mobilité	14
3.7 Des aménagements routiers ponctuels demandés	15
3.8 De « nouvelles » formes de mobilités qui émergent plus ou moins vite et de « nouveaux » modes de transport proposés	15
3.9 Un accompagnement aux changements de comportements par le biais d'incitations ou de contraintes	16
3.10 La prise en compte, dans la révision du Plan de Déplacements Urbains, des spécificités du Moyen et du Haut Pays.....	17
CONCLUSION	18
ANNEXES	19
Annexe 1 : Le questionnaire en ligne.....	19
Annexe 2 : Les résultats quantitatifs de l'atelier digital	23
Annexe 3 : Les retombées médias	28

PREAMBULE

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) a adopté en 2008, son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU), permettant une planification de l'organisation des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire.

Suite à l'élargissement du périmètre de la communauté à 8 nouvelles communes en 2012, la CASA a décidé de réviser son PDU. Cette révision doit également permettre de conforter en les actualisant les enjeux et objectifs, ainsi que les actions à poursuivre ou celles nouvelles à engager pour améliorer de façon durable les mobilités sur le territoire.

En particulier, la CASA souhaite aujourd'hui orienter les efforts à venir sur les changements de comportements de tous les acteurs du territoire, afin que ceux-ci puissent se saisir au mieux des infrastructures et services existants et s'approprier de nouvelles façons de se déplacer.

Elle a décidé de mener une concertation publique du 4 février au 11 mars 2019, préalable à l'enquête publique du PDU, afin de recueillir les avis et propositions du public sur les orientations et actions envisagées.

Ce document, bilan de la concertation, présente le dispositif de concertation mis en place, propose une synthèse des avis recueillis et met en lumière les principaux enseignements de la concertation relative à la révision du Plan de Déplacements Urbains.

Ce bilan, public, est mis en ligne sur le site internet du PDU de la CASA.

1 LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Qu'il s'agisse des supports d'invitation, d'information ou de recueil des avis, le dispositif mis en place a traduit la volonté de la CASA de communiquer le plus largement possible sur la révision de son Plan de Déplacements Urbains et d'aller au contact du public.

1.1 Le dispositif d'information et d'invitation

1.1.1 Les supports d'invitation à participer

Afin que chacun soit informé de la tenue de la concertation et puisse y participer, ses modalités ont été diffusées via de nombreux canaux de communication, à savoir :

- Les sites internet du PDU (<http://www.pdu-casa.fr/>), du réseau Envibus, de la CASA (y compris intranet) et des 24 mairies de la CASA
- Le compte Facebook de la CASA et des mairies de la CASA
- Des affiches au format A3 :
 - o Posées dans 145 abribus, du 28 janvier au 11 mars
 - o Distribuées aux 24 mairies de la CASA



- Des affiches TFT sur les écrans de 100 bus du réseau Envibus, à l'intérieur et sur les quais du pôle d'échanges d'Antibes, du 28 janvier au 11 mars
- Les journaux communaux
- Un mail adressé :
 - o Aux 146 invités et participants du séminaire, organisé fin septembre 2018
 - o Aux services communication et à l'accueil des 24 mairies, ainsi qu'à l'ensemble des services de la CASA (y compris signature mail et intranet)

1.1.2 Le dossier de concertation

Sur toute la période de concertation, le public a pu prendre connaissance des caractéristiques du territoire de la CASA, des enjeux des mobilités et des propositions d'actions envisagées dans le cadre de la révision du PDU à travers le dossier de concertation.

Ce dossier de concertation, accessible en téléchargement sur le site du PDU (<http://www.pdu-casa.fr/>) a été mis à disposition :

- Dans chacune des 24 mairies du territoire, sur le site des Genêts à la CASA
- Dans la Maison des Associations d'Antibes et le bâtiment Orange Bleu d'Antibes
- Dans les médiathèques d'Antibes et Valbonne
- Dans les gares SNCF d'Antibes et Villeneuve-Loubet
- Dans les gares routières d'Antibes et Valbonne Sophia Antipolis
- Au pôle d'échanges d'Antibes
- A Nautipolis
- Au Business Pôle
- A la CASA du vélo
- Ainsi qu'à l'occasion des ateliers participatifs



1.1.3 L'exposition

Une exposition de 3 panneaux présentant les actions de mobilité mises en œuvre par la CASA au niveau du vélo, de covoiturage et de services numériques du réseau Envibus a été installée :

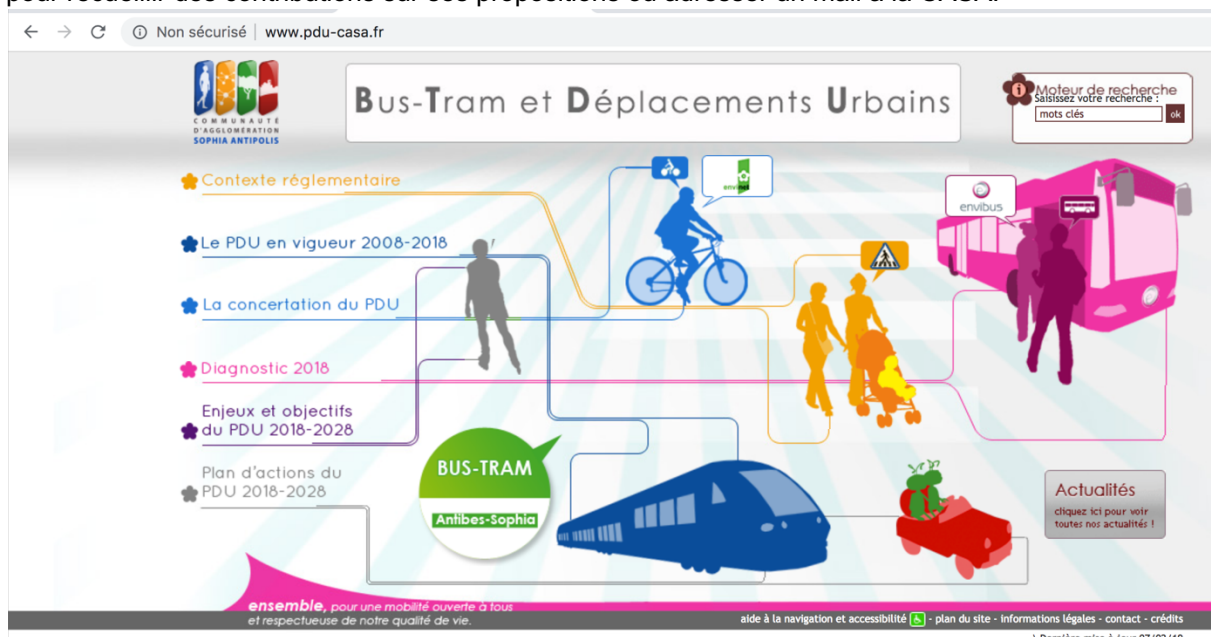
- Sur les lieux des ateliers participatifs
- Au siège de la CASA
- A la maison des associations d'Antibes
- Sur toute la durée de la concertation, dans les mairies de Biot, Vallauris, Valbonne, Villeneuve-Loubet, Caussols, Gourdon, Gréolières et Les Ferres
- Du 4 au 25 février, dans les mairies de La Colle-sur-Loup, Opio, Le Rouret, Le Bar-sur-Loup et Courmes
- Du 28 février au 11 mars, dans les mairies de Châteauneuf-de-Grasse, Cipières, Saint-Paul-de-Vence et Roquefort-les-Pins.



1.1.4 Le site internet PDU - <http://www.pdu-casa.fr/>

Le site internet PDU CASA a été entièrement mis à jour, avec une rubrique spécifique consacrée à la concertation.

Dans cette rubrique, les internautes pouvaient prendre connaissance des modalités de la concertation, télécharger le dossier de concertation et l'affiche, participer à l'atelier digital mis en place par la CASA pour recueillir des contributions sur ses propositions ou adresser un mail à la CASA.



1.2 Le dispositif de participation et d'expression du public

Le dispositif de concertation mis en place a permis à chacun, à titre individuel ou collectif (associations, Conseil de développement de la CASA, représentants des communes, et collectivités concernées...) d'adresser ses remarques et de poser ses questions à la CASA sur le projet de PDU et de donner son avis sur les actions proposées.

1.2.1 Les ateliers participatifs

4 ateliers participatifs « Mobilité : changeons nos comportements » ont été organisés de 18h à 20h30, sur le territoire de la communauté d'agglomération :

- Au pôle culturel du Rouret le 4 février, pour le Haut et le Moyen Pays
- A l'hôtel de ville de Valbonne Sophia Antipolis, le 5 février pour le territoire de Sophia Antipolis
- Au pôle Auguste Escoffier de Villeneuve-Loubet, le 6 février, pour l'est de l'agglomération
- A la maison des associations d'Antibes, le 7 février, pour le littoral

Ils ont réuni des élus, des représentants d'associations, des entreprises, des usagers et des habitants.



Atelier au Rouret



Atelier à Antibes

Atelier à Valbonne

Ces ateliers qui avaient pour objectifs de partager le diagnostic territorial en matière de déplacements, ainsi que les propositions d'actions envisagées pour faire évoluer les pratiques de mobilité, puis de faire évaluer et enrichir ces propositions par les participants, se sont déroulés en deux temps :

- Un premier temps en plénière de présentation de l'état des lieux territorial et des pistes d'actions envisagées.
- Un second temps en groupes de travail pour évaluer les actions nécessaires au changement de comportement, identifier les actions complémentaires qui, du point de vue des participants, seraient de nature à contribuer au changement de comportement et prioriser les actions.

Un compte rendu a été transmis à l'ensemble des participants aux ateliers.

Depuis la fin de la concertation, les supports de présentation des ateliers participatifs et leur synthèse sont disponibles sur le site internet du PDU, à l'adresse : www.pdu-casa.fr.

1.2.2 L'atelier digital

Un atelier digital (<https://fr.surveymonkey.com/r/concertation-pdu-casa>) a été ouvert sur toute la durée de la période de concertation afin de recueillir les avis des internautes sur les actions proposées pour la révision du PDU.

Ce questionnaire comportait 6 questions :

- Une question visant à hiérarchiser les 4 axes d'actions jugés prioritaires pour améliorer les déplacements sur le territoire, parmi les 10 axes envisagés pour la révision du PDU.
- Une question visant à hiérarchiser les 3 propositions d'actions jugées prioritaires pour assurer le conseil en mobilité, parmi les 5 propositions envisagées pour la révision du PDU. Cette question offrait la possibilité de proposer d'autres actions pour assurer le conseil en mobilité.
- Une question visant à identifier la proposition d'action jugée prioritaire pour réduire les déplacements, parmi les 3 propositions envisagées pour la révision du PDU. Cette question offrait la possibilité de proposer d'autres actions pour réduire les déplacements.
- Une question visant à hiérarchiser les 3 propositions d'actions jugées prioritaires pour réduire l'impact négatif de la voiture, parmi les 5 propositions envisagées pour la révision du PDU. Cette question offrait la possibilité de proposer d'autres actions pour réduire l'impact négatif de la voiture.
- Une question visant à hiérarchiser les 3 propositions d'actions jugées prioritaires pour favoriser l'utilisation des transports en commun, parmi les 7 propositions envisagées pour la révision du PDU. Cette question offrait la possibilité de proposer d'autres actions pour favoriser l'utilisation des transports en commun.
- Une question ouverte sur les autres actions souhaitées pour améliorer les déplacements.

Le questionnaire est présenté en annexe 5.1.

1.2.3 La mise à disposition des registres

Des registres ont été mis à disposition du public dans chacune des 24 mairies du territoire et au siège de la CASA, durant toute la période de concertation.

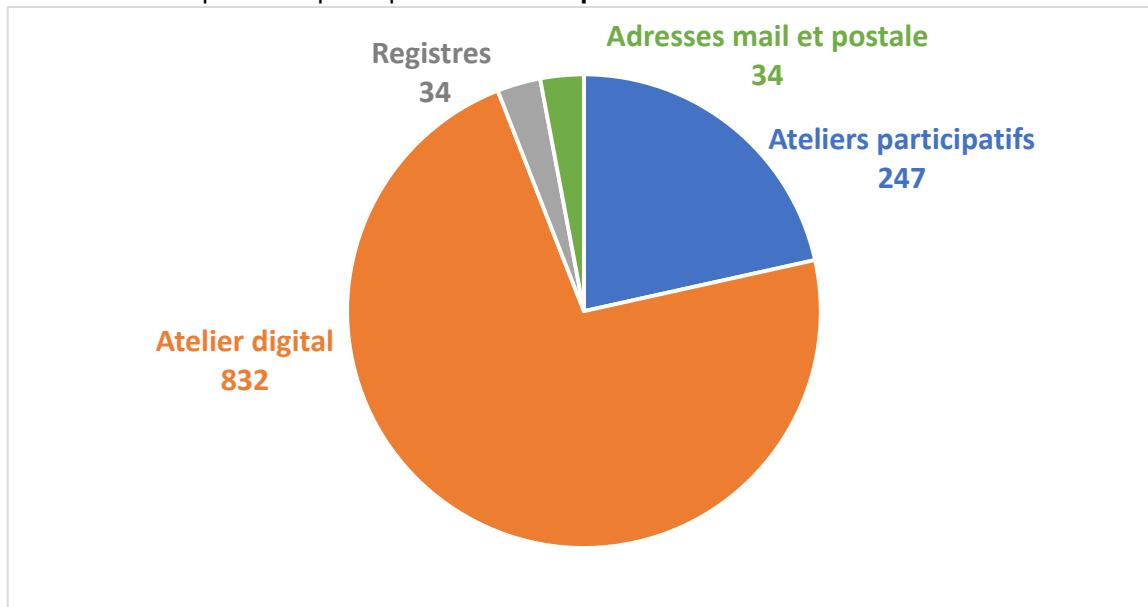
1.2.4 La mise à disposition d'adresses mail et postale

Pour compléter le dispositif de recueil des observations et des expressions sur le PDU, une **adresse mail « mobilite@agglo-casa.fr »** a été ouverte.

Ces différents modes possibles d'expression, ainsi que **l'adresse postale de la CASA** ont été annoncés sur les supports d'information et d'invitation à participer.

2 LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION : LA PARTICIPATION

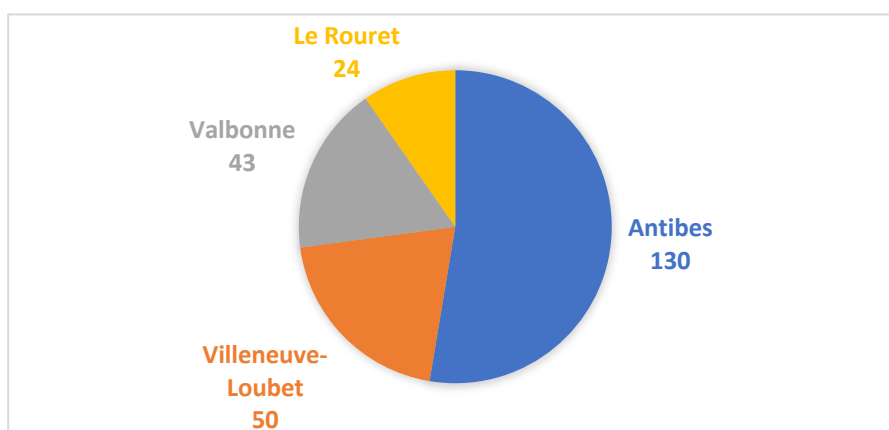
Dans leur ensemble, les différents moyens d'expression mis à la disposition du public durant la concertation ont permis la participation de **1.147 personnes**.



2.1 Une participation nombreuse et inégale aux ateliers présentsiels

Au total, **247 personnes** ont assisté à l'un des 4 ateliers, dont plus des 2/3 ont participé au second des ateliers temps, en groupe de travail.

En effet, lors des ateliers à Villeneuve-Loubet et à Antibes, un certain nombre de participants ont quitté la réunion après la première séquence de présentation par les élus et les services de la CASA.



2.2 Une participation significative à l'atelier digital

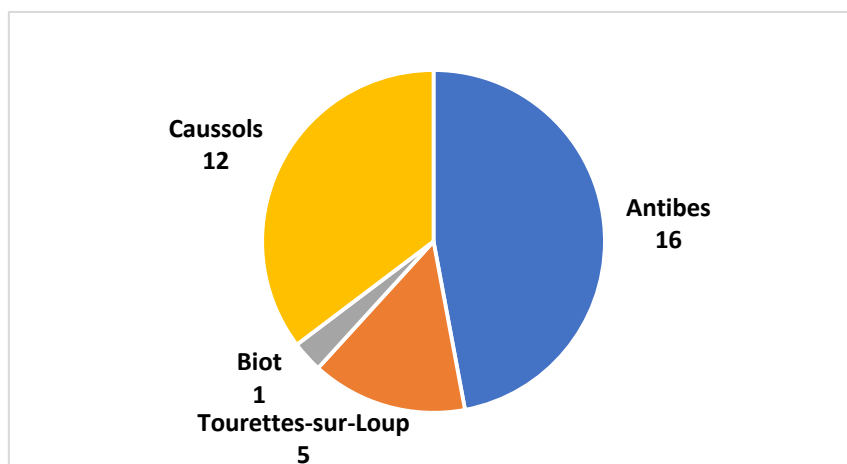
832 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, 57% d'hommes contre 43% de femmes. La majorité d'entre eux (60%) a un âge compris entre 35 et 59 ans. Il s'agit de près de 90% d'actifs. Des retraités (5%) et étudiants (2,5%) ont également participé.

Ces répondants travaillent pour 87% sur le territoire de la CASA, et en particulier sur la technopole de Sophia Antipolis (60%). En revanche, près d'un tiers n'habite pas dans l'une des communes de la CASA : 17% résident sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur, 7% sur celui de la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins et près de 7% sur celui de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.

Les résultats quantitatifs de l'atelier digital sont présentés en annexe 5.2.

2.3 Des registres et une adresse mail assez peu utilisés

Seuls les 4 registres sur les 24 mis à disposition¹, ont été utilisés.



Ils ont permis de recueillir **34 observations** au total, dont 2 contributions des associations ELAN (Groupement des Associations pour l'Environnement et la Qualité de Vie à Antibes et dans la CASA) et ADEAOGJ (Association de défense de l'Environnement Antibes Ouest – Golfe-Juan).

Par ailleurs, **35 avis** ont été transmis par courriel au maître d'ouvrage, dont 4 contributions.

2.4 Un site internet fréquenté

Du 4 février au 11 mars, le site internet PDU CASA a été consulté par **4310 visiteurs**, dont 4120 ont cliqué sur le dossier de concertation.

2.5 Des retombées média en local

L'annonce de la concertation a fait l'objet d'1 article dans Nice-Matin ainsi que d'1 article sur le site WebTimeMedias.

L'invitation à participer a également été diffusée sur le site internet Ecobiz de la CCI des Alpes-Maritimes, en milieu de période, ainsi que sur celui de l'association Basta Ligne Nouvelle Biot et rappelé sur le site de Nice Matin à l'issue de l'atelier à Antibes.

Les ateliers participatifs d'Antibes et de Villeneuve-Loubet ont, quant à eux, fait chacun l'objet d'1 article, factuel, dans Nice Matin.

Les articles ou les adresses des sites internet sont présentés en annexe 5.3.

¹ Les registres des communes de Vallauris et des Ferres ont été égarés [à la fin de la concertation](#). Celui de la Roque-en-Provence a été retourné à la CASA au milieu de la période de concertation.

3 LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

3.1 La mobilité sur le territoire de la CASA, une thématique qui mobilise fortement les actifs

Avec près de **1150 participations au total et plus de 800 commentaires et avis** transmis par mail, sur les registres ou en réponses aux questions ouvertes de l'atelier digital, la démarche de concertation publique a suscité un fort intérêt, qui traduit l'importance accordée aux questions de mobilité sur le territoire.

Ceci est particulièrement avéré pour les **actifs de la technopole Sophia Antipolis** qui représentent 60% des répondants au questionnaire en ligne, particulièrement concernés par la congestion routière.

L'intérêt pour la mobilité s'étend toutefois plus largement à **l'ensemble des actifs qui représentent 90% des répondants** au questionnaire en ligne, qu'ils travaillent ou non sur la technopole et va au-delà du territoire communautaire. En effet, les personnes ayant répondu au questionnaire habitent dans 33 communes différentes, dont 20 situées en dehors de la CASA, et travaillent dans 29 communes différentes, dont 11 ne font pas partie de la communauté d'agglomération.

Les commentaires faisant état des difficultés de déplacements sont nombreux et une amélioration de la situation est très largement attendue.

3.2 Un large consensus autour de l'importance de changer de comportement... à condition de disposer d'offres de déplacements alternatives à l'usage individuel de la voiture qui soient performantes

Une très large majorité du public présent aux ateliers participatifs a témoigné d'une forte aspiration au changement de comportement et nombreux étaient les usagers des transports en commun et les pratiquants des mobilités actives ou du co-voiturage, militant en faveur des mobilités « propres » et désireux d'en étendre la pratique. Pour ce faire, de nombreuses actions de promotion et d'amélioration des mobilités autres que l'autosolisme ont été proposées.

Si les commentaires laissés sur les registres, adressés par mail ou sur le questionnaire en ligne montrent également qu'au regard du contexte environnemental et de la saturation routière de la Côte d'Azur, la modification des pratiques de mobilité est largement partagée, car souvent perçue comme inévitable, un grand nombre d'avis témoignent de l'impossibilité, en l'état actuel de l'offre alternative disponible et de l'organisation des temps de travail et d'étude, de changer de comportement. En effet, nombreux sont les témoignages de personnes ayant tenté de prendre le bus ou d'utiliser leur vélo qui ont dû y renoncer en raison de la non adéquation de l'offre avec leurs besoins ou de la dangerosité des circulations cyclistes. Pour ces personnes, et pour celles du Haut et du Moyen Pays qui considèrent qu'aujourd'hui elles ne disposent pas d'autre moyen de déplacement que la voiture, le changement de comportement est conditionné à la performance et à l'existence des offres alternatives proposées.

Sur le questionnaire en ligne, environ 10% des personnes ayant laissé des commentaires semblent considérer que la voiture a encore de beaux jours devant elle et que l'amélioration des conditions de déplacement ne repose pas uniquement sur le changement de comportement.

3.3 Une offre de transports en commun plus performante et plus fiable, première condition à l'amélioration des déplacements et au changement de comportement

Sur le questionnaire en ligne, parmi les 10 axes d'actions proposés dans le cadre de la révision du PDU pour améliorer les déplacements, le développement des transports en commun arrive largement en tête, avec près de la moitié des répondants qui le considèrent comme la première priorité et près des ¾ qui le placent dans les 4 premiers axes à mettre en œuvre.

Parmi les actions proposées pour développer les transports en commun, à savoir mettre en service le bus-tram, réserver des voies dédiées aux bus, accéder aux informations en temps réel, optimiser le transport à la demande, proposer des parkings multimodaux, coordonner le réseau Envibus et les réseaux voisins et aménager les gares en pôle d'échanges, les 3 actions jugées prioritaires sont la **coordination des réseaux de transport en commun urbain** (citée dans 60% des cas), la mise en œuvre de **voies dédiées** (59%) et la création de **parkings multimodaux** (54%).

Si ces 3 actions se retrouvent largement dans les propositions formulées à l'occasion des ateliers participatifs, d'autres axes d'amélioration sont envisagés, tant dans les commentaires libres du questionnaire en ligne que sur les autres supports de recueil des avis. Il s'agit, dans l'ordre décroissant de récurrence, de :

- **L'augmentation des fréquences de passage**, en particulier aux heures de pointe. Les lignes 100 et 230 sont fréquemment citées comme étant matin et soir tellement bondées que les usagers peuvent en venir à renoncer à les utiliser. Mais cette question des fréquences s'étend à l'ensemble du réseau lorsqu'il s'agit de changer de comportement. En effet, les avis exprimés considèrent que pour envisager de prendre le bus, il faut d'abord être sûr de ne pas devoir l'attendre trop longtemps.
- **L'extension de l'amplitude horaire**, en particulier le week-end et le soir, qui conditionne l'utilisation des transports en commun sur d'autres trajets que les trajets professionnels.
- La réalisation, comme c'est le cas pour le bus-tram dont l'extension est demandée, ou la réservation de **voies dédiées**, en particulier sur l'autoroute A8, qui permettraient aux bus d'être plus rapides et plus ponctuels, donc plus attractifs. La durée des temps de parcours est en effet souvent mise en avant comme un frein à l'usage des transports en commun.
- **L'adaptation des horaires des bus** à ceux des entrées et sorties des écoles, collèges, lycées et entreprises. Les commentaires et avis citent fréquemment des exemples d'horaires de lignes qui ne permettent pas d'arriver à l'heure à l'école ou au travail et empêchent donc d'utiliser le bus pour se déplacer. En outre, plusieurs personnes demandent à ce que les horaires ne soient pas modifiés en période de vacances scolaires, les salariés n'ayant pas d'horaires de travail spécifiques sur ces périodes.
- Un meilleur **maillage** du réseau de transports en commun et une meilleure **coordination entre le réseau Envibus et les autres réseaux de la Côte d'Azur** (Lignes d'Azur, Sillage, Palm Bus et SNCF), demandés par près de 10% des répondants au questionnaire en ligne. Il s'agit de faire en sorte que les correspondances entre les différentes lignes du réseau Envibus, mais également entre celles d'Envibus et des réseaux voisins soient plus performantes et que soit mis en place, à l'échelle départementale, voire régionale, une application d'information multimodale et un billet (le « pass transport multimodal ») uniques. Des usagers avouent avoir du mal à s'y retrouver dans l'ensemble des intervenants, des titres de transport et des applications existantes et attendent une réelle simplification.
- **La restructuration du réseau Envibus avec la création de lignes directes** depuis et vers la technopole (Grasse-Sophia, Tourrettes-sur-Loup – Sophia, Valbonne village-Sophia, Mandelieu-Sophia...) et **de nouveaux arrêts**, notamment dans les villages du Moyen et du Haut Pays.

En ce qui concerne spécifiquement la technopole, les participants à la concertation évoquent fréquemment la **création de parkings multimodaux** à ses 3 grandes entrées comme une solution. Celle-ci pourrait s'accompagner de la mise en place de navettes, entreprises ou non, autonomes ou pas, très fréquentes qui sillonnaient la technopole et permettraient de réduire considérablement le trafic.

Enfin, quelques propositions, moins nombreuses, sont exprimées pour favoriser l'usage des transports en commun. Il s'agit de :

- **pouvoir transporter son vélo dans les transports en commun** (ou l'accrocher aux bus), ce qui permettrait d'avoir une solution pour effectuer les premiers et derniers kilomètres,
- **améliorer le service TER**, tant au niveau de la fréquence qu'en termes de desserte de la technopole,
- **améliorer la qualité de l'information** et disposer d'une information en temps réel fiable,
- envisager la **gratuité des transports en commun**, en particulier à l'occasion de périodes « découverte » de ceux-ci, ou une prise en charge de tout ou partie des abonnements par les entreprises.

Un petit nombre de personnes ayant participé à la concertation estime d'ailleurs que le covoiturage ou le vélo ne sont pas de nature à améliorer les déplacements et que seuls les modes plus massifiés comme les transports en commun peuvent conduire à cette amélioration.

3.4 Le développement des infrastructures et services pour une pratique sécurisée du vélo, mais aussi de la marche à pied, très attendu

Parmi les axes d'actions proposés sur le questionnaire en ligne pour améliorer les déplacements, le **développement de la marche à pied et du vélo**, cité par 58% des répondants dans les 4 axes prioritaires, arrive en seconde position après les transports en commun. 37% des répondants le considèrent même comme la première priorité. En effet, les **bénéfices sanitaires et financiers** de ces modes actifs sont mis en avant.

Que ce soit lors des ateliers participatifs ou sur l'atelier digital, les deux modes actifs, marche à pied et vélo, ont systématiquement été associés dans le questionnement. Il s'avère cependant que les avis exprimés en ligne, sur les registres et par mail, priorisent largement la pratique du vélo sur la marche à pied, même si, dans les deux cas, le principal frein à leur utilisation est lié à leur **dangerosité**. En effet, leur pratique sur des voies partagées avec les voitures ou sur des voies (pistes cyclables ou trottoirs) mal entretenues ou mal éclairées est considérée comme risquée, tant pour les enfants, étudiants, actifs que retraités.

3.4.1 Pour développer la pratique du vélo

Les personnes ayant participé à la concertation conditionnent le développement de la pratique du vélo d'abord à l'existence de **pistes cyclables continues et sécurisées**. Elles sont d'ailleurs citées spontanément par plus du tiers des répondants au questionnaire en ligne comme LA solution permettant d'améliorer les déplacements.

Des aménagements cyclables continus, séparés de la circulation routière, bien entretenus, éclairés et constituant un véritable réseau connectant les différents pôles du territoire sont donc perçus comme la première condition pour développer la pratique cycliste.

Cette extension du réseau des pistes cyclables est parfois proposée en réduisant la place laissée aux voitures (moins de voies de circulation, mise en sens unique de certaines voiries) et/ou en adaptant la réglementation (priorité donnée aux cyclistes, « code » spécifique permettant de réguler les circulations des rollers, trottinettes et vélos...).

Sécuriser la pratique du vélo, et donc la développer, passe également, pour un grand nombre de participants à la concertation, par le fait de ne plus risquer de se le faire voler. Aussi ont-ils été très nombreux à demander la création de **stationnements sécurisés**, tant à proximité des équipements publics (maison des associations, collèges, mairies...), des équipements de spectacles et de loisirs qu'en entreprises. Les types de stationnements les plus fréquemment cités sont les arceaux et les box.

Outre l'aspect sécurité, les autres actions proposées pour favoriser la pratique du vélo ont porté sur :

- La mise en place **d'incitations financières**, telles que des aides à l'achat ou à la location de vélos à assistance électrique, des primes vélos ou encore le remboursement des frais kilométriques pour les déplacements domicile-travail effectués en vélo,
- Le développement des **vélos et vélos électriques partagés**, voire des autres modes actifs tels que les trottinettes électriques, les gyropodes...,
- La création d'équipements (**douches et vestiaires**) en entreprises,
- La possibilité de **transporter son vélo dans les transports en commun**,
- La mise en place de **panneaux de signalisation** mettant en évidence les itinéraires cyclables et précisant les temps de parcours.

3.4.2 Pour développer la pratique de la marche à pied

Le développement de la marche à pied étant également lié à la sécurisation de ce mode de déplacement, l'aménagement **d'itinéraires piétonniers** ou la réalisation **de trottoirs** suffisamment larges et sans obstacles, ainsi que la préservation de l'usage des trottoirs existants, par leur entretien, leur éclairage et la verbalisation des véhicules stationnés dessus, ont été les premières actions proposées pour favoriser la pratique de la marche.

En particulier, les avis exprimés demandent que ces trottoirs ou itinéraires piétons existent sur les trajets entre les arrêts de bus et les établissements ou résidences qu'ils desservent. Pour cela, ils proposent par exemple de rouvrir d'anciens chemins piétons.

A l'occasion des ateliers en particulier, les participants ont considéré que la pratique de la marche, mais également du vélo, devait être encouragée, dès le plus jeune âge, via la mise en place de pédi- ou vélobus. Ils ont également proposés que soient organisées des manifestations de promotion de ces modes (randonnées, journée du vélo...).

3.5 La demande d'une meilleure prise en compte des mobilités dans les projets d'aménagement

La réduction des déplacements, apparaît, dans les résultats du questionnaire en ligne, comme le troisième axe prioritaire après le développement des transports en commun et des modes actifs. Près de la moitié des répondants la citent parmi les 4 axes prioritaires et près du quart considère que c'est la meilleure solution pour améliorer les déplacements.

Or, que ce soit dans des avis reçus, dans les commentaires du questionnaire en ligne ou à l'occasion des ateliers participatifs, **l'aménagement du territoire** apparaît comme un facteur conditionnant, de fait, le nombre et la longueur des déplacements.

D'ailleurs, à la question sur ce sur quoi doit porter le conseil en mobilité, l'accompagnement des entreprises, des scolaires et surfaces commerciales et celui des nouveaux projets, y compris commerciaux, apparaissent comme les deux premières priorités, citées respectivement par 80 et 77% des répondants. L'accompagnement des nouveaux projets est cité par 46% des répondants comme la première des priorités.

Ainsi, plus de 10% des commentaires libres accompagnant le questionnaire digital proposent de repenser le modèle de développement et d'aménagement du territoire afin de réduire les distances entre les pôles de vie, d'emploi, d'études et de services.

Ceci est particulièrement vrai sur la technopole, initialement conçue comme un pôle d'emplois et pour laquelle le public est demandeur d'un aménagement qui favorise une plus grande mixité des aménagements (logements, commerces, bureaux...) et contribue ainsi à limiter les déplacements. En ce sens, et parce que les participants redoutent l'accroissement des déplacements qu'il risque de générer sur un secteur déjà saturé, le projet Opensky suscite une opposition significative, exprimée sur l'ensemble des supports de recueil des avis.

En revanche, un certain nombre de participants témoignent de leur soutien au maintien des commerces de proximité, avec organisation de systèmes de livraison, à la mise en place de commerces et services publics itinérants ou à la création de maisons de services publics dans les villages du Moyen et du Haut Pays.

La création d'une instance de gouvernance dédiée à la mobilité et aux transports et composée de personnes compétentes est d'ailleurs proposée afin d'assurer la cohérence entre les projets d'aménagement ou de développement et les mobilités. Cette instance aurait en effet un droit de veto sur les projets engendrant des problèmes de déplacement ou ne prenant pas suffisamment en compte la question des mobilités.

3.6 L'implication des entreprises et établissements scolaires en tant qu'acteurs de la mobilité

3.6.1 Les entreprises

Sur l'ensemble des supports de la concertation, les entreprises sont perçues comme pouvant/devant devenir les promoteurs des nouvelles formes de mobilité. En effet, l'organisation du travail pourrait, selon les participants, évoluer significativement pour améliorer, voire réduire, les déplacements.

Cette nouvelle organisation passerait d'abord par la généralisation du **télétravail**, perçu par 69% des répondants au questionnaire en ligne et par les participants aux ateliers comme l'action prioritaire pour limiter les déplacements. Si certains proposent de rendre obligatoire la possibilité de télétravailler dans les entreprises dont l'activité s'y prête, d'autres rappellent que le déploiement d'un réseau haut débit, tel que la fibre optique, sur l'ensemble du territoire, est une condition préalable.

La mise en place **d'horaires décalés** est également demandée aux entreprises, afin de réduire la congestion routière aux heures de pointe, voire l'augmentation de la durée quotidienne de travail pour effectuer les 35 heures hebdomadaires sur 4 jours et pouvoir ne pas se déplacer le 5^{ème}.

Enfin, quelques participants proposent que les entreprises basées sur plusieurs sites favorisent les mutations de leurs salariés afin qu'ils se rapprochent de leur domicile.

Mais au-delà de l'organisation du travail, l'implication des entreprises passe également par :

- La mise en œuvre de **mesures financières incitatives** au changement de comportement, comme par exemple des **indemnités** pour les salariés qui utilisent les transports en commun (participation au paiement des abonnements) ou les modes actifs (frais kilométriques indemnisés),
- L'installation des **équipements qui facilitent la pratique du vélo**, tels que des stationnements sécurisés, des douches, des vestiaires et des bornes de recharge électrique pour les VAE, ou **des modes alternatifs à l'autosolisme**, comme la création de places de stationnement réservées au co-voiturage, la mise en place de navettes depuis et vers des pôles d'échanges et/ou des parcs-relais,
- La mise en œuvre d'actions visant à **promouvoir les modes alternatifs** telles que la création de groupes de co-voitureurs intra- ou inter-entreprises, l'organisation de challenges mobilité qui récompenseraient les salariés ayant changé de pratique, la réalisation de sondages pour mieux connaître les besoins et attentes des salariés en matière de mobilité ...

Pour un certain nombre de participants, si les entreprises ne se positionnent pas d'elles-mêmes en tant qu'acteurs de la mobilité, elles doivent y être contraintes par la loi, avec par exemple l'obligation de produire un Plan de Déplacements Entreprise et d'autoriser le télétravail.

3.6.2 Les établissements scolaires

Comme pour les entreprises, les participants à la concertation attendent des établissements scolaires qu'ils deviennent acteurs de la mobilité en :

- Mettant en place des **pédi- ou vélobus** pour les élèves n'habitant pas trop loin, système de « car à patés » que certains souhaiteraient même rendre obligatoire, à l'instar de l'utilisation des transports scolaires ;
- Etablissant chaque année un Plan de Déplacements qui associe les parents d'élèves à son élaboration et qui permette de faire en sorte que les horaires des bus scolaires soient adaptés aux horaires d'entrée et de sortie de l'établissement ;
- Facilitant la mise en place de solutions de co-voiturage, par exemple via le site internet de l'établissement.

3.7 Des aménagements routiers ponctuels demandés

Si aucune question ou aucun atelier ne portait spécifiquement sur les aménagements routiers, l'objectif étant d'évaluer les actions proposées pour faire changer les comportements, plus de 10% des commentaires transmis sur le questionnaire en ligne ou par mail considèrent que les seuls changements de comportements ne permettront pas d'améliorer les conditions de déplacements et qu'en tout état de cause, ils doivent s'accompagner d'aménagements routiers ou de nouvelles infrastructures pour désengorger les points de saturation et fluidifier la circulation. En effet, pour ces personnes, le développement du territoire, et en particulier de la technopole, ne s'est pas accompagné de la réalisation des infrastructures nécessaires et le retard doit aujourd'hui être rattrapé.

Parmi les principales **infrastructures routières et autoroutières** demandées figurent :

- la finalisation de la déviation de la M6007 entre Golfe Juan et Antibes,
- la création d'échangeurs autoroutiers à Biot – Marineland et à Mougins,
- la création de nouvelles voies (ou ponts) pour rejoindre l'échangeur d'Antibes vers Nice afin d'éviter les ronds-points de Provence et des Trois Moulins, pour prolonger la route des Macarons en direction de Roquefort-les-Pins,
- la création d'un accès direct entre le rond-point de l'Île Verte et le collège César de Roquefort-les-Pins.

Par ailleurs, ces participants proposent la réalisation **d'aménagements**, tels que :

- l'installation d'un feu tricolore à la sortie des Lucioles 2 vers la Valmasque,
- la suppression des feux de signalisation sur la route du Parc,
- la transformation d'un giratoire avec stop en vrai rond-point en bas de la rue Caquot sur Sophia,
- l'amélioration du fonctionnement du rond-point en haut de la route des Macarons sur Sophia,
- l'amélioration des accès aux commerces situés le long de la M6007 à Villeneuve.

Des **modifications des plans de circulation**, notamment aux sorties d'Antibes, et une **gestion de la durée des feux tricolores** en fonction de la circulation, en particulier sur la route du Parc, font également partie des axes d'amélioration proposés.

Enfin, disposer d'une **information en temps réel** sur les conditions de circulation, à l'image des panneaux installés route du Parc, serait considéré comme un plus.

3.8 De « nouvelles » formes de mobilités qui émergent plus ou moins vite et de « nouveaux » modes de transport proposés

Le **covoiturage**, cité par près de 80% des répondants au questionnaire en ligne comme l'une des 3 actions prioritaires pour réduire l'impact négatif de la voiture individuelle et par près de la moitié comme la première action à engager, apparaît également pour les participants aux ateliers comme une solution à développer.

Plus que la mise en place de formations aux applications existantes, de lignes de covoiturage ou de stationnements réservés, les commentaires en lien avec le covoiturage considèrent que l'existence de **voies réservées** (partagées avec les transports en commun), d'une **application de covoiturage unique** et d'**avantages financiers** (réduction des péages) serait de nature à favoriser sa pratique. Des services de covoiturage pour le transport scolaire, ainsi que l'installation de stations de covoiturage aux arrêts de bus sont également évoqués pour en accélérer le développement.

Concernant l'**autopartage**, les personnes qui le considèrent comme une solution de mobilité vertueuse précisent qu'il requiert une implication forte des collectivités et pouvoirs publics pour assurer le prêt de véhicules, en particulier dans les petits villages. Le vélo-partage a été beaucoup plus fréquemment cité que l'autopartage.

L'**auto-stop** a été cité un certain nombre de fois, tant de la part de conducteurs faisant part de leur expérience et du fait que ce mode de déplacement contribue au renforcement du vivre ensemble, que de personnes qui, appréciant le système « réseau pouce » appelé Rezo pouce de Biot, proposent de l'étendre. Elles estiment que la pose d'une signalétique spécifique à des endroits stratégiques pourrait permettre d'accroître la pratique de l'auto-stop.

Quelques participants ont considéré les **véhicules collectifs autonomes** comme une solution pour assurer des navettes à rotation continue à l'intérieur de la technopole.

Enfin d'autres moyens de transports plus attachés à des territoires spécifiques, tels que le funiculaire ou, dans l'avenir, un aérobus pour le Moyen-Pays et les navettes maritimes pour le Littoral ont été évoqués à la marge.

3.9 Un accompagnement aux changements de comportements par le biais d'incitations ou de contraintes

Sur la question de l'accompagnement au changement de comportement, les participants à la concertation se répartissent en deux grandes catégories : les partisans de l'**incitation** (« de la carotte ») et les partisans de la **répression** (« le bâton »).

Pour les premiers, les changements de mobilité et les déplacements verts pourraient être **encouragés financièrement**, avec :

- des aides et subventions à l'achat ou à la location de VAE ou simplement de vélos,
- des participations aux abonnements, voire la gratuité, des transports en commun,
- la réduction / la gratuité des péages autoroutiers pour les co-voitureurs,
- des primes versées par les entreprises par exemple pour récompenser les covoitureurs.

Ils proposent également de **valoriser la pratique des mobilités durables**, en changeant l'image des transports en commun pour les rendre plus attractifs, en lançant des campagnes de publicité et de promotion, par exemple sur les bénéfices de la marche à pied pour la santé, y compris auprès des plus jeunes, ou sur les coûts d'utilisation des voitures particulières.

Enfin, cette incitation passe selon eux par la **priorité donnée, par les collectivités, aux transports en commun, modes actifs et co-voiturage**, à travers :

- la réalisation d'aménagements et infrastructures dédiées,
- l'autorisation accordée aux covoitureurs d'utiliser les voies en site propre des transports en commun,
- la nomination d'un représentant/élu « mobilités durables » au sein du conseil municipal,
- l'adaptation du code de la route au profit des mobilités actives.

Pour les participants qui considèrent que c'est l'absence de **changement de comportement qui doit être pénalisée**, les propositions portent sur :

- La restriction, voire l'interdiction, d'accès à certaines zones (centres-villes, technopole, voie de gauche sur l'autoroute...) ou sur certaines périodes (week-ends, heures de pointe) aux voitures utilisées individuellement, afin de donner la priorité aux transports en commun et autres modes durables et les faire connaître ;
- L'augmentation, pour les autosolistes, des péages autoroutiers et des tarifs de stationnement (jusqu'au stationnement payant en entreprises) afin de rendre l'usage individuel de la voiture dissuasif ;
- La création de péages urbains sur le secteur de la technopole pour les autosolistes ;
- La limitation des vitesses à 30 km/h dans toutes les communes du territoire ;
- L'augmentation des sanctions pour les automobilistes garés sur les trottoirs ou passages piétons.

Ce système de **bonus-malus** en fonction du comportement de mobilités de chacun pourrait, pour certains participants à la concertation, être appliqué à l'ensemble des publics intéressés par les déplacements (salariés, entreprises, touristes, scolaires...).

3.10 La prise en compte, dans la révision du Plan de Déplacements Urbains, des spécificités du Moyen et du Haut Pays

Près de 5% des participants à la concertation ont fait état, dans leurs commentaires et avis, des spécificités du Moyen et du Haut Pays en matière de mobilité et demandent que la révision du Plan de Déplacements Urbains, en tienne compte.

Ainsi, les participants à l'atelier du Rouret et les habitants du Haut et du Moyen Pays s'étant exprimés sur l'un des supports à leur disposition constatent que la topographie et l'étroitesse des routes rendent l'utilisation du vélo difficile et dangereuse et qu'ils disposent de beaucoup moins de lignes de transport en commun que les communes littorales, ce qui fait que la voiture est bien souvent le seul moyen de déplacement.

C'est pourquoi, ils mettent en avant le **transport à la demande**, dont ils apprécient l'existence et pour lequel il attendent une optimisation, tant au niveau de l'amplitude horaire proposée, de la couverture et du maillage du territoire que du système de réservation. Plusieurs personnes ont en effet demandé la mise en place d'une plateforme numérique de réservation offrant la possibilité de réserver à l'année ou sur une période donnée pour les trajets récurrents.

De même, la création d'espaces de **co-working** a été demandée par des habitants du Moyen Pays qui considèrent que ce mode de travail, alternative intéressante au télétravail en ce qu'il évite l'isolement, est particulièrement adapté à leurs territoires ruraux.

Les habitants des communes situées en limite du territoire géographique de la CASA, comme c'est par exemple le cas pour Tourrettes-sur-Loup avec la Métropole Nice Côte d'Azur ou Caussols avec le Pays de Grasse, demandent que des **transports en commun inter-agglomérations** soient mis en place. En effet, les liens de ces communes avec le territoire voisin sont parfois plus importants que ceux qui les relient avec d'autres communes de la CASA (Tourrettes-Vence / Caussols-Saint-Vallier) et la mise en service de lignes de transport en commun permettant de les connecter à ces pôles est vivement souhaitée.

Enfin, de nombreux avis émis par les habitants des communes rurales les plus excentrées par rapport à Antibes demandent à la CASA de ne pas focaliser toute son attention et ses actions sur Antibes et la technopole, mais de « s'occuper » aussi du Haut et du Moyen Pays. Ils constatent par exemple que le bus-tram bénéficiera aux Antibois et Sôphipolitains, mais ne sera pas d'une grande utilité pour les communes du nord de l'agglomération ou pour connecter entre elles celles du Moyen Pays. Ils questionnent en conséquence l'appellation « Plan de Déplacements Urbains » qui, pour eux, renforce la dimension « urbaine » des actions mises en œuvre, au détriment des communes rurales, et proposent donc de le renommer Plan de Déplacements.

CONCLUSION

La concertation a mis en exergue la très **forte mobilisation des actifs**, et tout particulièrement des actifs de la technopole de Sophia Antipolis, et leur participation active. Elle a également permis de prendre la mesure de l'importance accordée à la question des mobilités qui, dans les avis exprimés, doit être prise en considération dès la conception des projets d'aménagement et de développement du territoire.

Dans leur grande majorité, les participants à la concertation ont exprimé leur **adhésion au changement de pratique de mobilité dès lors qu'ils disposeraient de solutions de déplacement alternatives fiables et adaptées**. Cette aspiration à faire évoluer leurs mobilités est particulièrement significative parmi les actifs sophilopolitains.

En effet, la concertation a mis en évidence le fait que le **changement de comportement nécessitait d'abord l'existence d'une offre de transports en commun performante**, en termes de fréquence, de fiabilité des temps de parcours, grâce à des voies dédiées, d'amplitude horaire et d'adaptation de ces horaires aux activités scolaires et professionnelles, de maillage, par le biais de parkings relais multimodaux et de correspondances bus/train et entre les différents réseaux de bus, ainsi que de dessertes et d'arrêts. Les habitants des villages du Moyen et du Haut Pays ont plus spécifiquement demandé l'optimisation de l'offre de Transport A la Demande et la création de lignes spécifiques permettant de les connecter à leur « ville centre ».

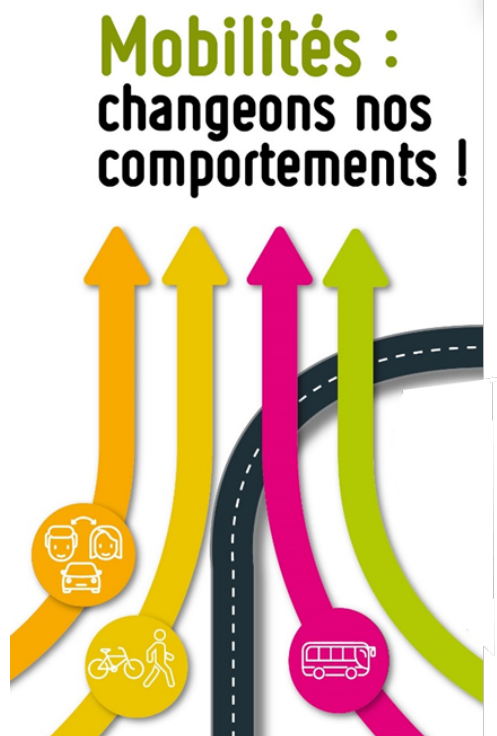
Le second vecteur de changement de pratique de mobilité identifié durant la concertation est le développement des **équipements et services visant à sécuriser et faciliter la pratique du vélo**, notamment du vélo électrique, **et de la marche à pied**, à savoir des pistes cyclables et des cheminements piétons, ou trottoirs, continus, sécurisés, éclairés et bien entretenus. A ce réseau s'ajoutent les équipements visant à faciliter le stationnement et la pratique du « dernier kilomètre » (transport des vélos dans les bus et trains des vélos, vélos et trottinettes en libre-service...).

Au-delà du développement d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle, les participants à la concertation ont invité la CASA à impulser la **mise en œuvre du télétravail, avec la création d'espaces de co-workings dans le Moyen et le Haut-Pays, et de PDE/PDIE** étendus à l'ensemble des établissements accueillant du public, afin de réduire les déplacements. Des mesures incitatives ou à l'inverse dissuasives ont d'ailleurs été envisagées afin d'impliquer l'ensemble des acteurs économiques et éducatifs.

Enfin, un certain nombre de participants ont demandé à la CASA de réaliser les **aménagement routiers** nécessaires à la résorption de points noirs de circulation qui, sans attendre les effets des changements de comportement, seraient de nature à améliorer les conditions de déplacement.

Annexe 1 : Le questionnaire en ligne

PDU CASA – Atelier digital



Pour améliorer les mobilités de ses habitants et de ses entreprises, la Communauté d' Agglomération Sophia Antipolis révisé son Plan de Déplacements Urbains pour les 10 ans à venir.

Pour participer à cette révision, nous avons besoin de vous...
Contribuez dès maintenant en répondant au questionnaire en ligne sur les actions à poursuivre ou engager sur la période 2018-2028

Pour en savoir plus sur le Plan de Déplacements Urbains et sa révision :
[cliquez ici](#)

Date limite de réponse au questionnaire : le 11 mars 2019

Fiche identité

Les informations seront traitées en interne à la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et resteront strictement confidentielles.

1. Votre statut *

- Actif
 Retraité
 Sans emploi
 Étudiant
- Autre (veuillez préciser)

2. Quel est le code postal de votre lieu de résidence ?

3. Quel est votre lieu de travail / d'études (code postal ou nom de la ville)

4. Vous êtes

- un homme
 une femme

5. Votre âge *

- Moins de 18 ans
 18 – 24 ans
 25 – 34 ans
 35 – 59 ans
 60 ans et +

Mobilités : changeons nos comportements !

1. Selon vous, quels sont, parmi les propositions suivantes, les 4 axes d'actions prioritaires pour améliorer les déplacements sur votre territoire ? * (Classez de de 1 à 4 par ordre décroissant de priorité)

- Assurer du conseil en mobilité auprès des usagers et les accompagner dans de nouvelles pratiques de mobilité
- Offrir une information tout mode tout le temps sur comment se déplacer, à partir d'une application numérique unique, le compagnon de mobilité
- Limiter les déplacements par la promotion de l'usage du numérique, du télétravail et le développement de services publics itinérants
- Limiter les impacts négatifs de la voiture en développant les équipements et services de covoiturage, d'autopartage et en mutualisant / partageant l'offre de stationnement selon les usages et activités
- Favoriser la marche à pied et le vélo par des aménagements de voiries (routes, pistes cyclables, itinéraires piétons...) et la généralisation du stationnement vélo
- Accroître la place des transports en commun (fiabilité des horaires, cadencement optimisé, confort, voies réservées, information en temps réel, parkings multimodaux, coordination des trajets et des correspondances entre les différents réseaux de transport en commun et aménagement de gares en pôles d'échanges ...)
- Améliorer la logistique urbaine en harmonisant les réglementations communales en matière de livraison
- Favoriser la transition vers l'électro-mobilité en installant des bornes de recharge électrique
- Innover en multipliant les expérimentations et en confirmant Sophia Antipolis en tant que Laboratoire des mobilités innovantes

2. Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelles sont les 3 propositions qui vous semblent prioritaires pour assurer le conseil en mobilité ?

Classez de 1 à 3 - le 1 étant, selon vous, l'action la plus prioritaire

Proposer un conseil en mobilité direct personnalisé, adapté aux différents usagers, dans des lieux d'informations dédiés : points informations, agence de mobilité et en ligne.

Accompagner les entreprises, les établissements scolaires, les surfaces commerciales dans la mise en œuvre de leur Plan de Mobilité.

Aller à la rencontre du grand public pour le sensibiliser aux impacts de la mobilité et à toutes les solutions pour se déplacer.

Animer des communautés d'usagers en lien avec les différents modes de déplacement, notamment autour du vélo et du covoiturage.

Accompagner les projets nouveaux (logements, commerces, activités...) pour intégrer l'accès et la mobilité dès leur conception.

Quelles autres actions pour assurer le conseil en mobilité sur votre territoire souhaiteriez-vous proposer ?

3. Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelle est la proposition qui vous semble prioritaire pour réduire les déplacements ?

Promouvoir l'utilisation du numérique dans les activités (entreprises, commerces, services) permettant de rationaliser et limiter les déplacements.

Promouvoir le télétravail afin de diminuer les déplacements domicile-travail aux heures de pointe : permettre au salarié de travailler hors des locaux de l'entreprise, en utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC).

Proposer des services publics ou commerciaux itinérants de manière à les rapprocher de leurs publics et réduire ainsi les déplacements (services administratifs, bibliobus, bus épicerie, tournée de boulanger, etc...).

Quelles autres actions pour réduire les déplacements sur votre territoire souhaiteriez-vous proposer ?

PDU CASA – Atelier digital

4. Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelles sont les 3 propositions qui vous semblent prioritaires pour limiter les impacts négatifs de la voiture ?

Classez de 1 à 3 - le 1 étant, selon vous, l'action la plus prioritaire

Mutualiser/partager l'offre de stationnement selon les usages/activités (public/privé, jour/nuit, semaine/week-end).

Réserver des places de stationnement destinées au co-voiturage.

Favoriser la pratique du covoiturage par la formation aux applications mobiles et par la mise en place de lignes de covoiturage.

Faire connaître l'autopartage : accompagner les solutions d'autopartage sur le territoire.

Implanter des bornes de recharge électrique sur le territoire.

Quelles autres actions pour limiter les impacts négatifs de la voiture souhaiteriez-vous proposer ?

5. Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelles sont les 3 propositions qui vous semblent prioritaires pour favoriser l'utilisation des transports en commun ?

Classez de 1 à 3 - le 1 étant, selon vous, l'action la plus prioritaire

Mettre en service le bustram Antibes Sophia Antipolis.

Réserver des voies dédiées aux bus pour améliorer leurs temps de parcours.

Accéder aux services du réseau en temps réel via une application mobile.

Optimiser le transport à la demande pour plus de souplesse.

Proposer des parkings multimodaux, où passer de la voiture au bus, au vélo ou au covoiturage.

Coordonner les trajets, les horaires, les tarifs des lignes de bus entre le réseau Envibus et les réseaux voisins pour qu'ils soient cohérents par bassin de vie.

Aménager les gares en pôles d'échanges multimodaux (Villeneuve-Loubet, Biot et Juan-les-Pins et Golfe Juan).

Quelles autres actions pour favoriser l'utilisation des transports en commun souhaiteriez-vous proposer ?

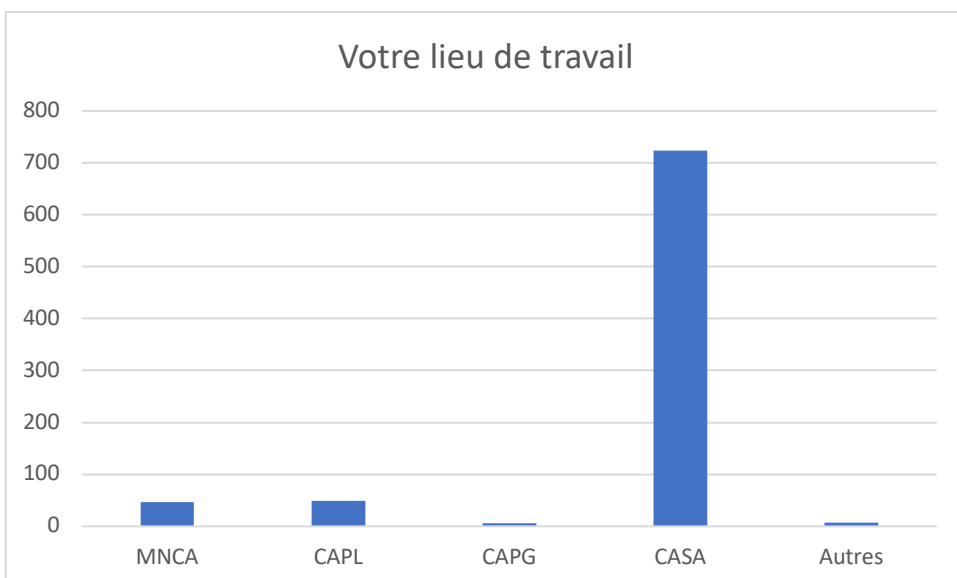
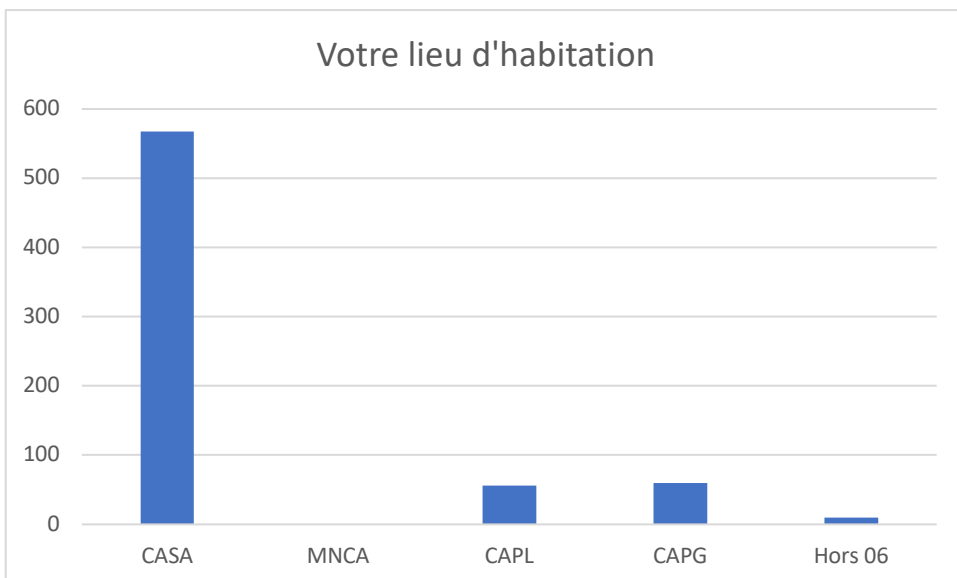
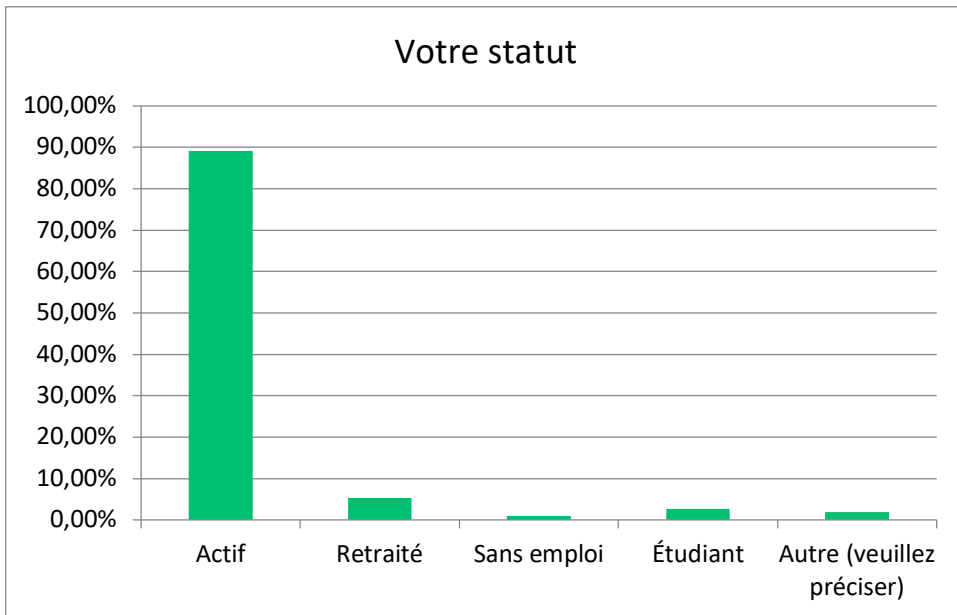
6. Quelles autres actions souhaiteriez-vous proposer pour améliorer les déplacements sur votre territoire

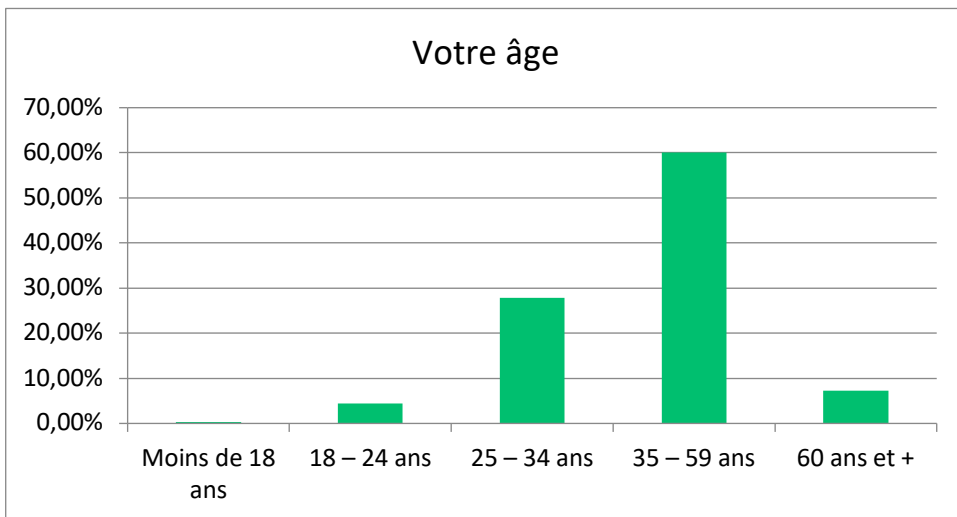
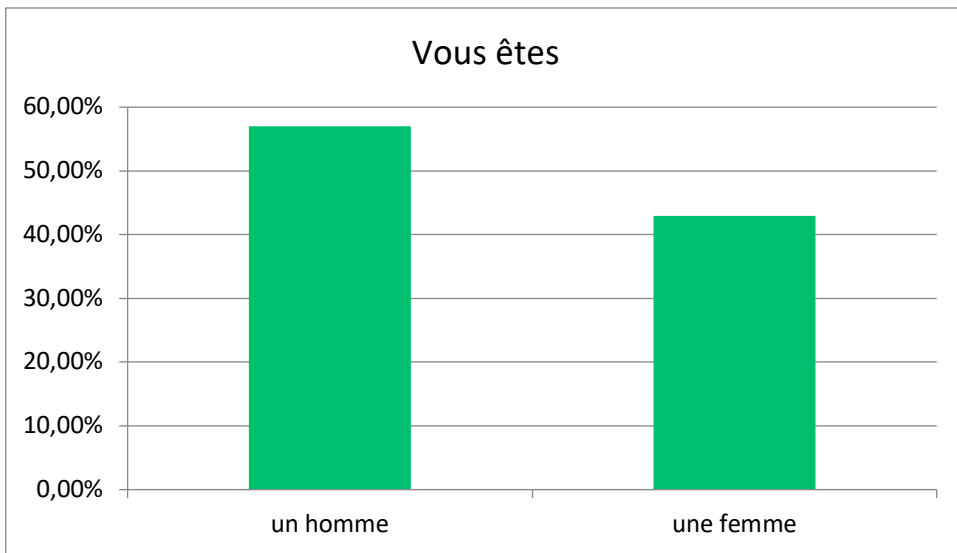
Merci d'avoir contribué à l'élaboration du PDU de la CASA

Les résultats seront communiqués sur le site du PDU (<http://www.pdu-casa.fr/>), à l'issue de la concertation.

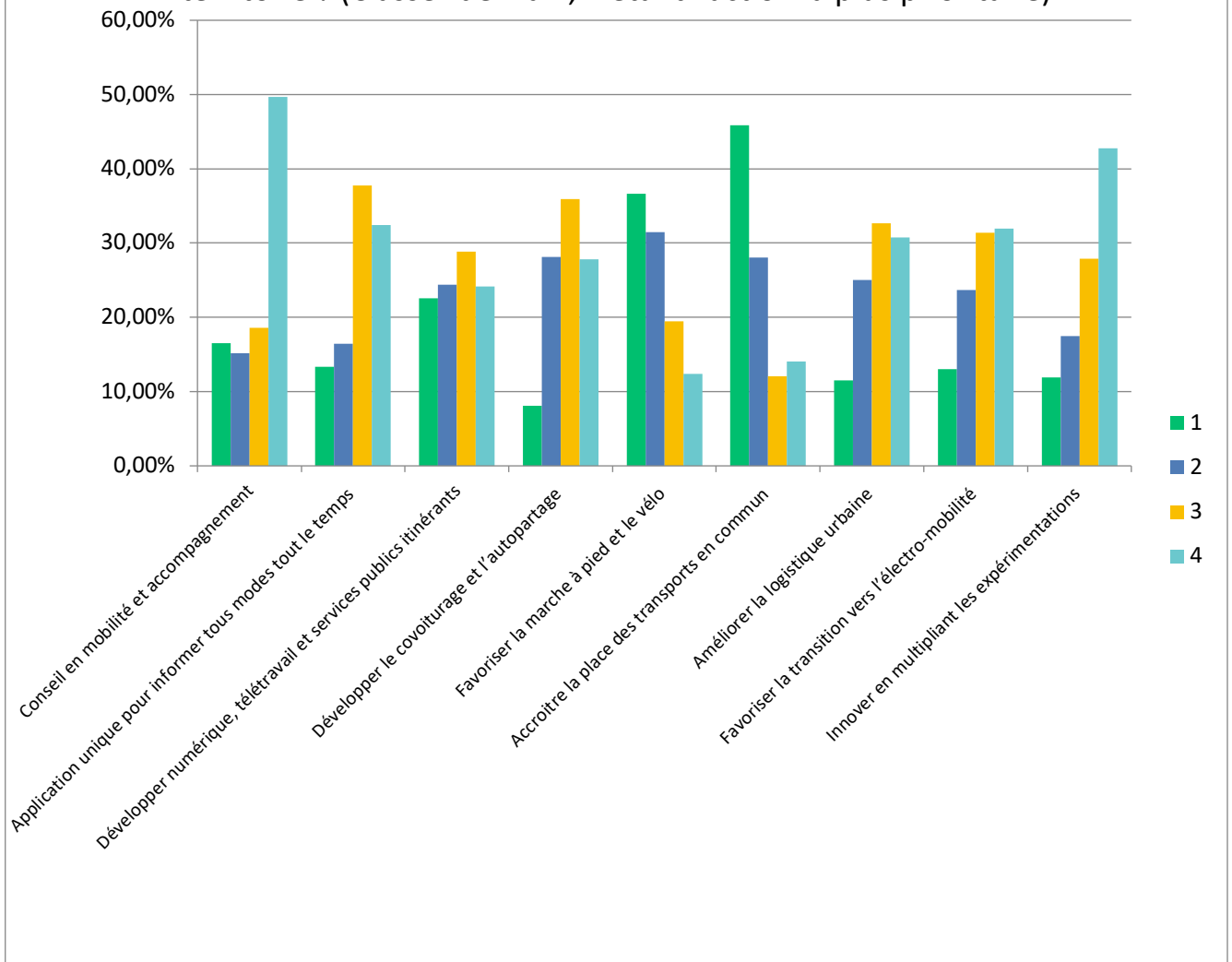
4 / 4

Annexe 2 : Les résultats quantitatifs de l'atelier digital

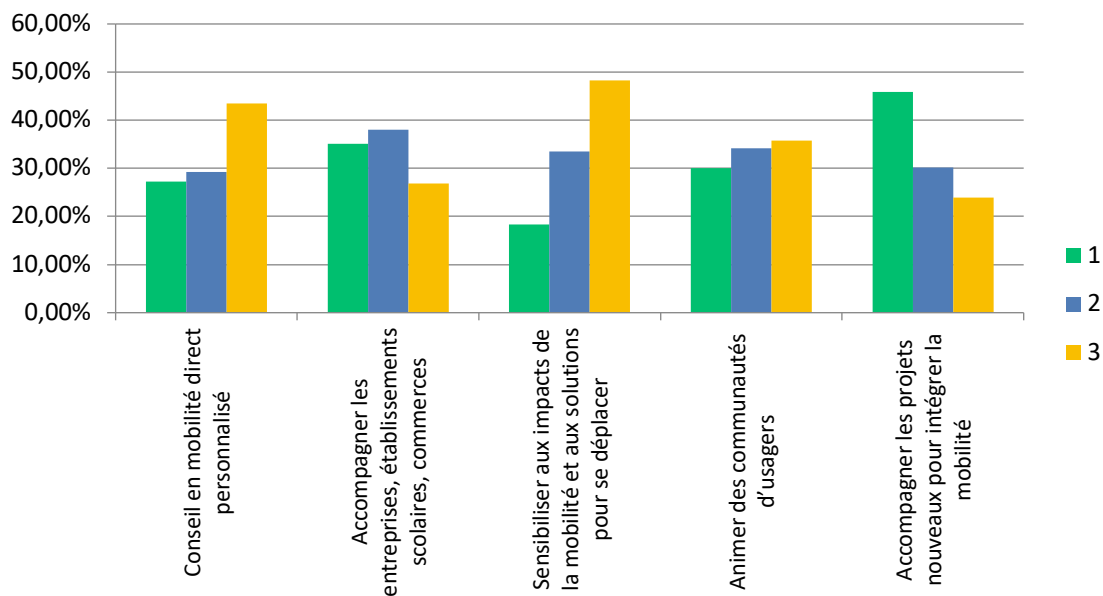




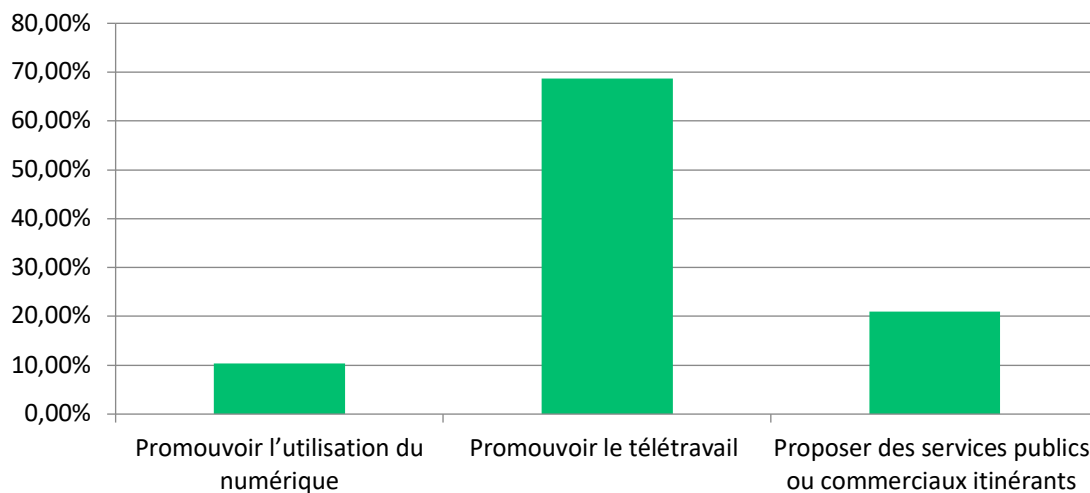
Selon vous, quels sont, parmi les propositions suivantes, les 4 axes d'actions prioritaires pour **améliorer les déplacements** sur votre territoire ? (Classez de 1 à 4, 1 étant l'action la plus prioritaire)



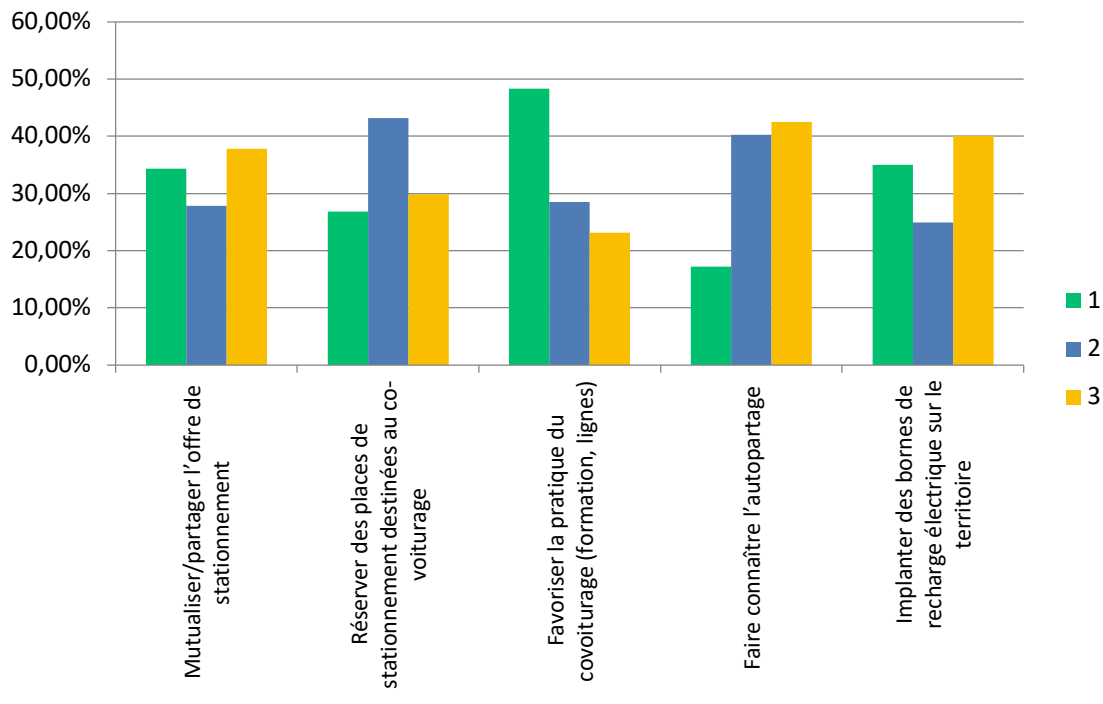
Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelles sont les 3 propositions qui vous semblent prioritaires pour assurer le **conseil en mobilité** ?
(Classez de 1 à 3, 1 étant l'action la plus prioritaire)



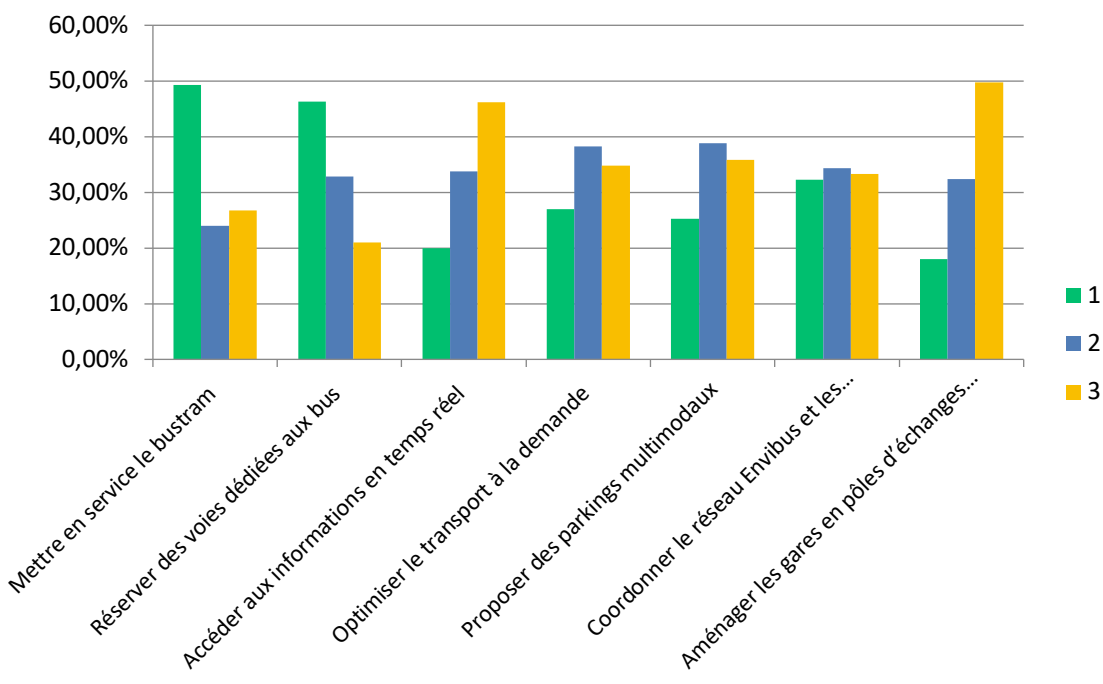
Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelle est la proposition qui vous semble prioritaire pour **réduire les déplacements** ?



Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelles sont les 3 propositions qui vous semblent prioritaires pour **limiter les impacts négatifs de la voiture ?**
(Classez de 1 à 3 - 1 étant l'action la plus prioritaire)

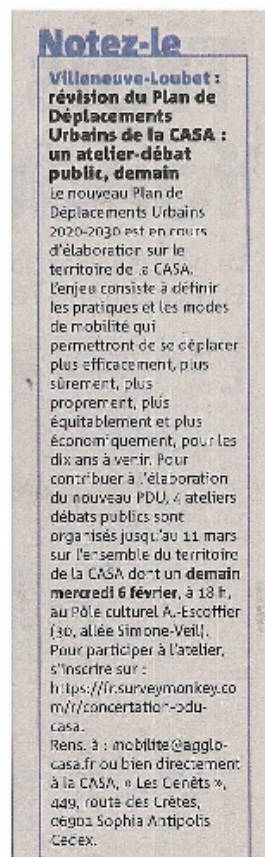


Parmi les propositions d'actions ci-dessous, quelles sont les 3 propositions qui vous semblent prioritaires pour **favoriser l'utilisation des transports en commun ?**
(Classez de 1 à 3 - 1 étant l'action la plus prioritaire)



Annexe 3 : Les retombées médias

- Site internet WebTimeMedias : <http://www.webtimemedias.com/article/la-casa-revise-son-plan-de-deplacements-urbains-20190204-63729>
- Site internet Ecobiz : https://www.var-ecobiz.fr/jcms/prd_1150943/fr/encore-quelques-jours-pour-participer-a-la-concertation-publique-du-pdu-de-la-casa#.XIEuzhNKjq0
- Site internet Basta Ligne Nouvelle Biot : <https://bastalinenouvellebiot.wordpress.com/2019/02/25/plan-de-deplacements-urbains-de-la-communaute-dagglomeration-sophia-antipolis/>
- Site internet Nice Matin : <https://www.nicematin.com/vie-locale/vous-voulez-ameliorer-vos-deplacements-dans-lagglomeration-de-sophia-antipolis-repondez-a-cette-grande-concertation-en-ligne-298531>
- 05/02/18 – Nice Matin



- 08/02/18 – Nice Matin

Villeneuve-Loubet : on se déplace comment ?

35 habitants de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis ont répondu présent à l'atelier participatif organisé mercredi soir au Pôle Auguste Escoffier de Villeneuve-Loubet

La voiture est inutilisée 95 % du temps. Les 5 % restant, 80 % des conducteurs sont seuls dans leur véhicule. Face à ce constat, la CASA souhaite faire évoluer les façons de se déplacer pour sortir du « tout voiture ». Pour cela, il faut trouver une véritable alternative à l'automobile. C'est bien l'objectif de la révision du plan de déplacements urbains qui doit prendre forme fin 2019. Et de la réunion qui était organisée mercredi soir. Et dans l'assemblée, les idées ont fusé.

Vélos, covoiturage...
Mettre des voies spécifiques pour les transports en commun, développer l'intercommunalité des transports entre la CASA



La CASA veut changer les mentalités en matière de déplacement urbain.

(Photos Clément Tiberghien)

et la Métropole, réaliser une piste cyclable sur la route de Grasse à Villeneuve, développer un service de covoiturage entre parents d'élèves pour les conduites du matin, ou en

core le ticket unique, « Ça s'appelle la carte bleue ! » lance Guilhem, 31 ans. Sylvie Ponthus, directrice adjointe mobilité, déplacement et transport à la CASA qui participait à cet

atelier participatif le reconnaît : « Ce n'est pas l'intention qui fait l'usage. Certaines initiatives, inspirées d'une demande réelle des locaux ont fait un vrai flop. » Le vélo électrique

en location a, quant à lui, le vent en poupe. « Ils sont déjà tous réservés jusqu'au 15 août, alors on va en acheter dix autres ! » se réjouit Thierry Occelli. L'atelier participatif s'est con-

clu par un mot, un seul, de la part de chaque participant. Après nécessaire et convergent, un petit malin lance : « Autopartage, je suis à pied ce soir ! » Pour Thierry Occelli, vice-président de la CASA, délégué à la mobilité et aux transports, l'idée de cet atelier c'est de « venir devant vous pour recueillir un maximum d'idées et les associer à ce qui existe déjà. » Avant d'ajouter « 10 % de voitures en moins et on n'a plus de congestion. Il faut, ce soir, définir les pistes les plus importantes à vos yeux, et y trouver la meilleure solution. » Alors peut-être que cette première réunion aura posé des pistes de réflexion...

CLÉMENT TIBERGHIE
ctiberghien@nicematin.fr

- 12/02/18 – Nice Matin

Déplacements : mobilisez vous pour la mobilité !

La révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) est sur les rails. Les habitants de la Casa ont pu participer à quatre ateliers pour exprimer des propositions et initier des réflexions

Depuis 2008, et l'adoption du premier Plan de Déplacements Urbains (PDU), le tout premier de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (Casa), beaucoup d'eau a coulé sous les ponts. Et beaucoup de voitures se retrouvent encore coincées dans des bouchons, surtout aux portes de la technopôle ! Il est donc urgent de réviser, pour les dix ans à venir, ce PDU. En faisant appel aux principaux concernés : les habitants. « Nous n'avons pas voulu imposer des solutions toutes faites mais donner des axes », ont rappelé Jean Leonetti, président de la Caa et Thierry Occelli, en charge des transports et des mobilités au sein de l'agglo. La concertation, première étape, pour dépeussier un PDU dépassé.

Bilan : peut mieux faire

Depuis dix ans, tout n'est pas sombre, bien sûr. Les mesures mises en place, achevées ou en cours de réalisation, ont permis d'améliorer les services de transport en commun, avec la modernisation du réseau Enzibus, la réalisation du pôle d'échanges d'Antibes, le bus-tram entre Antibes et Sophia, dont la première mise en service est prévue fin 2019, à SophiaTech, le réaménagement de la gare routière de Valbonne et des gares SNCF de Biot et de Villeneuve-Loubet. Le covoiturage, avec la création d'applications pour smartphone, a démarré. L'utilisation du vélo, avec l'aménagement de pistes cyclables et l'utilisation de l'assistance électrique, est encouragée avec le soutien dynamique d'associations, formant la Communauté d'usager du vélo à Sophia. Même coup de pouce



Dernier des quatre ateliers menés dans le cadre de la concertation sur le PDU à rassemblé plus d'une centaine de personnes. (Photo J.-S. Gio-Antomarchi)

pour faciliter la marche à pied, avec la réalisation de zones sécurisées, la piétonisation des centres-villes... Mais, on peut mieux faire. C'est du moins l'ambition affichée.

Plus d'intermodalité

C'est l'évidence. En matière de transport, une communauté d'agglomération ne peut pas fonctionner toute seule. Le futur PDU va approfondir un meilleur maillage du territoire, notamment pour l'aménagement de parkings-relais multimodaux (passage de la voiture au bus, au vélo ou au covoiturage). Un travail de meilleure cohérence menée avec les agglomé-

rations voisines, notamment pour une coordination des trajets et des horaires entre les différents réseaux de bus. Une étude avec le Département est prévue cette année, en liaison avec Escota.

Inciter à changer les comportements

Pas question de bannir l'automobile hors les « murs » de Sophia Antipolis. Pour l'instant, du moins. Même si une proposition d'installer un péage a fusé parmi les propositions citoyennes... « Le sans-voiture n'existera pas. Il faut apprendre à l'utiliser avec justesse », insiste Thierry Occelli. Par exemple, en accentuant les plans de dé-

placements d'entreprise, interentreprises ou d'administration pour développer le télétravail, le décalage des horaires de sorties, etc.

La navette autonome de retour

La navette autonome, c'est-à-dire sans chauffeur, sera bientôt de retour à Sophia. Le VRA (Véhicule Routier Autonome) progresse. Après des tests l'an dernier, une nouvelle expérimentation en situation réelle aura lieu à Saint-Philippe. Sophia Antipolis veut confirmer son rôle de « laboratoire des mobilités innovantes ».

M.-C. A. ET B. C.
antibes@nicematin.fr

Changer nos habitudes ?

C'est révélateur : l'atelier dédié au thème « accompagner le changement de comportements » n'a pas immédiatement attiré la foule, lors de la réunion à Antibes. Une seule jeune femme, courageuse, s'est installée à la table. « C'est révélateur », sourit-elle, un brin ironique. Heureusement, d'autres personnes l'ont rejoint. Changer nos comportements pour aller travailler, pratiquer un loisir, consommer, etc est un grand défi. Difficile de se passer de son auto qui est comme un prolongement de nous-même. Un réflexe. Pourtant, c'est un fait, « la congestion ne cesse d'augmenter » et la pollution aussi. Dans les Alpes-Maritimes, territoire sans usines, ou presque, 85 % de la pollution de l'air provient du trafic routier. Essentiellement des véhicules coincés dans les ralentissements et en majorité avec une seule personne à bord ! Bouchons à répétition. Essentiellement sur l'autoroute, aux heures de travail, de sorties des établissements scolaires... Aujourd'hui, c'est primordial : salariés, étudiants, parents, touristes, et chacun doit adopter de nouvelles pratiques. Mais pas tout seul. Accompagner cette évolution est l'un des enjeux proclamés de la révision du PDU. Certainement, même, l'axe fort. Mais il faut commencer à identifier le moyen ou les moyens de faire changer nos habitudes.

Repères

■ Plus de 25 000

C'est le nombre de véhicules aux heures de pointe le matin aux accès de la technopôle.

■ 300 000

La quantité de personnes exposées aux dépassements des valeurs limites pour les polluants à cause des congestions routières (Source Air PACA 2018).

■ 25

Le nombre de jours de travail perdus, par an et par accès sur la route entre Nice et Sophia !

Des ateliers et une e-concertation

« Je vais proposer des navettes pour accéder au plateau de la Geroupe. L'ouverture prévue du phare au public va entraîner encore plus de véhicules ». C'est l'une des idées, pas saugrenues du tout, émises lors de l'atelier antibois. La réunion a clôturé une série de trois autres réunions, au Rouret, à Valbonne et à Villeneuve-Loubet. Cinq axes ont été débattus : « Comment favoriser la pratique du vélo et de la marche ? Comment favoriser l'utilisation des transports en commun ? Comment modifier les pratiques de mobilité ? Comment réduire la place de la voiture individuelle ? »

À Antibes, près 80 personnes ont participé aux ateliers. Près de 150 propositions ont été recueillies. Les données des quatre réunions sont en cours d'analyse par le cabinet qui a aidé à l'organisation des ateliers. Une synthèse sera officiellement présentée dans une quinzaine de jours. En attendant, la concertation se poursuit jusqu'au 11 mars. On peut émettre ses idées en participant à un atelier digital, surveyMonkey.com/fr/concertation-pdu-casa ou par mail mobilite@agglo-casa.fr. Des registres PDU sont disponibles dans les mairies.



À Valbonne, les participants affichent leurs propositions. (Photo B. C.)