



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SOPHIA ANTIPOLIS

AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL « AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE »

Rédigé par

Stéphane NEDONSEL Vice-Président en charge du groupe AT,
Ugo POCHY (TraViSA), Florent MOREL (TraViSA) et Nicolas MAURENT (TraViSA)

CRÉATION ET AMÉNAGEMENT D'UN RÉSEAU COHÉRENT DE PISTES CYCLABLES

sur le territoire de la CASA

AVIS proposé au vote de l'assemblée plénière du conseil de développement réunie
le 24 mai 2016

PRÉAMBULE :



PLU et déplacements **Modes actifs**

Les déplacements à pied et à vélo sont stratégiques pour le développement équilibré d'un territoire car ils représentent un potentiel important de report modal pour les déplacements courts. En effet, selon l'Ademe, « 1 trajet en voiture sur 2 est inférieur à 3 kilomètres. Faire 500 mètres à pied prend 8 minutes, évite la recherche de place de stationnement et les problèmes de surconsommation et de pollution liés au démarrage. Pour parcourir jusqu'à 5 kilomètres, le vélo est le mode de transport le plus rapide ! ».

trafics supportés par les voies traversantes. Certains PLU évoquent les temps d'accès aux pôles alentours (par la voiture le plus souvent) mais ils restent rares à exprimer les enjeux de mobilité en temps de parcours ou en distance.

Les PLU les plus aboutis en matière de déplacements sont ceux qui évoquent de façon approfondie les modes actifs aussi bien dans le diagnostic que dans la mise en œuvre. Mais, si l'offre (cheminements, itinéraires) est bien détaillée, les pratiques sont peu analysées.

▪ Les modes de déplacements actifs : de bons remèdes à biens des maux

L'activité physique, sans être une pratique sportive intense, est un formidable outil de prévention de certaines maladies et permet plus généralement d'améliorer la santé physique et mentale.

Ainsi, en 2010, l'étude Atout France évaluait que la pratique actuelle du vélo engendrait des gains pour la sécurité sociale de 5,6 Milliards d'€.

Cela sans prendre en compte les externalisations positives qui résultent de cette pratique : diminution de la pollution de l'air, ...

Forts de ce constat, certaines villes et/ou départements ont expérimenté depuis 2012 le concept de « sport sur ordonnance » afin de prescrire dans un cadre thérapeutique la pratique encadrée d'une pratique sportive modérée (vélo, marche).

Hormis le gain sur la santé physique, d'autres effets positifs se font aussi sentir sur les plans social et psychologique avec une meilleure confiance et estime de soi, une socialisation améliorée pour des personnes qui éprouvaient des difficultés à avoir une vie sociale épanouie.

Prévenir certaines maladies, améliorer la santé physique et psychologique mais aussi créer du lien social, redonner confiance en soi et bien évidemment acquérir de l'autonomie dans les déplacements tout en préservant le portefeuille du patient et de la société ainsi que la qualité de l'air, **les modes actifs prennent tous leurs sens.**

- **Le vélo ne doit pas apparaître comme une revendication mais comme une solution**

Le transport est non seulement un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre (GES), mais aussi un secteur qui devrait connaître une croissance importante si rien n'est fait (scénario dit « business as usual »).

Aucun autre moyen de transport ne peut, seul être crédible devant la prédominance de la voiture thermique. C'est donc tout un système alternatif qui doit être construit.

Les transports en commun sont onéreux, les parking-relais (P+R) pour voitures le sont également, entraînant de plus des effets pervers.

Le vélo est la solution idéale pour les premiers ou derniers kilomètres, permettant de démultiplier ainsi l'efficacité du transport public.

De plus, pédaler, est bon pour la santé publique, accessible au plus grand nombre, bon marché pour les collectivités, cela n'émet ni GES, ni particule fine.

Ainsi, il est dommage de le déconsidérer en confondant peu onéreux et gratuit, en confondant simple et dépassé, en confondant sport et transport, en confondant activité physique bénéfique et inconfort de l'effort excessif.

En temps de multiples crises, économique et environnementale, il faut investir dans le vélo !

- **L'urbanisme : la clé d'une politique vélo cohérente**

L'hémorragie de surfaces commerciales périphériques constatée depuis quelques années partout en France est une opportunité pour les adeptes du vélo de tisser des liens avec les commerçants de centre-ville.

Il faut se fier en ce sens à l'étude de la FUB (www.fubicy.org) qui démontre que les citoyens cyclistes sont de meilleurs clients pour les commerces de proximité.

LA SITUATION :

La CASA a un potentiel énorme de développement de son réseau de pistes cyclables. Nous vous présentons ici les idées et besoins qui ont été remontés par les cyclistes et signalés à TraViSA.

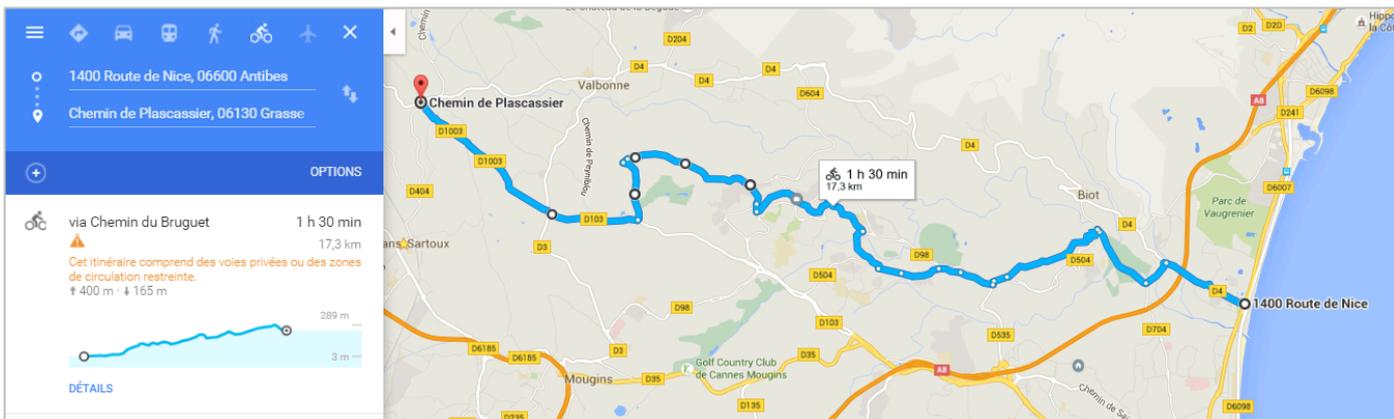
1. Les voies à aménager ou à construire

Nous considérons comme prioritaires de terminer 2 pistes structurantes d'environ 20 km.
Les travaux à réalisés ne sont pas très importants et apportent un gain énorme.

- **Piste cyclable continue de Biot plage à Plascassier (Axe S-E/N-O) :**

Plascassier - Juan les pins par Sophia Antipolis 17.3 Km / 1H30 montée cumulée 400m, descente 170m
Cette piste est à finaliser après la piste Juan à Plascassier.

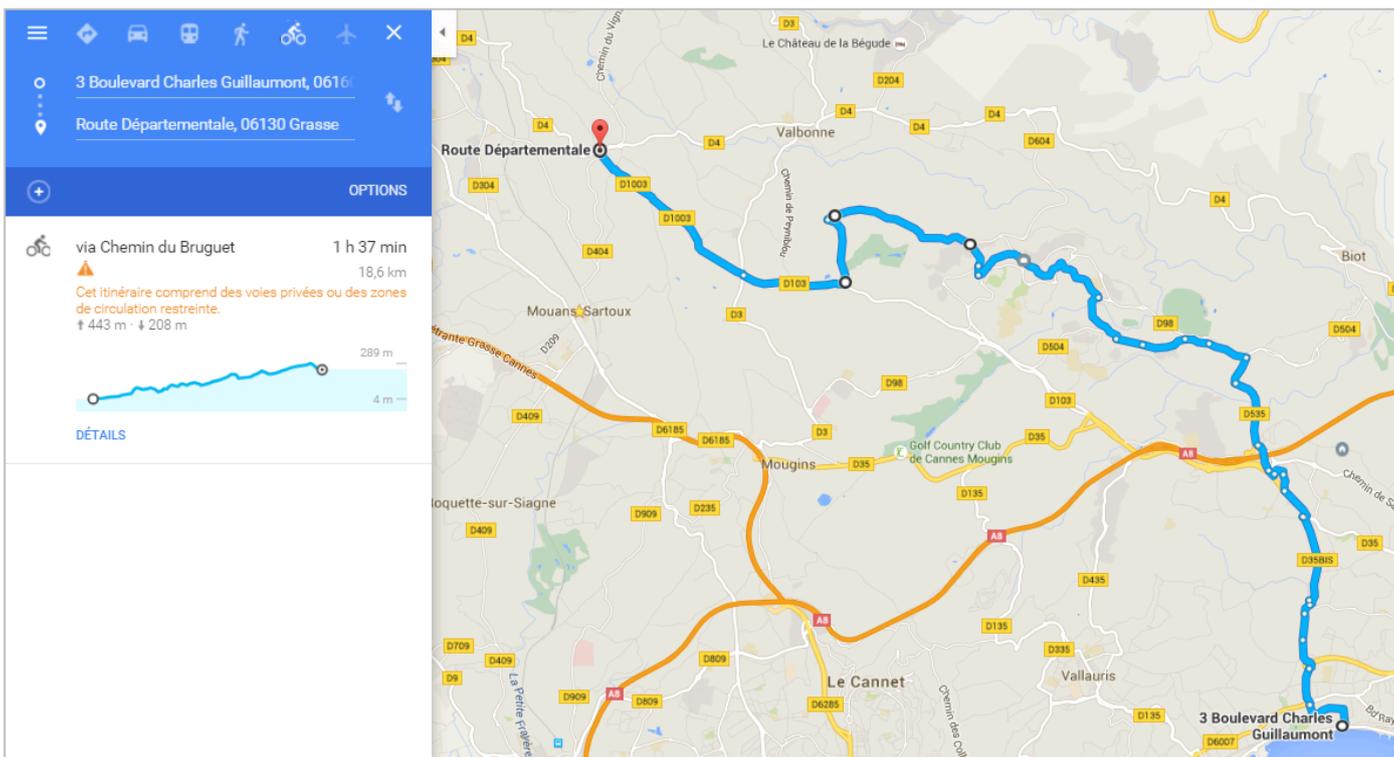
Il manque 250 m (Biot Routes des colles) + 2300m (Biot D504 et D4) = 2550 m sur 17 300 m soit 15% du parcours.



- **Piste cyclable continue de Juan les Pins à Plascassier (Axe S / N) :**

Plascassier Juan les pins par Sophia Antipolis 18.8 Km (montée cumulée 230m, descente 460m) : durée actuelle 1H22 après travaux 49 mn.

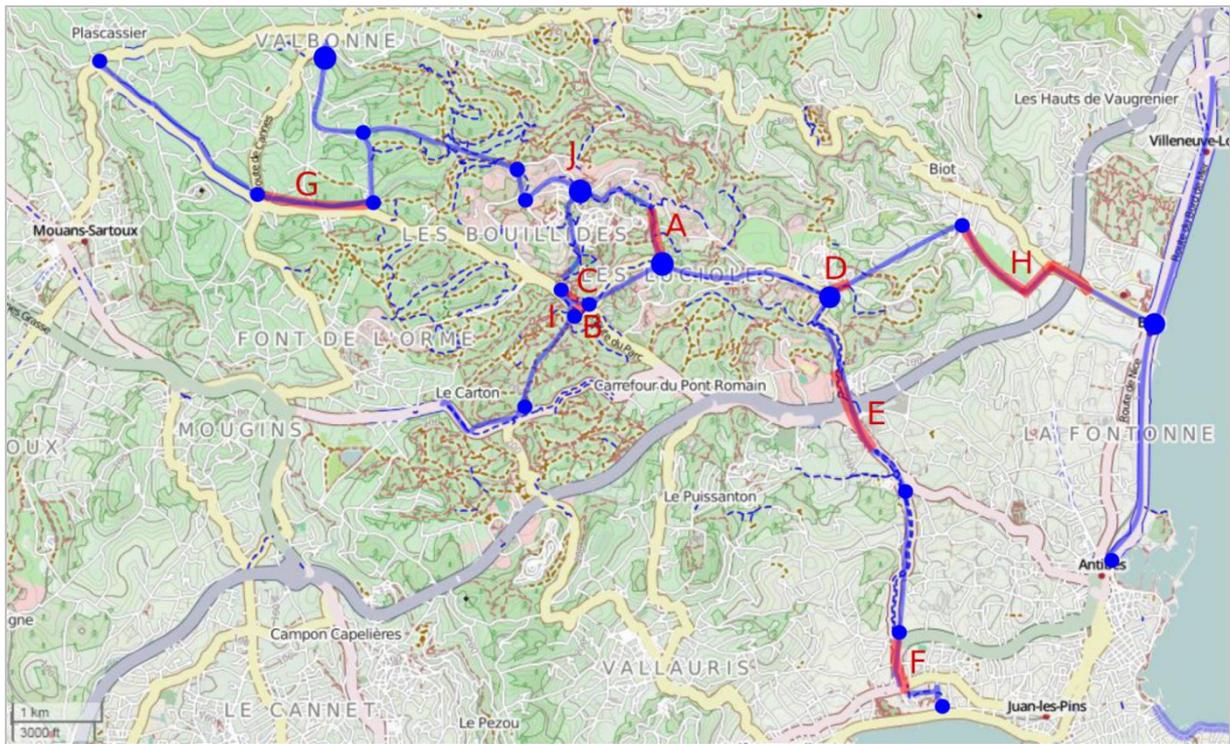
Il manque 650 m (ANTIBES) + 1 100 m (Antibes) + 750 m (Valbonne à la frontière de Biot rue Albert Caquot) + 1400 m (D103 Valbonne) + 300m (D103 Grasse) = 4 200 m sur 18 600 m soit 23% du parcours.



2. Les travaux d'amélioration à réaliser

Toutes les cartes et explications sont à votre disposition en annexes.

Nous sommes à votre disposition pour des explications plus détaillées.



3. Idées pour faciliter la vie des cyclistes

Ajouter à la gare multimodale et dans les parkings relais :

- des distributeurs de pièces détachées (chambres à air, rustine, ...) ;
- présentoir à outils comme ils en existent dans les stations de ski à côté des remontées mécaniques ;
- des points air comprimée ;
- point d'eau ;
- banc public.

4. Outils à la disposition de tous

- Plan des pistes cyclables [<http://travisa.org/cartographie/pistes-cyclables-de-sophia-antipolis/>]
- Carte participative (type wikipedia) [<http://umap.openstreetmap.fr/en/map/infrastructures-cyclables-dans-le-departement-des-50504#12/43.6200/7.0374>]
https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/projet-reseau-pistes-cyclables-casa_61072#10/43.7146/7.0084
- Outil cartographique participatif [<http://www.openstreetmap.org/#map=17/43.59210/7.11923>]

5. Le saviez-vous ?

Outre ses bienfaits sur la qualité de l'air et la santé, le vélo est un secteur à fort potentiel qui génère chaque année 4,5 milliards de retombées économiques et représente 35 000 emplois.

CONCLUSION :

Attendu que la CASA doit être un territoire innovant car, le territoire de la première technopôle d'Europe,

Attendu que la demande de la population active est de plus en plus forte en termes de mode de déplacements actifs dans des conditions de sécurité suffisantes,

Vu les impacts négatifs que peuvent engendrer une congestion de la circulation et la pollution due à ces embouteillages sur l'économie de la CASA,

Vu la portée du Plan Climat,

Vu les préconisations du Grenelle de l'Environnement,

Vu les différentes publications du CEREMA, de l'ADEME et de l'INPES sur l'importance du développement des modes actifs de déplacement.

Le CDD CASA souhaite que la CASA devienne moteur dans les Alpes-Maritimes sur la question du développement des modes actifs de déplacement.

Le CDD CASA souhaite que la CASA favorise la création sur son territoire d'un réseau cohérent de pistes cyclables et cheminements piétonniers.

Ainsi nous demandons :

- Que la CASA, étudie sur son territoire : les propositions de tracés que nous lui avons fait et nous fasse un retour,
- Que la CASA corrige les points dangereux en s'appuyant sur les expériences du Club des Villes Cyclables,
- Que la CASA améliore le réseau existant en s'appuyant sur les expériences du Club des Villes Cyclables,
- Que la CASA nous communique un point de contact unique pour suivre les sujets de ce dossier,
- Que la CASA publie un état d'avancement de la construction de ce réseau au travers de la diffusion d'une carte du réseau (internet ou papier) dans tous les lieux publics.

et

- Que la CASA lance un appel à projet de déploiement sur son territoire d'un système de VLS (Vélo en Libre Service) avec des VAE (Vélo à Assistance Electrique).

SOPHIA ANTIPOLIS, le 07 avril 2016

Stéphane NEDONSEL, Vice-Président
Groupe Aménagement du territoire,
Energie Renouvelables



Bernard TOMASINI,
Président du Conseil de Développement de la
Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis

