

A : **François-Xavier KOEMPGEN**
Directeur ECP
Mission Evaluation Contrôle de gestion et Partenariat

S/c : **Sylvie PONTUS**
Directrice par intérim - Direction Déplacements Infrastructures Risques

De : **Brice PERIE**
Chargé de projets Déplacements - Direction Déplacements Infrastructures Risques

Date : février 2017

Page :

Pièces jointes : Avis CDD sur les cheminements cyclables

Objet : Retour sur l'avis du Conseil de Développement de la CASA - groupe de travail Aménagement du Territoire : Création et Aménagement d'un réseau cohérent de pistes cyclables sur le territoire de la CASA

Introduction - Contexte

Suite à la publication de la loi MAPTAM de janvier 2014, les Autorités Organisatrices de Transports urbains (AOTU) sont modifiées en tant autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes, et notamment concernant le développement des modes actifs.

Le développement de ces modes actifs par des itinéraires identifiés praticables en vélo et VAE, accessibles, sécurisés, confortables, et lisibles, pour répondre aux problèmes de congestion routière au niveau des accès à Sophia Antipolis, est une solution de mobilité sur laquelle la CASA souhaite porter ses efforts sur les années à venir. La création de la communauté d'utilisateurs de cyclistes et d'utilisateurs du VAE à Sophia Antipolis à l'automne 2016, en partenariat avec l'ADEME, va dans ce sens.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la CASA joue donc un rôle prépondérant dans la planification de la mobilité sur son territoire : élaboration de schéma directeur modes doux notamment à travers le PDU, travail de coordination avec l'ensemble des acteurs du territoire, les gestionnaires de voirie afin de créer des synergies et en proposant ses compétences techniques, le tout pour aboutir à une planification cohérente de la mobilité.

Néanmoins, en ce qui concerne la réalisation des infrastructures, qu'elles soient routières, cyclables ou piétonnières, il est important de rappeler que la CASA n'a pas la compétence pour effectuer ces travaux.

La réalisation des aménagements cyclables et piétonniers, relèvent des gestionnaires de voirie (Villes, Département). Dans le cadre de l'article 20 du texte de la loi LAURE, loi visant à favoriser les modes de déplacements économes en énergie et moins polluants, les aménagements cyclables sont désormais à intégrer à tous les travaux neufs ou de rénovation de voiries. Les seuls travaux engagés directement par la CASA sont ceux du bus-tram dans le cadre de sa compétence de transport urbain. C'est à ce titre qu'elle peut engager la réalisation des aménagements cyclables le long de la plate-forme du bus-tram.

Cependant, la CASA ne manque pas de se rapprocher de ces gestionnaires afin d'étudier leur mise en œuvre dans une démarche collaborative.

La priorité de la CASA sur la période 2017-2019 est de traiter les accès cyclables et la desserte de Sophia Antipolis, afin d'apporter une solution de mobilité durable et efficace pour répondre aux problématiques de congestion routière sur le territoire.

Préconisations n°1 et 2 : Réponse aux propositions de tracés et corrections des points dangereux

1) Tronçon A : Rue Albert Caquot (priorité 2017-2019)

Dans le cadre des travaux de réfection de la rue Caquot, les aménagements cyclables sont en cours d'études. L'enjeu est la liaison cyclable entre la route des Lucioles et la piste existante au niveau du collège de l'Eganaude, ainsi que la route des Dolines.

Le projet prévoit l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle, côté Ouest entre le giratoire Albert Caquot et la piste de la Source. Comme cela est préconisé dans l'avis, les études envisagent de faire prolonger la piste cyclable sur la piste de la Source puis sur le sentier piétonnier à l'arrière du terrain de boules, afin d'éviter la contrainte de rétrécissement du pont et l'inconfort de la proximité de la voie. Elle viendra ensuite se connecter au chemin d'accès au gymnase et à la piste cyclable existante de l'Eganaude. Enfin, est étudié un dernier tronçon longeant la rue Caquot (en retrait de quelques mètres), pour rejoindre l'intersection rue Caquot/Route des Dolines.

Dès les études suffisamment avancées et validées par ses financeurs, elles seront portées à votre connaissance courant 2017, pour des travaux sans doute courant 2018. Cette opération étant portée par la SPL Sophia, la CASA s'engage à veiller sur la bonne réalisation de celle-ci et notamment sur le respect de la réalisation des aménagements cyclables.



Aménagement cyclable étudié rue Albert Caquot (en rouge)

2) Tronçon B : Traversée de la Route du Parc RD 103 carrefour des lucioles (priorité 2017-2019)

Cette traversée est un enjeu majeur de sécurité, et le maillon manquant empêchant la continuité de 7 kms cyclables. Elle doit donc faire l'objet d'une réflexion prioritaire.

Deux propositions de traversées ont fait l'objet de discussions avec le Département, à l'occasion d'une visite du site organisée par la CASA en novembre 2016 :

- 1) 3 traversées piétons/cycles (voir schéma ci-dessous)
- 2) Une traversée piéton/cycles en diagonale avec bouton poussoir

Le principe en 3 traversées piétons/cycles a été retenue par le Département, Les études de faisabilité sont actuellement en cours de contrôle (régulation feux, marquage au sol, recul éventuel d'une ligne de feux) par le CD06.

Afin de garantir la continuité cyclable sur l'itinéraire, la réalisation des traversées n'est pas suffisante. Elle s'intègre dans une opération globale, et s'accompagne de l'aménagement de rampes de part et d'autre du passage sous la route du Parc (sens nord-sud) pour le passage des vélos, comme cela est préconisé dans l'avis. La réalisation de ces aménagements est espérée d'ici la fin de l'année 2017.



RD 504
Route des Lucioles

Nouveau parking
Terre plein central RD 103

Schéma de principe des 3 traversées cycles à réaliser sur carrefour des Lucioles RD 103

3) Tronçon C : Passage de la Bouillide/Chemin de la Source (priorité 2017-2019)

Les conditions de circulation et de visibilité sur le chemin de la Source permettent effectivement d'envisager la mise en place d'un contre-sens cyclable, conséquent à une limitation à 30 km/h de cette voie. La CASA s'est donc rapprochée en novembre 2016 des services de la ville de Valbonne et du Département pour engager la mise en place d'une zone de circulation apaisée et autorisation associée. Il est également demandé de la mise en place de la signalisation adéquate horizontale (pictogrammes au sol + fléchage) et signalisation verticale afin de pouvoir sécuriser la circulation des vélos en contresens par rapport à la circulation automobile. Ces dispositions sont prévues pour mi-2017 au plus tard.

4) Tronçon D : liaison entre le rond-point des Chappes et l'ancien chemin de Vallauris (priorité 2017-2019)

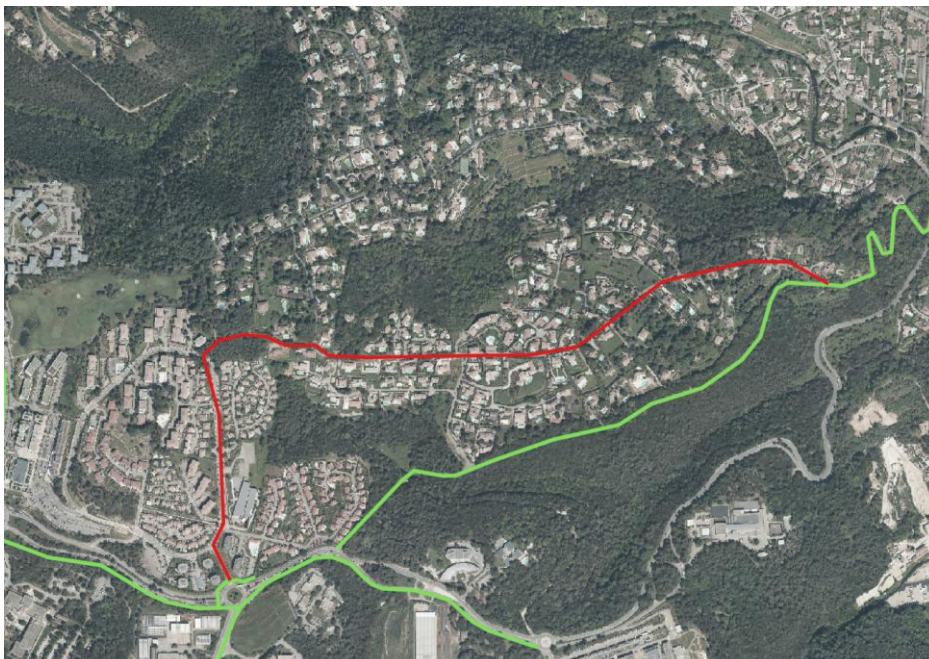
La traversée de la RD504 pour rejoindre le chemin de Vallauris n'est en effet pas envisageable du fait des conditions de sécurité. Cette impossibilité limite considérablement la continuité cyclable entre Sophia et Biot.

Après consultation auprès du Département, les emprises nécessaires ne sont pas suffisantes pour la réalisation d'une piste de 3 m du côté opposé de la piste existante le long de la RD504. Des négociations avec la copropriété juxtaposée avaient déjà été engagées et n'avaient pas pu aboutir.

Une piste unidirectionnelle de 1.50 m est possible à priori mais qui restera assez couteuse (maîtrise foncière, talus à creuser, mur de soutènement à réaliser et une arrivée sur le giratoire plutôt délicate). Le département peut mettre en étude cette section afin de trouver une solution à cette discontinuité impactant la circulation des vélos, mais les difficultés observées ci-dessus, en font un projet complexe qui ne peut donner lieu à une réalisation rapide.

Une première proposition pour assurer une continuité d'itinéraires entre Sophia et Biot, a été soumise aux associations de cyclistes dans le cadre de la communauté des usagers du vélo de Sophia :

- **Proposition n°1 : itinéraire du chemin de la Chèvre d'Or**



Itinéraire alternatif : Chemin de la Chèvre D'Or/piste des Soulières/Avenue Saint Philippe (en rouge)

Depuis le chemin de Vallauris, le cycliste emprunte le chemin de la Chèvre d'Or plutôt que de continuer comme aujourd'hui en direction de la RD504. Ce chemin est étroit et raide sur les 600 premiers mètres (nécessité d'une assistance électrique). Cependant le début du Chemin de Vallauris présente également une très forte pente. Cet itinéraire est davantage porté sur les sportifs ou aux personnes équipées d'un VAE. L'étroitesse de la voie ne permet pas de réaliser un aménagement cyclable mais une concertation avec la ville de Biot pour une circulation en zone apaisée peut répondre aux enjeux de sécurité. Au bout du chemin de la Chèvre d'or, le cycliste emprunte la piste forestière des Soulières sur environ 100 m, puis l'avenue Saint Philippe pour rejoindre le giratoire des Chappes et rejoindre la piste existante le long de la RD 504.

Après retour d'expérience de cyclistes ayant empruntant cet itinéraire, dans le cadre de la communauté vélo, il n'est pas privilégié pour du trajet domicile-travail dans le sens Biot → Sophia, car la raideur de la pente sur le début du chemin de la Chèvre d'Or rend le trajet éprouvant y compris sur un vélo doté d'une assistance électrique. Cet itinéraire n'est cependant pas à exclure pour un trajet domicile – travail dans le sens Sophia → Biot, ou dans le cadre d'un itinéraire loisir/sportif.

Si la proposition est pertinente et validée par les associations de cyclistes, le fléchage pourra être revu avec le Département et la ville de Biot pour guider les cyclistes depuis le giratoire des Chappes, vers l'avenue Saint Philippe et le chemin de la Chèvre d'Or plutôt que vers la RD 504.

Suite aux réflexions engagées au sein de la communauté vélo sur cet enjeu de continuité cyclable, une deuxième proposition a émergé :

- **Proposition n°2 : itinéraire par le sentier PMR existant le long du chemin Courbe**



Itinéraire alternatif : voie verte RD504 + sentier PMR existant (en rouge)

Dans le sens Sophia → Biot, depuis le giratoire des Chappes, le cycliste emprunte la voie verte existante le long de la RD 504 jusqu'au carrefour de Funel, puis le sentier PMR existant réalisé par le Département pour rejoindre le chemin de Vallauris.

Cet itinéraire permettrait de résoudre la problématique de la jonction Rd504 – Chemin de Vallauris dans le sens Sophia → Biot. L'utilisation de ce sentier, très agréable pour le cycliste, nécessite un détour d'environ 1 km en distance, l'impact sur la perte en temps de parcours est à évaluer, un retour de la communauté vélo sera à apporter sur ce sujet.

Si la proposition semble pertinente, le fléchage de cet itinéraire dans le sens Sophia → Biot et l'aménagement de ce sentier PMR pour permettre la circulation des vélos, pourra être vu avec le Département.

Concernant la réflexion sur le chemin de Vallauris utilisée en shunt par les automobilistes pour tenter de gagner du temps et qui met ainsi en péril la sécurité des cyclistes, une des pistes envisagées serait l'interdiction de ce chemin sauf aux riverains et cycles, en ajoutant une restriction par cadre horaire, et en interdisant le chemin dans un sens le matin, puis dans un autre le soir, ce qui correspondrait parfaitement à la mobilité pendulaire de Sophia. Une consultation juridique est en cours sur ce sujet.

Après retour d'expériences de la communauté vélo, certains chemins communaux autour de Sophia (exemple : chemin des Horts de la Salle à Mougins) connaissent déjà ce dispositif d'interdiction sauf riverains. Il n'est toutefois pas respecté par les automobilistes, qui continuent à l'utiliser comme raccourci pour se rendre à Sophia.

Cela démontre la limite de cette solution, si elle ne s'accompagne pas de l'application du pouvoir de police du maire, et d'une verbalisation efficace des automobilistes.

5) Tronçon manquant E : entre le giratoire Weisweiller à Antibes et la RD 535 route des Chappes

Ce tronçon s'intègre dans la continuité cyclable Sud Nord de l'agglomération antiboise. Cependant, les contraintes d'emprise et de pente, ne permettent pas de l'envisager dans son intégralité le long de la plate-forme du bus-tram

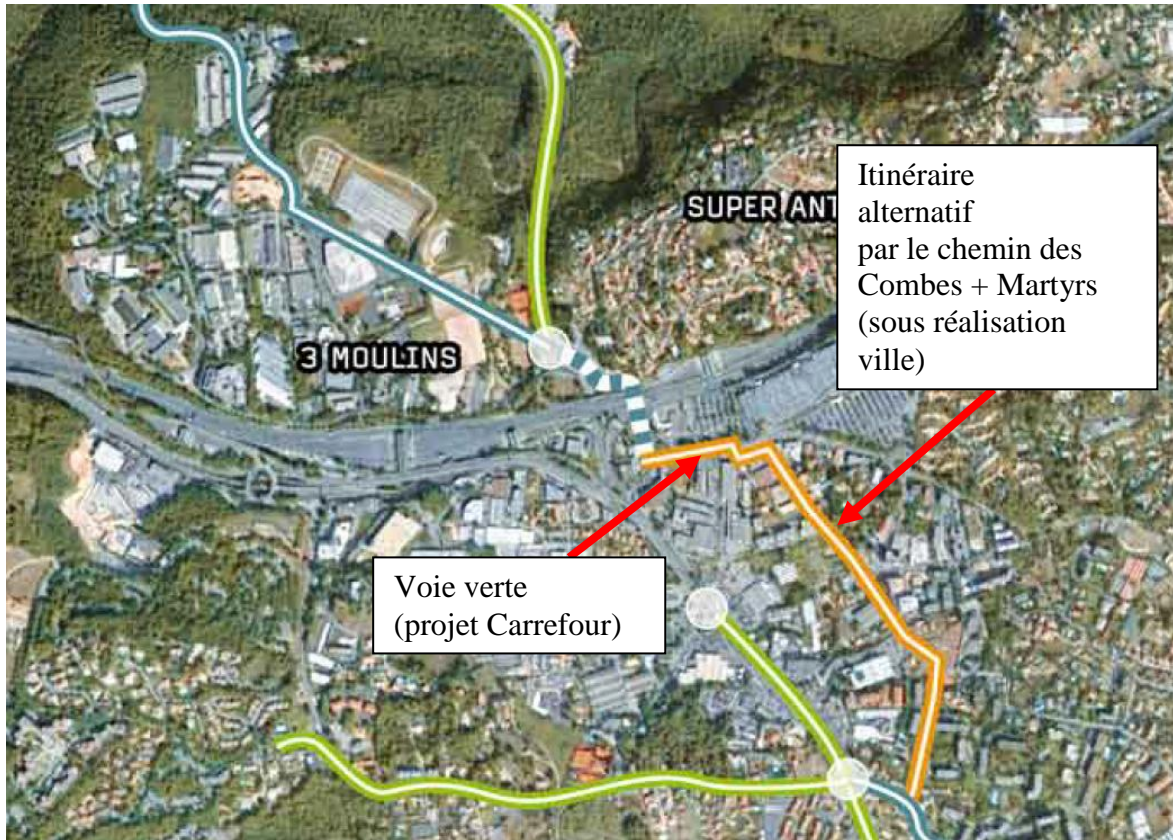
En effet, dans le cadre du projet, entre le giratoire Weisweiller et la station Saint Claude avant le passage sous l'autoroute A8, les contraintes liées à configuration de voirie sur le secteur ne permettent pas :

- 1) De créer un itinéraire cyclable le long de la plate-forme bus-tram
- 2) De faire circuler les vélos sur la plate- forme bus-tram. Une voie partagée bus/vélos à cet endroit n'est pas satisfaisant en termes de sécurité, en raison de la pente (différences de vitesses) et des problèmes de visibilité (virage serré au droit du giratoire de Provence)

De plus, ce secteur restera très routier avec un confort très réduit pour les cyclistes (liaison de transit routier RD35 bis – A8)

Des itinéraires alternatifs ont donc été envisagés :

- 1) Faire circuler les vélos à l'intérieur de la zone commerciale des Terriers, situé au nord d'Antibes. Cet itinéraire ne peut être officialisé, traversant des propriétés privées, mais sera possible tant que les voies restent ouvertes au public. Néanmoins, cet itinéraire présente des contraintes de pente (voie Lian à l'entrée de la zone > 13 %) des cheminements compliqués , non forcément adaptés au cycliste, avec de potentiels conflits avec des pratiques de stationnement routier.
- 2) Dans le cadre des aménagements des Hauts d'Antibes, la CASA, le CD06, et la ville d'Antibes proposent la réalisation d'un itinéraire depuis la Route de Grasse en passant par l'avenue des Martyrs de la Résistance et le chemin des Combes, pour déboucher sur le chemin de Saint Claude au niveau de l'hypermarché Carrefour (voir ci-dessous). Dans le cadre du réaménagement de la zone, une voie verte est ensuite prévue le long du chemin de Saint Claude qui viendra se connecter à la plate-forme bus-tram. La réalisation de cet itinéraire cyclable, sous maîtrise d'ouvrage ville d'Antibes, permettra alors d'assurer la continuité cyclable dans ce secteur. Cette proposition sera soumise aux associations de cyclistes (Choisir et Trivisa) pour juger de la pertinence de cet itinéraire.



Itinéraire alternatif du contournement de la zone commerciale d'Antibes Nord (en orange)

Le franchissement de l'A8 en direction de Sophia jusqu'au giratoire des Trois Moulins s'effectue désormais en mixité avec le site propre du bus-tram. Dans la continuité de cet itinéraire le long de la plate-forme bus-tram, entre le giratoire des Trois Moulins et la salle Azur Arena, un nouvel aménagement pour les modes doux a été réalisé (voie mixte de 5 m) et mis en service en janvier 2017.

Depuis la salle Azur Arena, et jusqu'à la piste existante de la route des Colles à Saint Philippe (RD504), la continuité des cheminements piétons et des cycles sera garantie par la création d'un nouvel aménagement dans le cadre de l'opération bus-tram (voir tracé en bleu ci-dessous). Cet itinéraire desservira la zone des Cistes et rejoindra le campus SophiaTech, en traversant le Parc Départemental de la Brague. Cet aménagement pour les modes doux sera parallèle au site propre du bus-tram, sans proximité de la circulation VL (sinon dans la zone des Cistes). Il présente l'avantage d'un raccourcissement de distance, et donc de temps de parcours entre Antibes et Sophia par rapport à l'itinéraire de la route des Chappes.



Un nouvel aménagement pour les modes actifs entre les Trois Moulins et Saint Philippe à travers le parc départemental de la Brague dans le cadre du projet bus-tram (en bleu)

Cependant, cette voie nouvelle n'empêche pas les cyclistes d'emprunter la piste existante de la route des Chappes (RD 535) depuis le giratoire des trois Moulins. La continuité est assurée dans le cadre des travaux du bus-tram par la rue des Tulipes réaménagée à cet effet. Celle-ci peut être empruntée dans sa configuration définitive depuis mi-septembre 2016. Vous avez été informés de l'avancement des réaménagements par courriers et par mails.

Dans le sens Sophia → Antibes, pour rejoindre la plate-forme du bus-tram depuis la RD 535 (route des Chappes), la circulation des cyclistes est proposée sur le rond-point des Trois Moulins avec la réalisation d'une piste cyclable qui débouche sur le giratoire (voir ci-dessous). Cependant, en raison des coupures de trajectoires vis-à-vis des véhicules, l'emprunt du giratoire peut dissuader les cyclistes.

S'ils ne souhaitent pas emprunter le giratoire des Trois Moulins, deux traversées piétonnes au début de la RD 535 ont été réalisées en coordination avec le Département, juste avant le giratoire des Trois Moulins, dans le cadre d'aménagement des deux arrêts de bus de la ligne 230 (voir ci-dessous) Cela laisse la possibilité aux cyclistes de traverser la RD 535, via ces traversées piétonnes sans passer par le giratoire, et de rejoindre ensuite le nouvel aménagement cyclable le long du bus-tram.

Les travaux de réalisation de la piste cyclable à l'arrière des deux arrêts de bus créés débouchant sur le giratoire des Trois Moulins, ainsi que la réalisation des deux traversées piétonnes, ont été effectués en janvier 2017.



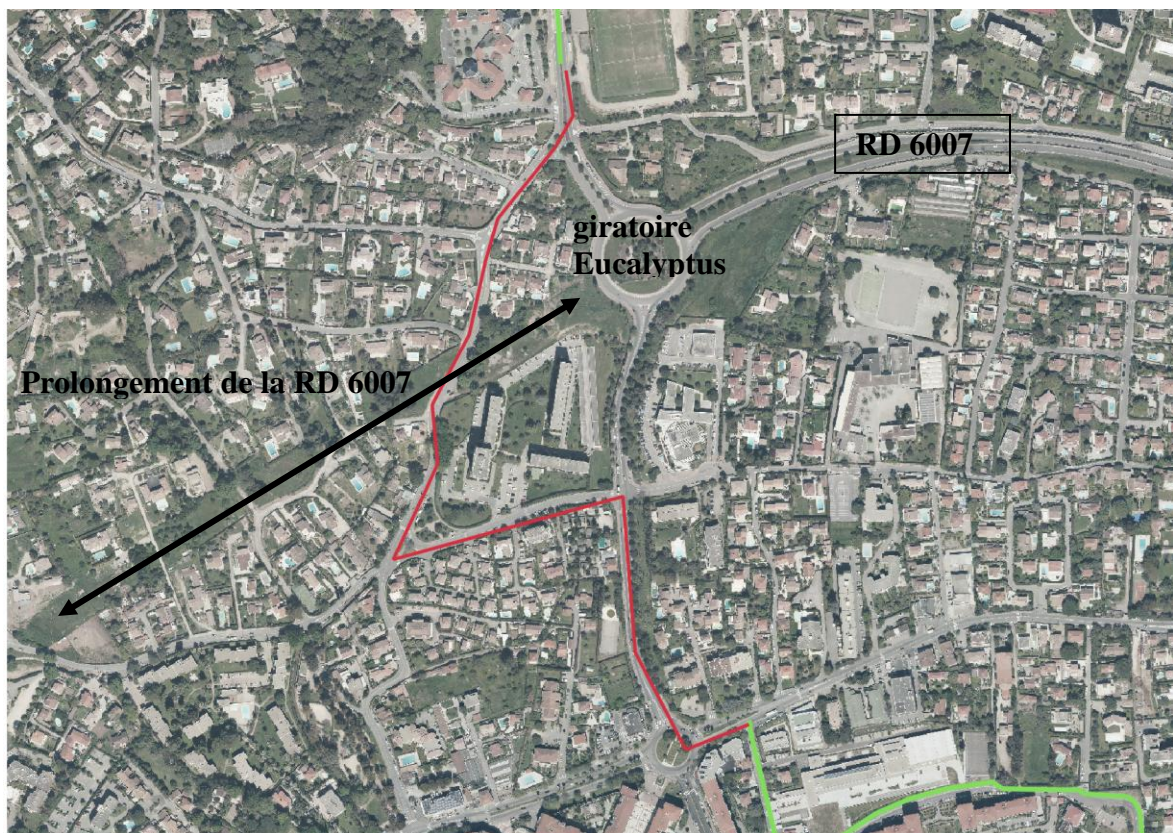
Traversées piétonnes le long de la RD535
+ piste cyclable (réalisation janvier 2017)

6) Tronçon manquant F : RD6007 entre l'avenue de Cannes et le giratoire des Eucalyptus

Le CD06 et la Ville d'Antibes a été interrogé sur ce maillon de 650 m de longueur. Une étroite collaboration avec la ville d'Antibes est indispensable, afin de discuter des possibilités et des conditions, pour le lancement d'études et la réalisation des travaux, sur cette section de gestion communale. Ce tronçon ne sera pas inscrit dans les priorités 2017.

Itinéraire alternatif identifié PDU CASA 2008 :

Le schéma communautaire cyclable de la CASA de 2008 identifiait dans ses intentions cyclables, la réalisation d'un itinéraire alternatif par le chemin de Vallauris et le chemin des Eucalyptus afin d'éviter le passage du cycliste au niveau du grand giratoire des Eucalyptus de la RD 6007. En effet, le projet de prolongement de la RD 6007 jusqu'à Golfe Juan et Cannes (contournement du bord de mer) gèle un quelconque aménagement à proximité directe de ce giratoire. Un emplacement réservé au bénéfice de ce projet de prolongement est inscrit au PLU d'Antibes.



Intention cyclable de contournement du giratoire des Eucalyptus (en rouge)

Source : schéma communautaire cyclable CASA 2008

Après consultation auprès du CD06, cet itinéraire alternatif ne paraît pas opportun sur le chemin de Vallauris, avec une configuration de la voirie étroite et un trafic important. Une solution sera à trouver avec la ville d'Antibes pour résoudre cette discontinuité cyclable.

7) Tronçon G : RD 103 entre l'intersection avec le chemin du Val martin et l'intersection avec la Route de Cannes (priorité 2017-2019)

La proposition d'une piste bidirectionnelle sur ce maillon de 1400 m de longueur a fait l'objet d'une consultation auprès du gestionnaire de voirie, en l'occurrence le Département des Alpes Maritimes. Le Département indique que les emprises le long de la RD103 sur la majeure partie du tronçon ne posent pas de contraintes techniques majeures pour l'aménagement d'une piste bidirectionnelle. Cependant, en approche du giratoire de la route de Cannes (intersection RD103/RD3), plusieurs contraintes liées à la proximité des résidences privées nécessiteront des négociations foncières importantes.

Ces négociations induisent un coût prévisionnel important, et la longueur des démarches d'acquisition avant toute réalisation de travaux.

L'inscription de ce tronçon dans une planification pluriannuelle de travaux est donc encore en cours.

En revanche, le Département indique que la priorisation des travaux sur la RD103, se ferait plutôt sur le tronçon entre le giratoire des Bouillides et le carrefour Val Martin, axe de passage important pour les cyclistes.

Votre demande mentionnant plutôt un itinéraire empruntant la piste du Bruguet et le chemin du Valmartin, ce point devra faire l'objet d'une rencontre avant tout engagement d'études et de travaux par le CD06 pour éviter des investissements non indispensables à la création d'un itinéraire continu Valbonne/Sophia.

8) Tronçon H : RD504 et RD4

Le CD06 a été interrogé sur ce maillon de 2300 m de longueur. Des travaux sont actuellement en cours sur la RD504 le long de la Brague et du golf qui sont destinés à modifier le merlon, en prévention des fortes inondations déjà vécues sur ce secteur. Devant l'urgence des travaux, l'assiette de la chaussée n'a pas pu être modifiée. Il n'y a donc pas d'élargissement possible prévu

pour les cycles sur ce secteur, le Département indique qu'une piste cyclable ne pourra s'envisager qu'en gagnant de l'emprise sur le golf, impliquant ainsi des négociations foncières importantes.

Un emplacement réservé pour un élargissement le long de la RD 504 au nom du Département est déjà en vigueur au PLU de Biot, entre le Moulin Neuf et le carrefour de la Noria (le long du golf). Il est à noter un point dur au niveau du pont de franchissement de l'A8 le long de la RD4. La visibilité est très réduite au niveau du pont, autant pour les cyclistes que les automobilistes. Le Département indique que seule la création d'une passerelle modes doux en encorbellement pourrait être en mesure de résoudre ce point, induisant un programme d'investissement très lourd. Aucune planification de cet axe n'est faite à ce jour.

9) Accès cyclistes entre Sophia et le parc de la Valmasque (priorité 2017 – 2019)

En venant du Parc de la Valmasque, la descente raide qui débouche sur la piste existante de la Route du Parc à proximité du carrefour des Lucioles, avec un tourne à gauche à 90° en direction du giratoire des Bouillides a été identifié comme insatisfaisant. Une peinture au sol est déjà présente au niveau du virage. Ce point dangereux a été évoqué au Département pour chercher un dispositif de sécurisation (de type panneaux d'avertissement) pouvant être mis en place dans les plus brefs délais. Ce point nécessitera d'être intégré dans le cadre de l'opération globale de la traversée du carrefour des Lucioles (cf § 2).

10) Giratoire Saint Philippe (priorité 2017-2019)

La traversée cyclable au niveau du giratoire St Philippe en face de l'entrée de HP a été marquée mi-décembre 2016, par le Département, dans la campagne de rafraîchissement du marquage global de la RD 504.

Par ailleurs, la CASA fait une demande auprès de la commune de Biot, de Valbonne, du CD06 de prendre des arrêtés permanents de circulation sur la piste cyclable le long de la RD504 entre le carrefour des Lucioles et le carrefour de Funel, afin d'interdire la circulation de tout véhicule motorisé et de permettre la libre circulation des piétons et des cycles sur ces espaces.

Ces aménagements interviennent en avance de phase par rapport au projet bus-tram, qui va reconfigurer le secteur à l'horizon 2019. Dans le cadre du projet, un nouveau tracé cyclable et piétonnier sera réalisé, parallèle à la voie bus-tram et sans proximité directe de la circulation VL.

11) Tronçon J : liaison piste du collège Eganaude/ Dojo Valbonne (fait)

Une piste goudronnée a été réalisée à l'été 2016 par la commune de Valbonne depuis l'arrière du dojo, venant ainsi se connecter à la piste existante le long de l'Eganaude.

12) Expérimentation RD98 Rond-Point des Bouillides (priorité 2017-2019)

Suite aux dernières discussions avec les associations de cyclistes, la proposition du mémo est légèrement modifiée. L'expérimentation consisterait en effet à neutraliser une voie de circulation sur la RD 98 dans le sens Font de l'Orme → Bouillides, et non pas dans le sens Bouillides → Font de l'Orme.

La possibilité de la neutralisation d'une voie de circulation avait également déjà été exposée au Département, qui l'étudie en interne avec le service des Routes. Une réponse sur la possibilité de tenter cette expérimentation a été apportée par le CD06. Des études de flux de circulation ont validé la faisabilité routière du projet. Ceci étant le premier point à lever. Il reste à régler la suppression du stationnement sauvage le long de la RD 98 qui empêche la réalisation d'une piste cyclable. Une solution est à trouver avec le Département, la mairie de Mougins, la CAPL et les écoles de l'IDRAC/ Sup de COM pour remédier à cette situation. Une première réunion a eu lieu le 27 janvier 2017 avec l'ensemble des interlocuteurs concernés, où l'impact de la circulation sur les VL a été remis en cause par Mougins. Un courrier mutualisé CASA/CD06 est en cours de préparation pour démontrer l'absence d'impact de cette expérimentation sur la circulation VL. En parallèle, le Cd06 étudie la possibilité d'utiliser le talus existant le long du site de l'IDRAC pour la réalisation d'une offre de stationnement compensatoire.

En complémentarité de cette expérimentation, une proposition de contournement du giratoire des Bouillides est à l'étude, répertorié comme particulièrement accidentogène pour les cyclistes. Une piste praticable à l'heure actuelle en VTT (piste des Bouillides) existe à l'arrière du giratoire, et longeant le golf.

Le cycliste emprunte ce tronçon sur un linéaire d'environ 500m, en évitant le giratoire, afin de venir rejoindre le passage sous la route du Parc (RD 103) et venir ainsi se connecter au réseau cyclable existant.



Contournement du giratoire par la piste longeant le golf (en rouge)

Le principe de transfert foncier entre le SYMISA (propriétaire actuel de la parcelle concernée) et le CD06 est acté. Le montage juridique de la maîtrise d'ouvrage et financement est en cours de définition pour une réalisation espérée en 2017-2018.

13) Contresens entre la gare routière et la place Bermond (priorité 2017-2019)

Une liaison cyclable entre la gare routière de Valbonne et la place Bermond est une liaison à privilégier. Cependant, les flux importants de véhicules sur la RD 98 avec un virage montant et peu de visibilité pour les véhicules, interdisent pour l'instant la cohabitation avec les cyclistes en contresens. L'utilisation de la contre allée de stationnement reste à l'heure actuelle la solution la plus sécurisante pour le cycliste. Cette possibilité sera mise en réflexion auprès du SYMISA et la ville de Valbonne dès le début de l'année 2017.

Des discussions seront également engagées avec les gestionnaires de voirie pour une reconfiguration complète de la zone (aménagement zone de circulation apaisée GRVSA – Bermond intégrant la RD98, permettant d'envisager la cohabitation de tous les modes de déplacements).

14) Risque de problème avec le bus-tram

Comme évoqué pour le tronçon E, le cycliste venant d'Antibes, peut venir rejoindre la route des Chappes, via l'Avenue des Tulipes, qui peut être empruntée dans sa configuration définitive depuis mi-septembre 2016. La piste cyclable n'est ainsi jamais en situation de croisement avec la nouvelle bretelle Est.

Suite à diverses remarques et demandes, une signalétique verticale directionnelle a été installée afin de guider les cyclistes depuis la plate -forme bus et le passage sous l'autoroute jusqu'à l'avenue des Tulipes et la RD535.



Accès par l'avenue des
Tulipes (signalisation provisoire)
Septembre 2016



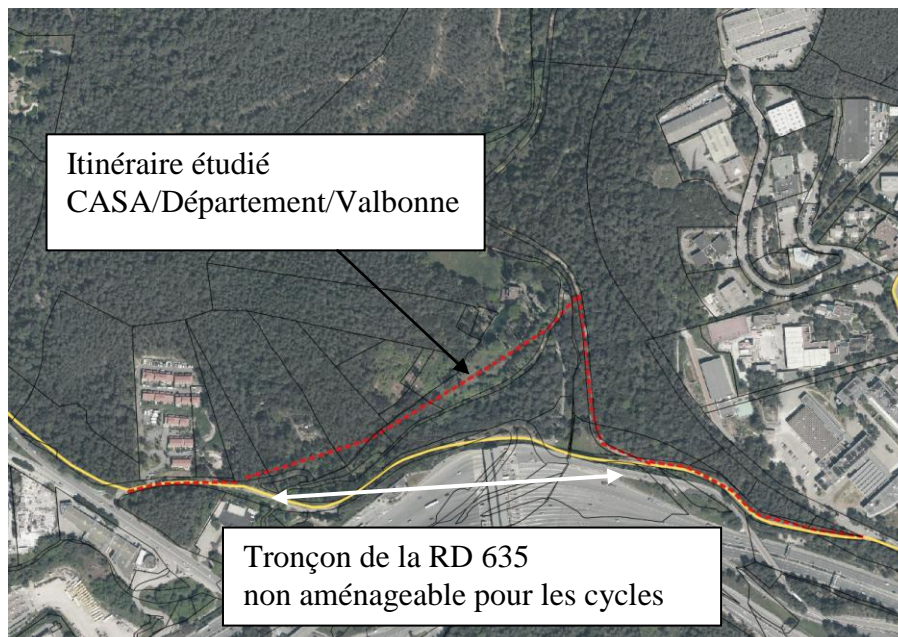
Piste cyclable longeant
la bretelle Est
(sans jamais la couper)

Réflexion complémentaire CASA hors suggestion avis du CDD : la liaison Lycée Vinci – Clausonnes

Dans le cadre du projet bus-tram, il est prévu une mise à double sens de la RD 635 pour le trafic motorisé dans la perspective de la desserte de la ZAC des Clausonnes.

Cette portion prévoit à l'heure actuelle un trottoir sur toute la longueur de l'itinéraire. Cependant, les contraintes techniques, liées notamment à la proximité directe de l'aqueduc romain, des infrastructures d'ESCOTA ne permettent pas la possibilité d'un aménagement cyclable sur toute la longueur de l'itinéraire.

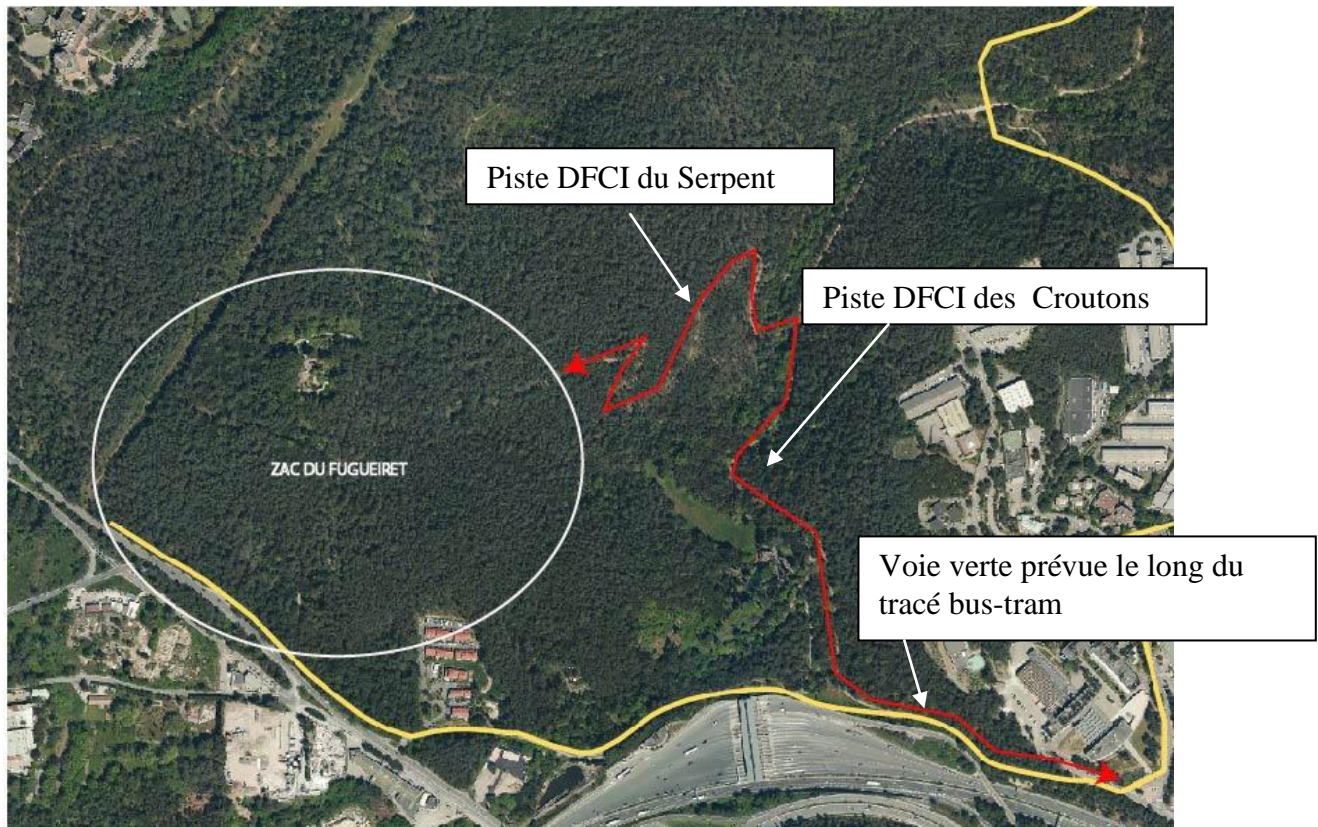
Conscients des enjeux cyclables importants pour assurer cette liaison entre Antibes et la technopole, la CASA, en concertation avec le Département et la ville de Valbonne, ont examiné la possibilité d'un itinéraire alternatif qui passerait légèrement au Nord de la route départementale RD635, lors d'une visite sur site en décembre 2016.



Principe d'un itinéraire alternatif (en rouge)
Tracé bus-tram (en jaune)

Cet itinéraire, en partie sur propriétés privées, induit des longueurs pour les démarches d'acquisition avant toute réalisation. Il implique également la réalisation d'un ouvrage de franchissement au niveau du Goa. Des contraintes fortes ont été recensées de par la proximité du site du Moulin Abri, et du lit de la Valmasque (zone inondable). Cet itinéraire n'est donc pas retenu.

Un autre itinéraire est donc à examiner, qui est à mettre en cohérence avec le projet de création de la ZAC du Fugueiret.



Liaison Trois Moulins/Fugueiret : Itinéraire alternatif via les pistes DFCI des Croutons + du Serpent

En accord avec le Département, une voie verte de 5 mètres le long du tracé bus-tram a été intégrée et mise en étude dans le cadre du projet du bus-tram, le long de la RD635, entre le lycée Vinci et l'entrée de la piste DFCI des Croûtons.

L'idée est d'ensuite utiliser les itinéraires forestiers existants (piste DFCI des Croutons puis du Serpent) pour rejoindre la future ZAC du Fugueiret (dossier de création en cours), où la CASA porte un œil attentif sur les perméabilités piétonnes et cyclables à considérer à l'intérieur de la zone.

Un travail juridique est en cours pour étudier la possibilité de déclasser ces pistes forestières DFCI à usage des modes actifs.

Les propositions seront soumises à avis au CDD et au fur et à mesure de l'établissement de leur faisabilité.

15) Panneaux indicateurs directionnels

Le jalonnement des pistes est un chantier à ouvrir en 2017 par la CASA.

Le premier objectif est de savoir quel jalonnement est à mettre en place sur le parc de Sophia :

- Du jalonnement d'itinéraires avec le nom des communes (Biot, Valbonne, etc...)
- Du jalonnement d'équipements publics (médiathèque, Nautipolis, etc...)
- Du jalonnement de quartiers (Garbejaire, Haut Sartoux, etc..)

Cette réflexion dont les réponses définiront les gestionnaires de voirie à saisir sera faite, en collaboration étroite avec les associations de cyclistes.

En détail, le jalonnement depuis la médiathèque pour rejoindre la piste existante de l'Eganaude, nécessite une autorisation auprès du propriétaire des parkings. Une demande d'autorisation par le SYMISA a été engagée en octobre 2016 pour lui demander l'officialisation de la signalisation sur son parking.

16) Application du double sens cycliste, contresens cycliste, et du tourne à droite cycliste

De manière générale, ce travail est à engager dans une démarche de concertation auprès des communes gestionnaires de voiries, pour recenser et programmer l'aménagement de zones 30.

La première étape consiste à recenser l'ensemble des zones 30, ainsi que les zones de rencontres, auprès des communes grâce à des outils de collecte de données (outils SIG CASA, etc...)

L'idée est de monter un groupe de travail technique en identifiant un interlocuteur auprès des communes afin d'examiner ensemble :

- 1) Les besoins de liaisons cyclable sur leur territoire, et voir si certaines zones de circulations apaisées déjà mises en œuvre peuvent répondre aux enjeux
- 2) La pertinence de l'aménagement de zones 30 sur certains secteurs pour y faire circuler les cyclistes, et notamment envisager des double sens cyclable, comme le prévoit l'article R110-2 du Code de la Route.

Il est à noter que la circulation des cyclistes est dépendante des flux de circulation et de la configuration des voiries. Plus les largeurs de voiries sont étroites, plus les volumes de trafic véhicules doivent être faibles pour y faire circuler les vélos à contre sens. Une analyse fine doit donc être engagée

- 3) Planifier une politique de mise en œuvre avec la ville (pictogramme vélos au sol, panneaux,..)

Suite à l'arrêté de janvier 2012 modifiant la réglementation de la signalisation routière, les gestionnaires de voirie disposent d'outils règlementaires pour faciliter la circulation des cyclistes grâce notamment aux cédez le passage cycliste au niveau des feux (mouvement tout droit dans

les carrefours en T ou tourne à droite), afin d'éviter aux cyclistes de la perte de temps et des redémarrages pénibles. Depuis le décret du 2 juillet 2015, le dispositif est étendu au-delà des intersections, et peut s'appliquer aux feux piétons en section courante, aux alternats par feux, et aux feux de gestion des entrées des aires piétonnes. Il convient donc de se rapprocher des services gestionnaires de voirie (communes, Département) pour évaluer les enjeux d'un tel dispositif.

Il conviendra déjà d'identifier les secteurs à feux tricolores où les flux de cyclistes sont importants afin de prioriser les secteurs à traiter, et de définir avec le gestionnaire de voirie les modalités de mises en œuvre. Les enjeux de visibilité du cycliste par rapport à la voiture, seront à considérer au niveau des carrefours dans une analyse au cas par cas.

Sur le sujet, la CASA se propose d'être animateur du sujet auprès des communes gestionnaires et du Département, dans le cadre de ces groupes de travail techniques.

17) Itinéraires piétons

Dans le cadre d'un suivi réglementaire dans l'élaboration et les projets de modification des PLU au niveau des communes, la CASA veille continuellement à assurer les continuités des cheminements piétonniers existants sur des domaines privés. Une concertation étroite avec les communes sur la mise en place de servitudes dans le cadre des projets de PLU est à poursuivre.

Préconisation 3: La CASA continue à améliorer le réseau existant en s'appuyant sur les expériences du Club des villes et Territoires Cyclables

La première étape consiste à pouvoir faire un recensement exhaustif des aménagements existants à l'échelle de la CASA. En effet, la CASA n'est pas en mesure aujourd'hui de suivre en temps réel et recenser les réalisations cyclables entreprises auprès des gestionnaires de voiries, notamment à l'échelle des 24 communes. D'autre part, les informations fournis par les communes ne sont pas forcément exploitables, en raison des différents formats, des échelles de précisions qui varient, et ne permettent pas une lisibilité efficace des informations.

Afin de répondre à ces problématiques, la CASA a lancé un groupe de travail avec les communes sous forme de comité technique en désignant des référents au sein de chaque commune sur les sujets cyclables se réunissant à intervalle régulier (environ 1 comité /mois), pour enclencher une dynamique efficace et cohérente à l'échelle communautaire.

Pour appuyer cette démarche, la CASA a mise en place via son portail SIG, et accessible depuis chaque commune, une application interactive qui leur permettra de renseigner des données

cyclables (emprise, jalonnement, signalisation, etc..), la notification des difficultés relevées sur certains linéaires aménagés, et également les données sur le stationnement vélos. Cette application permettra également aux communes de renseigner leurs infrastructures cyclables en projet, et de formuler des suggestions d'itinéraires.

Une fois l'ensemble des données récupérées, ce bilan va permettre dans un premier temps de dresser une cartographie des aménagements réalisés, et ainsi permettre de repérer des maillons manquants. Ainsi, la CASA sera en mesure de réactualiser le schéma directeur des pistes de 2008, de proposer un listing et une cartographie sur :

- 1) Les aménagements cyclables existants
- 2) Les aménagements cyclables à venir afin de densifier le maillage existant, et assurer des continuités cyclables pour connecter les points stratégiques

La CASA adhère au club des villes et Territoires Cyclables depuis 2009 et assure ainsi la veille technique en restant dans l'actualité des nouveautés. Elle met à profit ces échanges et expériences au bénéfice de la population, comme l'atteste la réponse au présent avis. La CASA est ainsi en mesure de proposer des solutions techniques, dans le respect des nouvelles réglementations, mais aussi prouvées sur d'autres territoires en bénéficiant de leur retour d'expérience.

Préconisation 4 : la CASA publie un état d'avancement de la construction du réseau cyclable par la diffusion d'une carte (internet ou papier) dans tous les lieux publics

Dans la continuité de la démarche décrite dans la préconisation n°3, avec la mise en place d'un groupe de travail technique au sein des communes et l'alimentation de la base de données grâce aux outils SIG mis à disposition, la CASA sera en mesure de publier une cartographie des itinéraires cyclables existants auprès du public, avec, par exemple, des indications des temps de parcours en vélo standard ainsi qu'en vélo à assistance électrique.

Une analyse comparative avec les temps de parcours en voiture, et notamment aux heures de pointe, sera ainsi intéressante à évaluer. En effet, sur certains itinéraires, les déplacements en vélo à assistance électrique sur un itinéraire sécurisé pourraient s'avérer concurrentiel en temps de parcours par rapport à l'usage de la voiture.

Dans une logique d'information à la population, la réalisation des cartographies des aménagements cyclables évoquées ci-dessus seront mises en ligne sur le site internet du PDU de

la CASA www.pdu-casa.fr Lors de la réalisation de travaux, ceux-ci seront mentionnés au fil de l'eau sur le site internet. La CASA prendra les dispositions nécessaires, afin de les installer dans les lieux publics les plus adéquates :

- 1) Équipements communaux, tels que mairie voire office du tourisme, en relayant les informations auprès des communes
- 2) Les pôles intermodaux de transport (gare routière de Valbonne, Pôle d'Echanges d'Antibes, etc..)

Préconisation 5 : que la CASA lance un appel à projet de déploiement sur son territoire d'un système de VLS avec des VAE

La politique menée en faveur de la pratique cyclable sur le territoire de la CASA est axée sur la promotion du vélo en usage individuel, soit :

- 1) dans une logique de « porte à porte » entre le lieu de résidence et le lieu de travail
- 2) dans une logique intermodale pour répondre à la problématique du dernier kilomètre sur Sophia avec l'implantation des abris sécurisés et fermés aux niveaux des pôles intermodaux, des arrêts de transport en commun, ainsi que des parcs relais.

Une offre de location de vélos par un système de Vélos Libre Service (VLS), positionnée sur le domaine public et entièrement automatisé, est un système très coûteux pour une collectivité, notamment en fonctionnement, ce coût est encore davantage élevé pour des vélos électriques en libre-service. Les vélos de locations sont par ailleurs des vélos lourds qui ne permettent pas d'assurer une attractivité suffisante sur le long terme sur un territoire accidenté comme le nôtre. Au-delà des coûts, ce système ne permet pas d'apporter des réponses satisfaisantes aux problématiques et aux besoins de mobilité sur Sophia.

En effet, les déplacements domicile-travail et en particulier au niveau de la technopole, sont caractérisés par des migrations pendulaires qui ne répondent pas à la logique de foisonnement des déplacements, que l'on peut connaître dans les centres urbains de grandes agglomérations.

Les déplacements se font dans un sens unilatéral et pendulaire entre le lieu de travail et des points de centralités sur la technopole. Ainsi le taux de foisonnement au niveau des stations ne permettra pas d'apporter une rentabilité du système et de répondre à la problématique majeure des déplacements que l'on peut connaître au niveau de la technopole.