CASA 2040

IMAGINONS ENSEMBLE L'AVENIR
DE NOS VILLES ET VILLAGES

SCOT

- AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
- CLIMAT AIR ÉNERGIE

PDM

- MOBILITÉ

Plan de Mobilité

Atelier participatif n°1

Moyen-Pays

Nicaya CONSEIL

INGÉROP

Actierra au service du vivant

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SOPHIA ANTIPOLIS

SOMMAIRE

1 > Dispositif de co-construction du Plan de Mobilité 3

2 > Déroulement de l'atelier N°1 : État des lieux partagé 4

3 > Synthèse des échanges en plénière 4

3.1 Mots d'introduction 4

3.2 Sur la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité 5

3.3 Sur les mobilités du Moyen-Pays 5

4 > Synthèse de l'évaluation des mobilités 7

4.1 Atouts des mobilités sur le Moyen-Pays 8

4.2 Faiblesses des mobilités sur le Moyen-Pays 8

4.3 Opportunités pour les mobilités sur le Moyen-Pays 8

4.4 Menaces pour les mobilités sur le Moyen-Pays 9

5 > Synthèse des Orientations pour améliorer les mobilités 9

6 > Suites 10

7 > Annexe 1 : Contributions des ateliers 11

7.1 Atelier 1 : Évaluation des mobilités 11

7.2 Atelier 2 : Orientations pour améliorer les mobilités 13

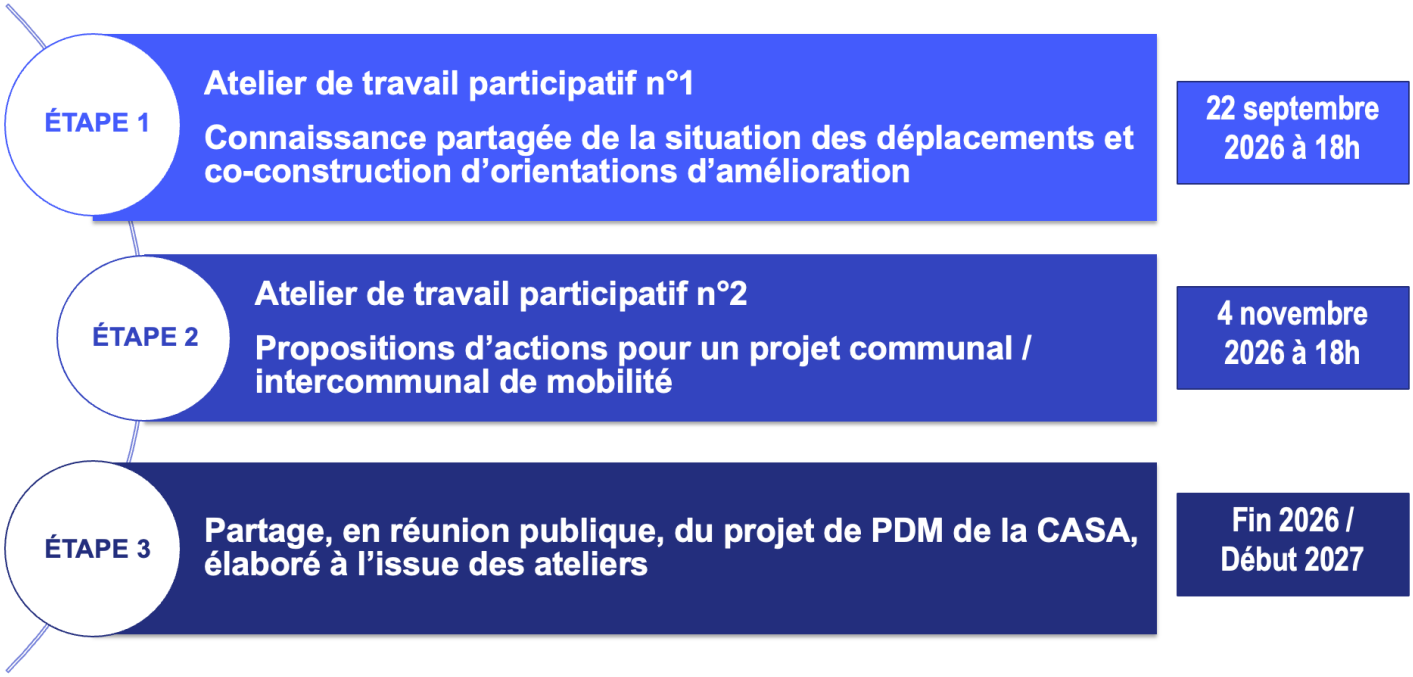
8 > Annexe 2 : liste des participants 15

1 > DISPOSITIF DE CO-CONSTRUCTION DU PLAN DE MOBILITE

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités a engagé l'élaboration de son Plan de Mobilité qui définit la politique globale du territoire en matière de transports et de déplacements pour les 10 prochaines années.

La Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis a souhaité que ce Plan de Mobilité (PDM) fasse l'objet d'une véritable démarche partenariale qui associe les habitants, entreprises et associations du territoire pour construire un projet cohérent et partagé à l'échelle des 24 communes.

Cette démarche, pour les communes du Moyen-Pays, est prévue pour se dérouler en 3 étapes :



2 > DEROULEMENT DE L'ATELIER N°1 : ÉTAT DES LIEUX PARTAGE

Le premier atelier du Moyen-Pays s'est déroulé le 22 septembre 2026, de 18h00 à 20h30, en présentiel, dans les locaux de Polytech Nice Sophia, à Sophia Antipolis.

51 personnes ont participé à cet atelier dont l'objectif est d'établir une connaissance partagée de la situation des mobilités à l'échelle du Moyen-Pays, d'en évaluer les points forts et les points faibles, et d'identifier les opportunités pour améliorer les déplacements ou les menaces susceptibles d'aggraver les difficultés.

Après le mot d'accueil du Directeur de Polytech Nice Sophia et l'introduction de Thierry OCCELLI, Maire d'Opio et Vice-Président de la CASA délégué à la mobilité, l'atelier s'est déroulé de la façon suivante :

- Présentation de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité par Laurence GONTARD, du cabinet Nicaya Conseil ;
- Partage de données socio-démographiques et de mobilité sur le territoire de la CASA et du Moyen-Pays par Célia CORNEIL, du bureau d'études INGEROP ;
- Travail en 8 sous-groupes pour évaluer les mobilités sur le Moyen-Pays : identification puis hiérarchisation d'atouts, faiblesses, opportunités, menaces ;
- Travail en sous-groupes pour identifier puis hiérarchiser les orientations pour améliorer les mobilités sur le Moyen-Pays : chances à saisir, zones de danger à éviter, zones de conflit à négocier, défis à relever;
- Suites de l'atelier et mot de la fin par L. GONTARD.

La présente note synthétise les éléments significatifs de l'atelier.

3 > SYNTHESE DES ECHANGES EN PLENIERE

3.1 Mots d'introduction

En ouverture de l'atelier, le Directeur de Polytech Nice Sophia partage l'importance des enjeux de mobilité pour l'établissement, qui accueille chaque jour plus de 1 400 personnes (étudiants et personnels) : gagner du temps, gagner en confort et être plus économe en CO2 dans les déplacements.

T. OCCELLI remercie les nombreux participants pour leur présence à ce premier atelier d'élaboration concertée du Plan de Mobilité de la CASA, qui souhaite que ce plan soit écrit avec et pour les usagers. Il rappelle certaines actions, telles que le plan vélo, les transports en commun, le covoiturage ou encore l'aide à l'acquisition et location longue durée de vélos, déjà engagées par la CASA pour répondre aux enjeux de mobilité de la technopole. Il précise que le PDM est élaboré en amont du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), qui pourra s'appuyer dessus : avant de choisir où construire des logements, il est important de regarder leur accessibilité.

Il pointe enfin les difficultés propres au Moyen-Pays, notamment pour la pratique du vélo au quotidien dès que l'on sort de Sophia Antipolis, faute de continuités cyclables sécurisées.

3.2 Sur la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité

L. GONTARD présente la démarche d'élaboration concertée du Plan de Mobilité : réunions préalables avec les élus de la CASA et les partenaires (Département, Région, Métropole Nice Côte d'Azur, Communautés d'Agglomération du Pays de Grasse et de Cannes Pays de Lérins), premier atelier par secteur, enquête numérique début octobre, second atelier début novembre, puis réunion publique de restitution fin 2026 / début 2027, en vue d'une enquête publique début 2027. Elle invite les participants à relayer l'information concernant l'enquête digitale sur le territoire.

Suite à cette présentation, les participants ont souhaité savoir :

- Si un Plan de Mobilité avait déjà été élaboré sur la CASA
    - La CASA a réalisé un premier Plan de Déplacement Urbains (PDU) sur la période 2008-2018. La révision de ce PDU, démarrée en 2018, a été interrompue avant l'enquête d'utilité publique par la crise sanitaire du COVID.
    - La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 a modifié le cadre règlementaire des PDU en les remplaçant par les Plans de Mobilité (PDM).
    - Afin d'exploiter toutes les possibilités offertes par la LOM, la CASA a souhaité abroger sa démarche de révision du PDU et se lancer dans l'élaboration d'un PDM pour définir une mobilité durable à l'horizon 2040.
    - Elle envisageait de mener en parallèle l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), du Plan Climat Air Energie et du PDM, mais le SCOT prenant beaucoup de temps car abordant l'ensemble des thématiques de développement du territoire sur 20 ans, il a été décidé d'avancer sur l'élaboration du PDM de manière disjointe.
- Quel est l'horizon du Plan de Mobilité
    - Le PDM doit entrer en vigueur en 2027, pour une dizaine d'années.
- Quelles communes étaient représentées lors des premières réunions de concertation
    - La première de ces réunions a associé les élus de la commission transports de la CASA et la seconde l'ensemble des communes de la CASA, ainsi que ses partenaires institutionnels et associatifs.
    - De nombreuses communes, du Littoral, Moyen et Maut-Pays ont ainsi été représentées à l'une ou l'autre de ces deux réunions.
    - Elles continueront à être associées dans la suite de la démarche.
- Le périmètre du Moyen-Pays
    - Le Moyen-Pays ne correspond pas à une entité administrative : il regroupe des communes aux caractéristiques similaires, présentées sur la carte introduisant le diagnostic.

3.3 Sur les mobilités du Moyen-Pays

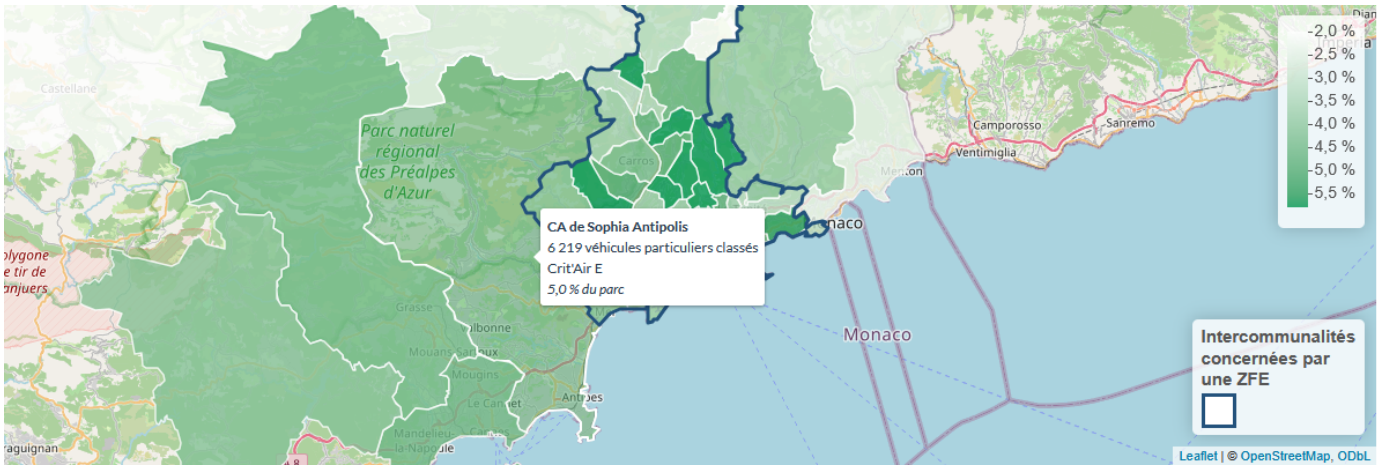
C. CORNEIL présente les grandes caractéristiques socio-démographiques du territoire et les données clés en matière de mobilité à l'échelle de la CASA et plus spécifiquement sur le Moyen-Pays : dynamique démographique, poids de Sophia Antipolis (2 700 entreprises, 46 000 emplois), demande de déplacements, avec un zoom sur les déplacements domicile-travail, enjeux environnementaux et sanitaires des déplacements, offres de mobilité « classiques » (transports en commun, modes actifs, route et stationnement) et « nouvelles » (covoiturage, électrique, autopartage) et transport de marchandises.

Les échanges avec les participants suite à cette présentation portent sur :

- L'articulation du PDM avec les territoires voisins, en particulier la Métropole Nice Côte d'Azur qui génère d'importants flux de déplacements
    - Les flux en provenance et à destination de la Métropole Nice Côte d'Azur et des collectivités voisines sont pris en compte dans l'élaboration du PDM.
    - T. OCCELLI confirme que les connexions avec les autres collectivités constituant un sujet majeur, la CASA travaille au quotidien avec la Région, le Département et les agglomérations voisines et a cofinancé des lignes de bus entre territoires, en particulier pour la desserte de Sophia Antipolis et de ses 46 000 salariés.

- La capacité maximale de véhicules supportée par l'autoroute A8
    - Cette donnée sera recherchée en lien avec le concessionnaire
- Le fonctionnement du transport à la demande (TAD)
    - Deux services coexistent : le TAD traditionnel, d'arrêt de bus à arrêt de bus, et le TAD PMR, d'adresse à adresse.
    - Le TAD se réserve jusqu'à 1 heure avant le trajet (jusqu'à 15 jours à l'avance pour les scolaires abonnés), au même tarif que les lignes urbaines (1,60 €).
- L'articulation des schémas directeurs cyclable et piéton, adoptés par la CASA en 2026, avec le PDM
    - Réalisés en amont du PDM, ces schémas directeurs sont intégrés comme une donnée d'entrée au PDM.
    - Les modes actifs pourront bien entendu, être abordés lors des ateliers.
- La demande qu'un rappel de la réglementation relative aux doubles sens cyclables soit fait car de nombreux automobilistes ignorent que, dans les rues à sens unique limitées à 30 km/h, les cyclistes sont autorisés à circuler à contresens.
- La part très importante de l'autosolisme sur les routes reliant Sophia Antipolis au Moyen et au Haut-Pays
- Le succès du dispositif de covoiturage, BlaBlaCar Daily, incité financière par la CASA
    - Face au succès de ce dispositif, qui a permis de montrer aux usagers que le covoiturage était possible et qui a fait naître une pratique, la CASA qui finance les trajets à destination de son territoire, a rapidement atteint la limite de ses capacités financières.
    - Le dispositif va donc devoir être régulé.
- Les tarifs des services d'autopartage et de vélos partagés
    - Le service d'autopartage est en cours de création et ses tarifs ne sont pas encore définis.
    - Pour la location (longue durée) de vélos, la tarification proposée intègre l'intermodalité bus (99€ pour 3 mois sans abonnement de transport Envibus et 79€ pour 3 mois avec abonnement de transport Envibus). Ce dispositif s'inscrit dans une logique de transition vers l'acquisition d'un vélo personnel.
    - Des opérateurs privés (Lime, Pony) proposent déjà des vélos partagés sur le territoire avec une tarification préférentielle pour les étudiants.
- La prise en compte de la pratique utilitaire du vélo (pour se rendre au travail, transporter des charges), au-delà des pratiques sportives et de loisirs
    - Le schéma directeur cyclable porte majoritairement sur les déplacements utilitaires du quotidien, d'une dizaine de kilomètres maximum, notamment domicile-travail.
- La demande de prise en compte de la précarité dans les déplacements (personnes qui ne se déplacent pas ou renoncent à se déplacer pour des raisons financières) via l'intégration d'indicateurs sociaux au PDM, afin de trouver un équilibre entre sobriété des déplacements et prise en compte de la situation, notamment financière, des personnes. A ce titre, la tarification des transports en commun peut constituer un levier.
    - Le diagnostic intègre la part des personnes qui ne se déplacent pas du tout dans une journée, souvent des seniors isolés ou des ménages précaires sans véhicule, installés dans des secteurs éloignés.
    - À l'échelle de la CASA, les poches de précarité sont peu nombreuses, hormis le quartier prioritaire de Vallauris, la précarité étant diffuse, notamment sur les secteurs ruraux.
    - Un urbanisme réussi est un urbanisme où l'on se déplace peu, et un objectif du PDM, qui servira à l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) peut justement être d'éviter la dispersion des pôles d'attractivité.
- Le projet de gare ferroviaire à Sophia Antipolis
    - Ce projet s'inscrit dans les phases 3 & 4 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), à l'horizon 2040-2050, bien au-delà de celui du PDM.
- L'absence de données sur l'autostop, pratique jugée courante, notamment chez les jeunes
    - Aucune donnée n'est disponible sur le territoire.
    - Un dispositif d'autostop organisé a été expérimenté à Sophia Antipolis en 2017, puis arrêté, faute de public.

- La part des véhicules électriques dans le parc automobile
    - Le territoire est plus électrifié que la moyenne nationale (5% du parc électrifié, alors que la moyenne nationale est de 2,9%); les chiffres disponibles seront intégrés au diagnostic.



*Source : RSVERO, 2025, SDES. Accessible sur **le site** de la Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement*

- Le potentiel du vélo à assistance électrique pour les déplacements domicile-travail sur le Moyen-Pays
- La situation des parents de jeunes enfants, contraints d'utiliser leur voiture pour pouvoir intervenir rapidement en cas d'appel de la crèche ou de l'école, qu'il serait intéressant de corréler avec l'âge des enfants des ménages
    - Les données disponibles portent sur les collégiens et lycéens qui se déplacent de moins en moins en modes actifs et sont majoritairement accompagnés par leurs parents, ce qui pose des enjeux de santé (sédentarité) et d'autonomie des jeunes.
- La part du trafic de transit sur les voiries de la technopole de Sophia Antipolis (en direction d'Opio par exemple)
    - Le trafic de transit représente environ 30 % du trafic automobile de Sophia Antipolis (donnée 2019, à actualiser).

4 > SYNTHESE DE L'EVALUATION DES MOBILITES

Après la séquence de présentation en plénière, les participants sont invités à se répartir sur 8 tables, 2 tables travaillant sur chacun des 4 critères d'évaluation, pour identifier :

- Les atouts des mobilités sur le Moyen-Pays
- Les faiblesses des mobilités sur le Moyen-Pays
- Les opportunités pour les mobilités sur le Moyen-Pays
- Les menaces pour les mobilités sur le Moyen-Pays

L'ensemble des contributions des 8 tables est ensuite partagé et enrichi, puis les participants sont invités à indiquer les 2 propositions leur paraissant prioritaires sur chacun des 4 critères (atouts, faiblesses, opportunités, menaces).

Le détail des contributions priorisées par les participants est proposé en annexe 1 à la présente note de synthèse.

4.1 Atouts des mobilités sur le Moyen-Pays

Les participants mettent d'abord en avant, comme principal atout des mobilités sur le Moyen-Pays, la **tarification des transports en commun**, qu'il s'agisse des **tarifs Envibus**, avec notamment la gratuité pour les seniors de plus de 75 ans, ou de la **carte Zou ! pour les étudiants à 90 € par an**.

Le **réseau de bornes de recharge WIIZ**, la **topographie** et la présence de sentiers pédestres, et le **forfait mobilité durable et les aides à l'achat** des vélos à assistance électrique sont également considérés par les participants comme des atouts, devant le climat, l'autostop et le transport à la demande.

4.2 Faiblesses des mobilités sur le Moyen-Pays

Les **insuffisances du réseau de bus et de cars**, en termes de fréquence/cadencement, maillage/densité/correspondances inter-réseaux, d'amplitude horaire et de vitesse de circulation (manque de voies dédiées sur l'autoroute) est la première faiblesse des mobilités sur le Moyen-Pays évoquée par les participants.

Viennent ensuite la **discontinuité des aménagements, d'abord cyclables, puis piétons**, souvent liée à des problèmes de foncier et de servitudes, ainsi que la **dangerosité** (intersections, voies partagées, mauvais entretien) des itinéraires cyclables.

Les participants évoquent également l'**absence de mesures incitatives à l'utilisation des mobilités alternatives à la voiture** (tarifs élevés des vélos en libre-service) **ou dissuasives** (taxes) **à l'usage de la voiture individuelle**,

Enfin, **l'organisation du travail**, avec des horaires similaires pour tous, le **manque de vélos en libre-service** et de **stationnements sécurisés pour les vélos** sont considérés comme des faiblesses des mobilités sur le Moyen-Pays.

4.3 Opportunités pour les mobilités sur le Moyen-Pays

Pour les participants, la principale opportunité réside dans l'**amélioration du réseau de bus, passant par une offre plus importante**, notamment les soirs et les week-ends et sur de nouveaux secteurs, par une meilleure **articulation entre les réseaux Zou ! et Envibus et par la prise en compte de l'intermodalité** (vélos dans les bus).

L'augmentation du prix de l'essence et le changement climatique sont perçus comme un contexte favorable à la mise en avant des bénéfices des mobilités actives sur les finances, la santé ou l'environnement, pour inciter à changer de mode de transport ou à limiter ses déplacements, voire favoriser le retour des commerces de proximité.

Les participants considèrent ensuite que, compte-tenu du potentiel important d'utilisateurs du vélo, **l'amélioration du réseau de pistes cyclables** (densité, continuité, tracés) **et des équipements** (parking multimodaux, points de recharge / réparation) seraient de nature à faire évoluer les modes de déplacement.

Les participants envisagent la **pérennisation des programmes d'accompagnement à la mobilité durable et inclusive et la mobilisation des acteurs associatifs et des citoyens** comme des opportunités pour le développement de mobilités alternatives.

Enfin, **l'accroissement de la population et des embouteillages** à Sophia Antipolis pourraient, selon les participants, justifier une offre de transports en commun renforcée et davantage de voies de bus dédiées.

4.4 Menaces pour les mobilités sur le Moyen-Pays

La **centralisation des commerces, des emplois et de l'habitat**, que pourrait induire un SCoT inadapté, est considérée comme la principale menace pour les mobilités sur le Moyen-Pays.

Viennent ensuite les **obstacles à la continuité des aménagements cyclables et piétons** : prolifération de grands domaines, fermeture de terrains privés, disparité des aménagements au sein d'une même commune.

Les participants craignent également un **manque de continuité dans la mise en œuvre du PDM** dans la durée, du fait de possibles changements d'élus, ainsi que des **restrictions budgétaires** qui limiteraient les investissements.

La croissance démographique, qui pourrait conduire la demande à excéder l'offre de transports publics, **les incivilités**, **l'inadéquation entre « savoir bouger » et « pouvoir bouger »**, le **manque d'accompagnement**, ainsi que **l'augmentation des températures**, qui inciterait à privilégier la voiture climatisée au détriment du bus ou du vélo, sont également évoquées par les participants comme des menaces pour les mobilités.

5 > SYNTHESE DES ORIENTATIONS POUR AMELIORER LES MOBILITES

L. GONTARD invite les participants à travailler en sous-groupes sur les orientations permettant d'améliorer les mobilités sur le Moyen-Pays, en croisant les résultats de l'évaluation selon 4 axes :

- Les chances à saisir, en s'appuyant sur les atouts pour tirer parti des opportunités ;
- Les zones de danger à éviter, là où les faiblesses risquent d'être aggravées par les menaces ;
- Les zones de conflit à négocier, là où les atouts sont confrontés aux menaces ;
- Les défis à relever, pour lever les faiblesses en tirant parti des opportunités.

L'ensemble des contributions des sous-groupes est ensuite partagé et enrichi en plénière. Les participants sont ensuite invités à indiquer les 6 orientations leur paraissant prioritaires pour améliorer les mobilités sur le territoire. Les 10 participants ayant quitté l'atelier avant cette séquence ont pu exprimer leurs priorités en ligne, à partir d'un questionnaire reprenant les orientations formulées en séance ; leurs réponses ont été intégrées aux résultats.

Le détail des contributions priorisées par les participants est proposé en annexe 1 à la présente note de synthèse.

Les participants considèrent que les paysages exceptionnels du territoire sont une véritable chance pour **développer le tourisme vert et le cyclotourisme,** tout en restant vigilant au risque de surtourisme. La présence d'une population étudiante et scolaire importante est également perçue comme une opportunité pour **proposer de nouvelles solutions de mobilité et créer de nouvelles habitudes de déplacement**. Enfin, le dynamisme du tissu associatif existant**,** à sauvegarder, doit permettre de **développer la mobilité solidaire**.

Le principal **danger** serait, pour les participants, le **manque d'articulation et de lisibilité des différentes offres de transport**. Suivent le risque d'un **budget mal utilisé**, avec la réalisation d'infrastructures non continues par exemple, ou **trop faible**, en raison d'un manque de volonté politique. L'**augmentation de la précarité**, liée à l'inflation et à la hausse du coût des déplacements, est également considérée comme un danger à éviter.

Les zones de conflits identifiées par les participants portent d'abord sur le **partage de la voirie** (routes, pistes cyclables, trottoirs, voies de bus) et des **usages**, qui pourrait rester trop limité, avec une prédominance accordée aux automobilistes. Elles portent également sur :

- Le manque de **coordination entre communes et communautés d'agglomération** nécessaire à une bonne interconnexion des réseaux de transports en commun,
- La complexité de faire **cohabiter infrastructures de mobilité, espaces naturels et foncier des propriétés privées,**
- Les **arbitrages budgétaires** entre les différentes politiques de mobilité,
- Les choix **d'urbanisme et d'aménagement du territoire**, qui pourraient être défavorables aux mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Enfin, les participants relèvent les défis suivants :

- **Faire changer les comportements** via des actions de communication, d'incitation ou de réassurance,
- **Faire évoluer la législation**, notamment pour faciliter l'accès aux pistes DFCI et traiter les questions de servitudes et de droits de passage ;
- **Développer l'usage des transports en commun**, en sensibilisant les usagers à les privilégier ;
- **Assurer la pérennité du futur Plan de Mobilité**, indépendamment des changements politiques ;
- **Mettre en cohérence les calendriers des différents documents d'aménagement du territoire** (SCoT, PDM), PLU) ;
- **Donner la priorité au financement des transports en commun** ;
- **Lutter contre les incivilités et les dégradations** ;
- **Faciliter la création d'instances, associations ou organismes auprès des utilisateurs pour développer l'autopartage, l'auto-stop et covoiturage.**

6 > SUITES

L. GONTARD indique que la présentation ainsi qu'une synthèse de l'atelier seront transmises aux participants d'ici mi-octobre.

Elle rappelle que début octobre, une enquête numérique sera lancée qui visera à hiérarchiser l'ensemble des orientations issues des 3 ateliers et donne rendez-vous aux participants début novembre (date à préciser) pour le prochain atelier, consacré au plan d'actions.

L. GONTARD invite enfin les participants à apprécier l'atelier en un mot. Les mots de la fin sont les suivants :

- Partage (2 fois)
- Idées dans la bienveillance
- Écoute
- Collaboration
- Nécessaire
- Utile
- Suite
- Échanges (2 fois)
- Bonne humeur
- Concret
- Intéressant
- Intelligence
- Chaleureux
- Constructif

7 > ANNEXE 1 : CONTRIBUTIONS DES ATELIERS

Les contributions des groupes de travail ont été consignées en séance. Elles sont retranscrites littéralement ci-dessous pour chacun des critères abordés. Le résultat de la priorisation des contributions par les participants est proposé dans la colonne de droite (nombre de suffrages recueillis).

7.1 Atelier 1 : Évaluation des mobilités

Atouts des mobilités sur le Moyen-Pays	
Tarifs ENVIBUS Gratuité ligne A/B seniors > 75 ans sur toutes les lignes	**12**
Carte Zou étude 90€/an	**10**
Bornes WIIZ	**3**
Topographie laisse la place aux sentiers pédestres	**2**
Forfait mobilité durable aide à l'achat	**2**
Climat	**1**
Auto-stop	**1**
Transport à la demande	**1**
Que sur Sophia = réseau cyclable + piste forestière	
Primes transport	
Atouts par modes de déplacement : - Voiture : indépendance - Vélos, trottinettes : indépendance, sport, bien être (si pas pollué), économique - Nos jambes : indépendance, sport, bien être (si pas pollué), économique - Transports en commun tram-bus, bus : social / rencontre, écologique (si électrique), reposant (si assis), passif, lecture, travail, temps personnel gagné	

Faiblesses des mobilités sur le Moyen-Pays	
Réseau bus insuffisant : - Cadencement - Maillage plus fréquent, plus d'amplitude - Les week-ends et les soirs	**21**
Discontinuité des voies cyclables et piétonnes	**12**
Pas de voie en site propre pour le 630 (bus et covoiturage en voies réservées)	**9**
Fréquence de certains bus (9 par ex) insuffisante	**7**
Discontinuité des pistes cyclables (pb foncier souvent, servitude)	**7**
Sécurité des pistes cyclables	**6**
Absence de moyens incitatifs pour réduire l'usage de la voiture individuelle = taxes	**5**
Mauvais entretien des pistes cyclables (gros cailloux)	**4**
Densité du réseau de transport en commun (dans le moyen-pays comme dans Sophia)	**4**
Aménagement dangereux pour les cyclistes : intersections avec les routes, aménagement partagé avec les voitures piétons très passante	**3**
Coût élevé location vélo en libre-service	**2**
Tout le monde a les même horaires	**2**
Interconnexion entre réseaux (Nord/Sud + différentes agglo)	**2**
Rareté des transports en commun le soir et le week-end	**2**
Trop peu de vélos en libre-service	**1**
Incivilité/parking sécurisé	**1**
Utilisation des pistes DFCI mal vue par SDIS	**1**

Acceptabilité encore faible des usages autres que la voiture sur les routes (problème en partie culturel)	**1**
Topographie pas facilitatrice	**1**
Quasi-absence de voie en site propre (malgré lignes A et B)	**1**
Absence de rails lignes TER	
Traversée aux passages piétons et cheminement	
Sophia en étant une technopole crée cette mobilité et des bouchons	
Manque de volonté d'utiliser d'autres moyens de transport = que la voiture individuelle	
Manque vestiaires	
Plus de commerces sur les Moyens Pays	
Nombreux réseaux de bus, tarification couteuse	

Opportunités pour les mobilités sur le Moyen-Pays	
Augmenter l'offre de bus (week-end, soir)	**21**
Prix de l'essence : motivation à aller vers des moyens de transports différents ou à limiter ses déplacements, voire à ramener des commerces de proximité	**15**
Augmentation de la densité, la rapidité et l'interconnexion des pistes cyclables	**14**
Articulation ZOU / Envibus	**8**
Avec le PDM : en profiter pour changer le discours et raconter une histoire plus positive autour des mobilités douces (co-bénéfices santé, finances, environnement)	**7**
Changement climatique et besoin sociétal de répondre à ces problématiques en s'attaquant aux transports : profiter du contexte	**7**
Programme d'accompagnement de la mobilité durable et inclusive (exemple TIMS) à pérenniser	**7**
Accroissement de la population à Sophia : plus de besoins et offre plus rentable / justifiable pour les transports (+ horaires différents avec logements). Aussi des bouchons additionnels peuvent faire réfléchir aux alternatives. Pourraient justifier plus de voies de bus dédiées... Aussi, peut mener à une volonté plus forte d'améliorer son cadre de vie en pacifiant la circulation	**5**
Mobiliser les acteurs associatifs et citoyens	**4**
Parking vélo (positionnement) / covoiturage : multimodalité	**3**
Législation / évolution transport en commun (vélo/animaux dans le bus)	**3**
Meilleure adéquation basée sur l'analyse des données pour optimiser les attentes des transports en commun	**2**
Augmentation du coût de l'essence/diesel	**1**
Grosse masse d'utilisateurs potentiels du vélo	**1**
Points recharge / réparation vélo	**1**
Offre lignes nouvelles	**1**
Développement des axes interrégionaux	
Diminution des prix des transports en commun	
Prix des voiture électriques élevées : arrêter l'autosolisme	

Menaces pour les mobilités sur le Moyen-Pays	
Centralisation des commerces (mauvais SCOT), travail, habitat	**9**
Prolifération de grands domaines ou des fermetures de terrains privés empêchent la continuité des pistes	**8**
Manque d'infrastructures (trottoirs, pistes cyclables) dans une même commune	**7**
Continuité des plans : application et mise en place du PDM sur la durée avec possibles changements d'élus	**7**
Manque de budget, réductions des dépenses qui empêchent de faire tous les investissements	**5**
Croissance démographique : la demande excèdera l'offre des transports public	**4**
Incivilités : tous	**4**
Inadéquation entre savoir bouger et pouvoir bouger	**4**

Augmentation des températures : bus et vélo diminuent, voitures augmentent = augmentation du trafic routier	**3**
Manque d'accompagnement	**3**
Continuité des infrastructures	**3**
Privatisation mauvaise coordination des offres	**2**
TAD -> ne pas l'oublier	**2**
Accessibilité des outils (application etc) pour les plus âgés, UX design facilité à payer	**1**
Santé : perte autonomie vieillissement, handicap, sédentarisation	**1**
Inflation, pauvreté, santé	
Variations (diminutions ou augmentations) du $ pétrole	
Variations $ électricité ou saturation bornes	
Poursuite de l'habitat diffus	
Perte d'autonomie et précarité financière augmentent	
SUV	
Éparpillement des lieux de travail sur le territoire	
Augmentation sédentarité	
Augmentation des températures l'été : engage à rester en véhicule climatisé	
Sangliers	

7.2 Atelier 2 : Orientations pour améliorer les mobilités

Chances à saisir pour les mobilités sur le Moyen-Pays	
Développement du tourisme vert (cyclotourisme) : **- Circuit d'intérêt (paysages exceptionnels)** **- Surtourisme**	**13**
Profiter d'une population étudiante importante pour proposer des solutions spécifiques	**11**
Mobilité scolaire / des jeunes = opportunité pour sensibiliser / créer des habitudes	**11**
Tissu associatif dynamique à pérenniser avant qu'il ne disparaisse faute de financement	**9**
Plan d'action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS)	**5**
Crises et pénuries (carburant)	**1**
Documents contraignants : règles opposables dans le schéma régional (SRADDET), imposent la desserte des infrastructures prioritaires : lycées, pôle d'échange, bassin d'emploi)	**1**
Programme type CEE / TIMS ont permis d'engager des actions : une chance pour les pérenniser	
Service vélo libre-service gratuit pour public prioritaire	

Zones de danger à éviter pour les mobilités sur le Moyen-Pays	
Manque d'articulation des prestations de transport + visibilité	**17**
Budget mal utilisé (ex ABD DE : non continuité) utilisation des infras réalisées	**6**
Manque de budget : **- Inaction** **- Peut-être dû à un manque de volonté politique (priorités)**	**5**
Augmentation de la précarité : **- Inflation** **- Augmentation du coût de déplacement**	**2**
Trafic complètement bloqué : conflits, inefficacité problèmes économiques, personnels, sécurité	**1**
Manque de clarté des aides : empêche l'accès	1

Zones de conflit à négocier pour les mobilités sur le Moyen-Pays	
Partage de la voirie (routes, pistes cyclables, trottoirs, voies de bus)	**12**
Partage d'un espace limité entre différents usages	**9**
Coordination des communes / communautés d'agglo pour les interconnexions entre les différents modes de transports en commun	**6**
Avec les espaces naturels réalignement propriétés	**5**
Arbitrages budgétaires	**5**
Gestion de l'urbanisme (mitage, PLU, densité urbaine)	**3**
Zones commerciales vs magasins ville de proximité	**3**
Choix sur les priorités des modalités de transport (prix, fréquence, tracé ... mode de transport)	**2**
Gestion des croisements	**1**
Parking à vélo vs autres parkings	
Budgets d'orientation politique (impôts/prix du billet)	

Défis à relever pour les mobilités sur le Moyen-Pays	
Changer le comportement : communiquer, convaincre, inciter, rassurer	**12**
Changer la législation : **- Faciliter l'accès aux pistes DFCI** **- Servitudes, droit de passage**	**10**
Sensibiliser les gens à prioriser les transports en commun	**6**
Assurer la pérennité du plan indépendamment des changements politiques	**5**
Aménagement territoire : temporalité des différentes échelles à synchroniser (SCOT, PDM) ex routes étroites, cohabitation vélo, piéton, voiture, bus	**4**
Donner la priorité au financement des transports en commun	**4**
Lutter contre les incivilités et dégradations (ex vélo)	**4**
Faciliter la création d'instances, associations, organismes auprès des utilisateurs pour mettre en place : autopartage, auto-stop, covoiturage	**2**
S'adapter à l'augmentation de la population	
Trouver et sécuriser budget	

8 > ANNEXE 2 : LISTE DES PARTICIPANTS

Nom	Prénom	Commune
AGNANO	Vincent	Le Bar-sur-Loup
AGNEL VARIN	Jean-François	Roquefort-les-Pins
AIMAR	Enzo	Valbonne
ALY	Assim	Biot
BEIKBAGHBAN	Ali	Le Cannet
BELKHIR	Rana	Nice
BENATO	Cécile	Roquefort-les-Pins
BERNARD	Esteban	Biot
BIENNER	Arnaud	Roquefort-les-Pins
BOUILLON	Cathy	Biot
CARTIER	Noé	Valbonne
CLAUSTRE	Anne	Valbonne
CONTANDRIOPOULOS	Nicolas	Antibes
COUTEL	John	Valbonne
CROQUETTE	Neal	Biot
DEBORDE	Elisabeth	Valbonne
DELCASSE	Arnaud	Antibes
DESCHAMPS	Anne	Valbonne
DYSHLEVYY	Bohdan	Valbonne
EL ABDOUNJ	Oussama	Valbonne
EL MORABET	Meryam	Antibes
ETEVE	Bruno	Valbonne
FECOURT	Daniel	Le Rouret
FERNANDEZ-INURRIETA	Marc-Aurèle	Antibes
GAUTHIER	Lucas	Antibes
GRAA	Seifeddine	Vallauris
HENRY	Christophe	Biot
HILAIRE	Marylys	Cannes
JAILLET	Florent	Villeneuve-Loubet
KHECHINE	Aymen	Antibes
LANCELOT	Pierre	Grasse
LAUTIER	Chloé	Mouans-Sartoux
LE BIHAN	Gwenaëlle	Valbonne
LIM	Maxime	Antibes
LJUNGARS	Gustav	Roquefort-les-Pins
MAGLIARO	Elena	Valbonne
MAINGUY	Jocelyn	Valbonne
MEEHAN	Sylvie	Roquefort-les-Pins
MELLET	Sylvie	Valbonne
MOTTIER	Lucie	Châteauneuf
MURATORE	Michèle	Antibes
NITTERS	Mark	Le Rouret
OUTALBABI	Imran	Valbonne
PEPIN	Hélène	Le Bar-sur-Loup
PIEDNOIR	Jacques-Olivier	Le Rouret
REY	Véronique	Valbonne
ROSTAQI	Machal	Mouans-Sartoux
TEISSEDRE	Aurélien	Antibes
TOUFLET	Christelle	Roquefort-les-Pins
VARIN	Vincent	Valbonne
VENTURA	Daniel	Valbonne