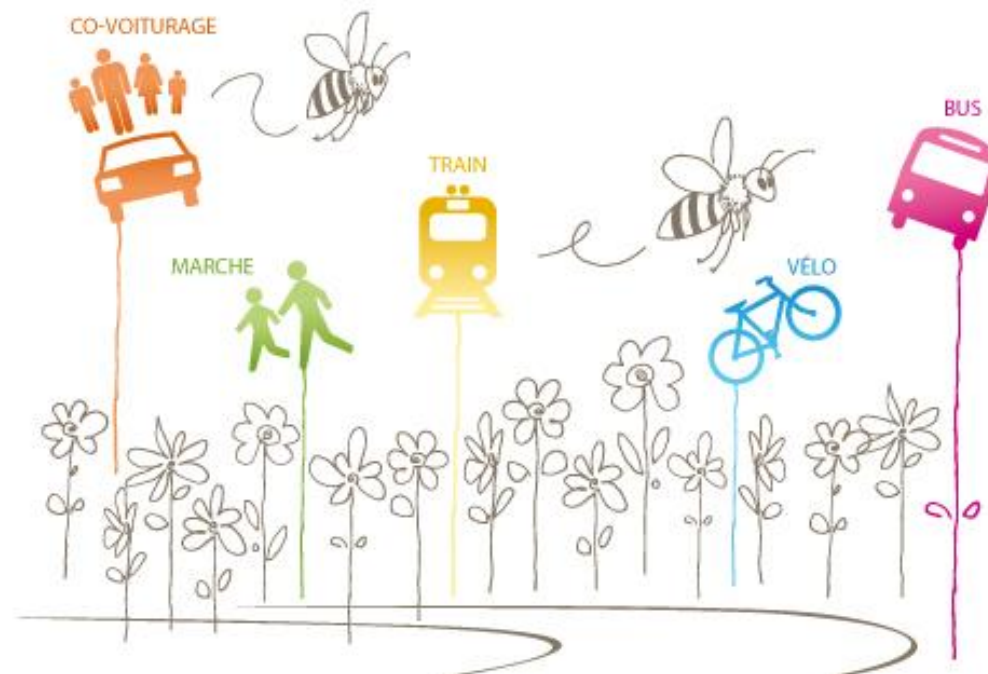


Les enjeux du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse - 2017



LES ENJEUX DU TERRITOIRE

A l'issue du diagnostic et des ateliers de travail réalisés avec les partenaires institutionnels et techniques de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, un certain nombre d'enjeux stratégiques ont été mis en évidence pour le territoire du Pays de Grasse. Ils constituent les axes de travail privilégiés pour l'élaboration des scénarios qui doivent mener à la définition du projet de nouveau Plan de Déplacements Urbains.

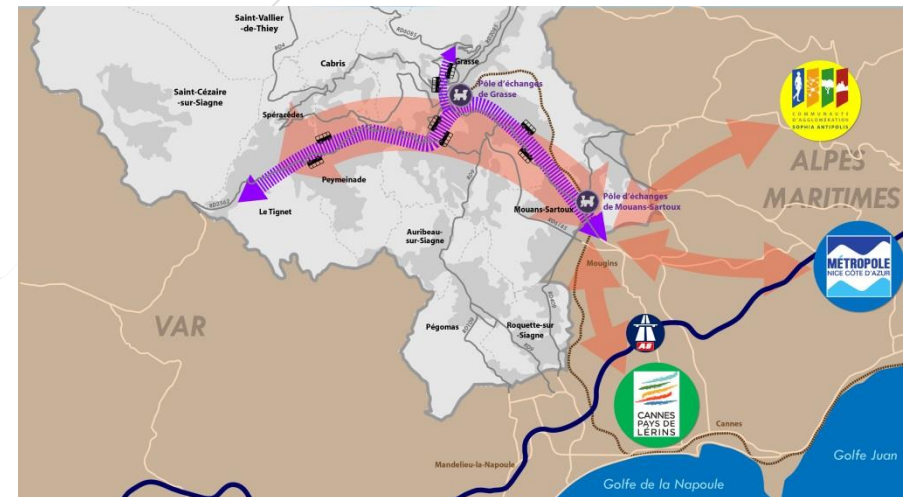
1. Structurer les déplacements autour d'un axe fort

Le territoire du Pays de Grasse se structure le long d'un axe majeur, véritable colonne vertébrale des flux de déplacement, organisé autour de deux liaisons internes principales :

- Les liaisons Nord-Sud entre Mouans-Sartoux, Grasse et Saint Vallier de Thiey ;
- Les liaisons Est-ouest entre le Var, Peymeinade et Grasse.

Outre sa fonction de lien entre les principaux pôles attractifs du territoire, cette colonne vertébrale permet également l'accès aux liaisons majeures vers les territoires voisins très attractifs, en particulier la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis et Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins, et plus généralement vers l'autoroute A8 et le littoral.

La congestion actuelle sur ces axes est telle que la réalisation de projets d'infrastructures structurants apparaît comme un préalable nécessaire au développement des modes alternatifs et au partage de l'espace public. Ces projets concernent à la fois les infrastructures routières et de transports collectifs.



Structurer les déplacements autour d'un axe fort

1. Compléter le réseau routier pour délester les points durs

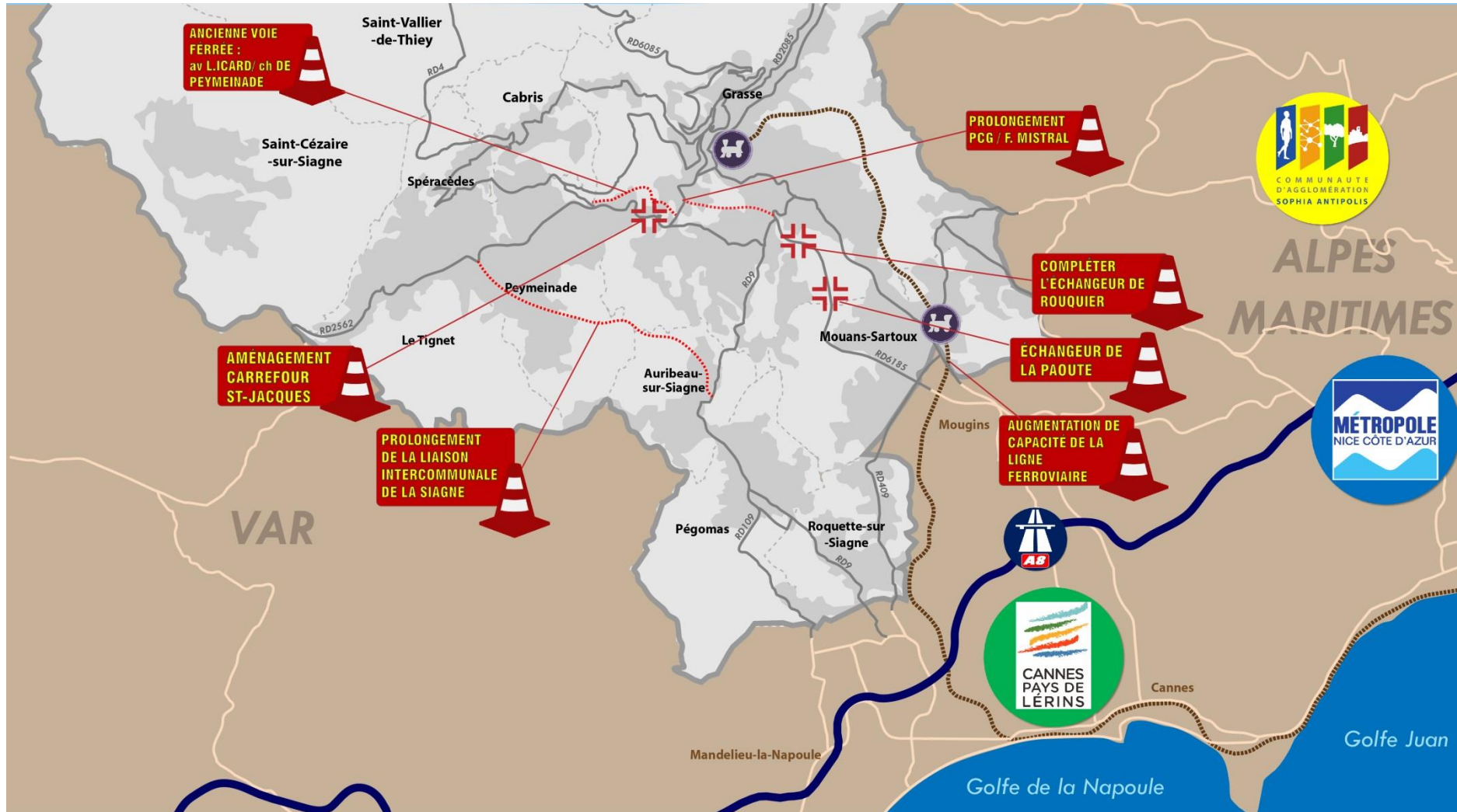
Le réseau routier est aujourd'hui saturé aux heures de pointe entre Peymeinade et Grasse ainsi qu'entre Grasse et Mouans-Sartoux, avec une concentration forte des flux autour du giratoire des 4 chemins et des voies qui s'y raccordent.

La décongestion de ce secteur apparaît comme un préalable nécessaire à toute action en faveur d'un meilleur partage de l'espace public et d'une nouvelle répartition entre les modes. La problématique principale consiste à améliorer la fluidité des échanges avec les territoires voisins et à décharger ainsi les voies locales du trafic lié à ces échanges. Un certain nombre de projets routiers permettant d'atteindre ces objectifs ont déjà été évoqués pour le territoire :

- La réalisation d'un échangeur supplémentaire sur la pénétrante Cannes-Grasse au niveau de la Paoute (court terme). Cet échangeur, en desservant directement le secteur sud et les zones d'activités et d'emplois qui s'y situent (notamment Plan de Grasse), permettra de soulager le carrefour des 4 chemins qui supporte aujourd'hui plus de 80 000 véhicules/jour ainsi que la RD6085 (route de Cannes).
- Le prolongement de la pénétrante Cannes-Grasse jusqu'à l'avenue Frédéric Mistral (moyen/long terme) qui permettra de délester le carrefour des 4 chemins ainsi que les RD6085 et RD2562 (secteur av. Georges Pompidou / av. du Maréchal de Lattre de Tassigny

/ av. Frédéric Mistral) ainsi que les itinéraires alternatifs via le chemin des Chênes.

- Une liaison directe vers le littoral et l'A8 depuis Peymeinade, qui permettrait de délester la RD2562 des trafics en provenance de l'ouest de la CAPG : soit via le prolongement de la liaison intercommunale de la Siagne vers l'échangeur de la Bocca, soit via une liaison entre Peymeinade, Picourenc et la pénétrante Cannes-Grasse.



Compléter le réseau routier pour délester les points durs

2. Créer une armature pour le réseau de transport public

L'importante concentration des flux de déplacements dans le corridor étroit formé par la colonne vertébrale plaide également en faveur du développement d'axes de transports collectifs performants et fiables sur ces liaisons. En outre, les reports de trafic liés à la création des nouvelles liaisons routières sont autant d'opportunités à saisir pour développer une infrastructure et des systèmes d'exploitation permettant d'optimiser l'efficacité du système de transport et de construire ainsi une armature pour le réseau de transport public.

Cette armature du réseau de transport public comporte déjà des éléments forts à consolider dans l'avenir :

- la gare de Grasse avec son pôle d'échange multimodal
- le pôle d'échange de Mouans-Sartoux en connexion avec le réseau de transport de Communauté d'agglomération du Pays de Lérins.

D'autres éléments sont à développer pour assurer avec un haut niveau de service les liaisons suivantes :

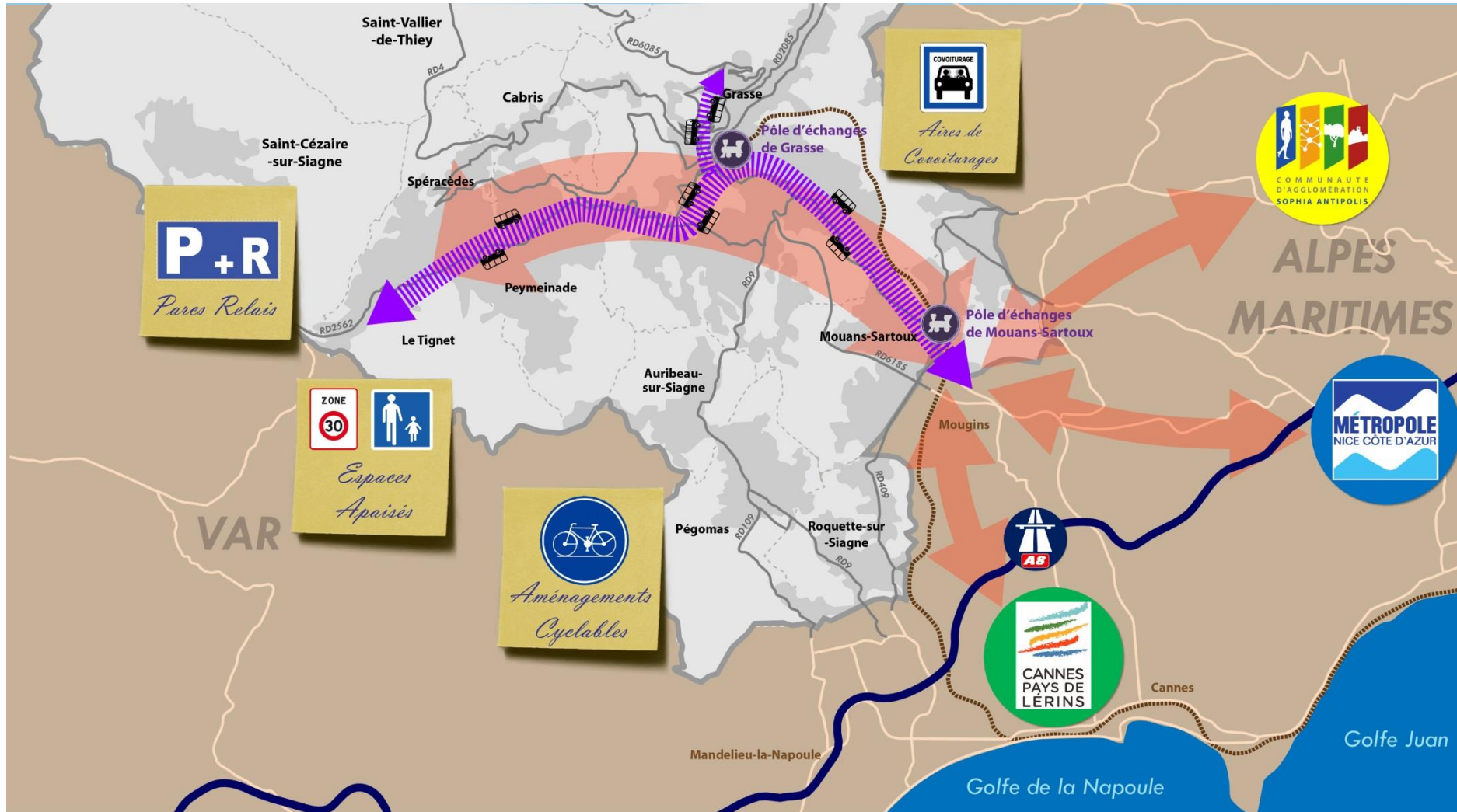
- Peymeinade – Grasse
- Grasse – Mouans-Sartoux
- Gare de Grasse – centre-ville dans une optique en particulier de renforcement des fonctionnalités du pôle d'échange de la gare.

Dans tous les cas, la performance, la régularité, l'efficacité et le confort sont à rechercher dans une offre de Transport en Commun à Haut Niveau de Service (TCHNS).

II. Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif à haut niveau de service

Si la création d'un réseau de transport à haut niveau de service permet de desservir les axes les plus fréquentés, cette armature doit également servir l'ensemble du territoire, avec ses caractéristiques variées. Cet objectif peut être atteint par le développement d'une offre de mobilité globale articulée autour du réseau armature et proposant toute une gamme de services de déplacements adaptés aux spécificités des différents secteurs et connectés à l'armature.

Il s'agit d'organiser et d'adapter intelligemment les moyens de transport pour que chacun, quel que soit son lieu de résidence, puisse effectuer ses déplacements sans recourir uniquement à la voiture solo. En combinant astucieusement les alternatives à la voiture solo (modes actifs, covoiturage, transports collectifs, location ou partage de véhicule, taxi), chacun doit pouvoir se déplacer efficacement tout en réduisant l'utilisation de son véhicule.



Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif à haut niveau de service

3. Mettre en place les outils pour le développement du covoiturage

Le covoiturage représente une solution de déplacement souple et efficace, complémentaire du transport collectif. Il est particulièrement bien adapté aux problématiques du Pays de Grasse, avec des solutions qui s'adaptent aussi bien aux zones denses avec des flux concentrés sur quelques axes majeurs, qu'aux zones rurales.

Le développement du covoiturage nécessite cependant un accompagnement par les collectivités locales sous la forme de la mise à disposition à la fois d'équipements et de services à destination des covoitureurs. Ces outils concernent :

- La création de parkings de covoiturage aux points d'entrée du réseau routier structurant, en particulier le long de la colonne vertébrale des déplacements ;
- Le développement d'outils numériques en faveur du covoiturage dynamique, à adapter suivant le contexte ;
- La proposition éventuelle d'avantages pour les covoitureurs (voies réservées, tarifs de stationnement spécifiques, etc.)
- La mise en valeur de la démarche par le biais :
 - o de la signalisation des aires de covoiturage,
 - o de l'établissement d'une carte des aires de covoiturage,
 - o d'actions de communication auprès des particuliers et des entreprises ou groupements d'entreprises dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises ou Inter-Entreprises.

Si la démarche de développement du covoiturage peut être entreprise par la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse pour son territoire, la structure des déplacements, avec une forte attractivité des territoires voisins, invite néanmoins à une réflexion à plus large échelle impliquant également les communautés d'agglomération voisines ainsi que le département des Alpes-Maritimes.

4. Organiser la multimodalité autour de l'armature de transport collectif

Autour du réseau armature de transport collectif, le développement de toute une gamme de services à la mobilité permettra de renforcer l'efficacité du système de transport. Ceux-ci devront en particulier permettre de réaliser dans les meilleures conditions les trajets initiaux et/ou finaux vers ou depuis les stations principales du réseau. Les services à la mobilité touchent aux sujets suivants :

- Les parcs-relais ou pôles d'échanges, avec le développement ou le renforcement sur ces sites des facilités en faveur de la multimodalité, mais également des services annexes qui permettent de transformer ces lieux de transport en lieux de vie ;
- La mise à disposition de véhicules en libre services dans des lieux stratégiques, et plus généralement l'auto-partage ;
- Le développement des possibilités de se déplacer à vélo dans les secteurs adaptés (relief, sécurité, distances) avec pour leviers : les points de stationnement sécurisés et adaptés au contexte, la possibilité d'embarquer les vélos à bord des bus, la mise à disposition de vélos en location et plus particulièrement de vélos

- à assistance électrique, l'incitation à l'achat par les particuliers et/ou les entreprises de vélos à assistance électrique ;
- La qualité des espaces publics et des cheminements piétons pour la réalisation des trajets terminaux.

5. Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs

Au-delà des outils de mobilité à proprement parler et dans une perspective d'optimisation de leur efficacité, le travail sur la qualité des espaces publics constitue un enjeu majeur pour réduire la prépondérance de l'automobile et permettre le développement des modes actifs.

Si le vélo ne constitue pas forcément un enjeu majeur pour l'ensemble du territoire, compte tenu du relief, il faudra cependant adapter l'offre à la topographie et apporter des solutions concrètes à la desserte interne des zones d'activités économiques. Les vélos à assistance électrique constituent en particulier une opportunité intéressante à favoriser dans ce contexte.

En revanche, l'amélioration des conditions de la marche à pied représente un enjeu fort pour le territoire. La qualité et la sécurité des cheminements piétons doivent rendre les déplacements à pied plus confortables, ce qui permettra :

- d'une part d'augmenter la propension à se déplacer à pied,
- d'autre part d'espacer les arrêts de transport collectif, en particulier le long des futurs TCHNS et d'améliorer ainsi leur efficacité.

Les leviers d'action sont de plusieurs ordres :

- Le développement des zones apaisées (zones 30, de rencontre, voire piétonnes) dans les centres urbains et centres de quartiers ;
- La valorisation et le développement du réseau spécifique dédié aux piétons dans Grasse (système de traverses en particulier) :

- o Création d'itinéraires
- o Jalonnement des points d'intérêt et des itinéraires
- o Edition d'un plan spécifique modes doux.

6. Développer les outils pour faciliter la multimodalité au quotidien

Enfin tous les outils de mobilité, structurés autour de l'armature de transport collectif à haut niveau de service, doivent être portés à la connaissance des habitants et visiteurs. Pour chacun de ses déplacements, qu'il soit régulier ou occasionnel, l'utilisateur doit être à même de choisir en toute connaissance de cause la chaîne multimodale la mieux adaptée.

Pour ce faire, une application globale de mobilité intégrant le transport collectif, le covoiturage, le vélo, la marche à pied, mais aussi la voiture particulière comme maillon d'une chaîne de déplacement multimodale, pourrait être développée. Outre la présentation de l'ensemble de l'offre de transport, cette application devrait permettre de choisir son mode de déplacement parmi l'éventail des possibles et de comparer coût et temps de transport suivant l'alternative choisie.

III. Assurer les liaisons avec les territoires voisins

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse entretient des liens importants avec les territoires voisins. Il s'agit d'une part d'une forte attractivité liée à l'emploi et aux activités vers la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis ainsi que vers Cannes Pays de Lérins. D'autre part, dans le Haut-Pays, le fonctionnement territorial est plutôt organisé par vallée, pour des raisons de relief et d'éloignement géographique, que dans une stratégie de territoire administratif.

Il est donc important d'accompagner ces dynamiques par une offre de transport adaptée, en partenariat avec les territoires voisins, et de poursuivre les démarches déjà engagées :

- Développement du pôle intermodal de Mouans-Sartoux,
- Prolongement du TCHNS vers Mougins,
- Exploitation du fort potentiel de covoiturage domicile-travail vers Sophia Antipolis, avec la formalisation d'une ligne de covoiturage avec points de prise en charge et de dépose, éventuellement en lien avec des dessertes en transport collectif complémentaires (notamment à l'intérieur de Sophia pour la desserte terminale),
- Développement de liaisons adaptées pour le Haut-Pays en fonction des besoins.

IV. Organiser la circulation et le stationnement des poids lourds

La problématique des poids lourds (y compris cars de tourisme) touche plusieurs sujets d'importance :

- La circulation ainsi que le stationnement des poids-lourds en zone urbaine dense, avec une dimension particulière liée aux cars de tourisme à Grasse,
- L'accessibilité et la desserte des zones d'activité.

Pour libérer les centres urbains des trafics de poids lourds et cars de tourisme, les pistes suivantes méritent d'être étudiées :

- Gestion des cars de tourisme :
 - o Système de dépose minute des visiteurs au plus proche des sites d'intérêt ;
 - o Stationnement excentré des cars.
- Gestion des livraisons et du trafic de poids-lourds en centre-ville :
 - o Rendre la réglementation poids-lourds en vigueur plus lisible ;
 - o Création d'un espace de logistique urbaine excentré pour le dégroupage et la livraison des commerces du centre par de petits véhicules, éventuellement électriques ;
 - o Création d'espaces de consignes en centre-ville pour les livraisons à destination des particuliers ;
 - o Intégration de la problématique des livraisons et consignes dans les projets d'aménagement ;

- o Restreindre les autorisations de circulation pour les poids-lourds en centre-ville, en adéquation avec la création d'un espace logistique excentré.

Concernant l'accessibilité des zones d'activité et de manière générale la circulation des poids-lourds sur l'ensemble du territoire, il est nécessaire de définir, puis de jalonner avec précision les itinéraires à privilégier. Ces recommandations doivent être intégrées dans les démarches en cours sur la question des marchandises afin d'éviter la circulation de ces véhicules, le plus souvent guidés par GPS, dans des zones résidentielles ou sur des voies dont les gabarits ne sont pas adaptés à ce trafic.

V. Progresser encore sur le sujet du stationnement

Le sujet du stationnement ne présente pas de difficulté particulière dans la plupart des communes de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse.

A Grasse-même, il a fait l'objet début 2017 d'une refonte complète de la réglementation dont les effets positifs se font déjà sentir sur la rotation des véhicules et la facilité à stationner en surface. Cependant l'entrée en vigueur de la loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) début 2018 nécessitera une nouvelle évolution réglementaire pour se mettre en conformité. Cette loi doit être vue comme une opportunité d'améliorer encore le fonctionnement du stationnement, en particulier la rotation dans les zones de forte demande.

Par ailleurs, concernant le stationnement des résidents et en particulier la possibilité de « laisser sa voiture au parking en journée » pour utiliser

d'autres modes de déplacement, des actions de communication spécifiques sont nécessaires. Ces actions de communication devront en particulier mettre l'accent sur les abonnements spécifiques à destination du stationnement des résidents et sur les possibilités de report modal. Par la suite, des abonnements de stationnement combinés avec des abonnements de transport collectif ou de covoiturage pourront également être proposés, tout comme des actions de rétribution/récompense des résidents qui laissent leur véhicule dans les parcs en ouvrage.

Enfin, l'optimisation de l'usage des parcs de stationnement est fortement liée à la qualité des cheminements piétons. La densité actuelle des parcs de stationnement dans le centre de Grasse doit permettre de desservir l'ensemble du centre-ville grâce au réseau formé par le complexe « parcs de stationnement + cheminements piétons ». Sur ce sujet, il est donc nécessaire d'avoir une vision intégrée du maillage à l'échelle de l'ensemble du centre-ville plutôt que par destination en intégrant le critère de « marchabilité » pour optimiser le rayon de chalandise des parkings.

VI. Encourager la réflexion globale sur la mobilité

Enfin, les actifs avec leurs déplacements réguliers entre le domicile et le lieu de travail constituent un potentiel intéressant pour le report modal et l'évolution des comportements. La Communauté d'agglomération doit donc encourager et accompagner toutes les démarches de Plan de Déplacement d'Entreprise ou Inter-Entreprises et d'Administrations pour amener les salariés à modifier leur comportement. Ces sujets pourront notamment intégrer :

- La flexibilité des horaires de travail,
- Le développement du télétravail et plus largement la création d'espaces de co-working : la disponibilité et la réservation de ces espaces pourront également être intégrées dans l'application centrale de mobilité, voire combinée à un abonnement TC
- Le développement de services au lieu de travail ou dans les zones d'activité (conciergeries d'entreprises...)
- La promotion du covoiturage
- La proposition de vélos en libre-service pour les déplacements internes aux ZA.