

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE  
LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE (2017-2027)

# PARTIE 1 : SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

# Sommaire général du Plan de Déplacements Urbains

## Préambule : synthèse réglementaire et rappel de la démarche

### Partie 1 : Synthèse du diagnostic

#### ORGANISATION DU TERRITOIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE ET PRATIQUE DE LA MOBILITÉ

1. Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse : caractéristiques sociodémographiques
2. Le périmètre plus large de réflexion : un même bassin de vie
3. L'organisation du territoire
4. Les flux de déplacements pendulaires
5. Les pratiques de déplacements
6. Synthèse et conclusion

#### LE RÉSEAU VIAIRE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE

1. Les caractéristiques du réseau de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse
2. L'analyse des charges de trafic sur le réseau routier de l'agglomération
3. Difficultés et améliorations attendues sur le territoire
4. Analyse de l'accidentologie routière
5. Synthèse et conclusion

#### LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE

1. L'offre Transport Express Régional (TER) et Lignes Express Régionales (LER)
2. L'offre Transports en Commun du Département des Alpes-Maritimes
3. L'offre de Transports en Commun urbain – le réseau Sillages
4. Les conditions actuelles de l'intermodalité

#### LES MODES DOUX DANS LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE

1. La pratique des modes doux des habitants
2. Le réseau de modes doux

#### LE STATIONNEMENT

1. L'offre
2. La demande
3. Les Enjeux

#### LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

1. Le transport de fret
2. Les livraisons en ville
3. Les enjeux en matière de transport de marchandises et livraisons

### Partie 2 : Enjeux du territoire

#### STRUCTURER LES DÉPLACEMENTS AUTOUR D'AXES FORTS

#### ARTICULER UN SYSTÈME DE DÉPLACEMENT GLOBAL AUTOUR DE L'ARMATURE DE TRANSPORT COLLECTIF À HAUT NIVEAU DE SERVICE

#### ASSURER LES LIAISONS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

#### ORGANISER LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS

#### PROGRESSER ENCORE SUR LE SUJET DU STATIONNEMENT

#### ENCOURAGER LA RÉFLEXION GLOBALE SUR LA MOBILITÉ

## Partie 3 : Stratégie et plan d'actions

### LA STRATÉGIE DU PDU

1. Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains
2. Un Plan de Déplacements Urbains en 4 axes

### LE PLAN D' ACTIONS

1. Axe 1 - Structurer les déplacements autour d'axes forts
2. Axe 2 - Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif
3. Axe 3 - Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs
4. Axe 4 : Organiser la chaîne logistique dans une stratégie de développement économique et de préservation de la qualité de vie urbaine

## Partie 4 : Mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains

### LA PROGRAMMATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

1. Calendrier de réalisation de l'Axe 1 - Structurer les déplacements autour d'axes forts
2. Calendrier de réalisation de l'Axe 2 - Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif
3. Calendrier de réalisation de l'Axe 3 - Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs
4. Calendrier de réalisation de l'Axe 4 : Organiser la chaîne logistique dans une stratégie de développement économique et de préservation de la qualité de vie urbaine
5. Synthèse de la programmation

### LE SUIVI ET L'ÉVALUATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAIN



# PRÉAMBULE : RAPPEL DE LA DÉMARCHE ET SYNTHÈSE RÈGLEMENTAIRE

## 1. Rappel de la démarche

En juin 2001, un premier Plan de Déplacements Urbains a été approuvé par le syndicat de transports SILLAGES. Ce PDU a été établi sur un périmètre élargi à l'est et au sud-est puisqu'à l'époque le syndicat englobait cinq communes de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) dont Antibes et l'ensemble du parc de Sophia-Antipolis. Depuis, cinq communes ont quitté Sillages pour rejoindre la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis. Parallèlement, de nouvelles communes du canton de Saint-Vallier-de-Thiery et de la Communauté de Communes des Monts d'Azur (CCMA) ont décidé d'adhérer à Sillages. Ces changements ont entraîné la caducité du PDU 2001. Mais il est devenu du même coup applicable pour les communes nouvellement intégrées au Syndicat Mixte des Transports Sillages. Le 24 octobre 2006, le Plan de Déplacements Urbains a été révisé suite aux modifications apportées au Périmètre de Transports Urbains (26 communes : Grasse, Auribeau-Sur-Siagne, Pégomas, La Roquette-Sur-Siagne, Mouans-Sartoux, Saint Vallier de Thiery, St Cézaire-Sur-Siagne, Cabris, Spéracèdes, Le Tignet, Peymeinade, Amirat, Aiglun, Gars, Collongues, Valderoure ; Séranon, St Auban, Caille, Andon, Les Mujouls, Briançonnet, Le Mas, Escragnolles, Sallagriffon et Mougins). Le projet a été arrêté le 17 décembre 2009 pour être finalement approuvé au second semestre 2011.

L'article L. 1214-8 du code des transports dispose que les Plans de Déplacements Urbains doivent faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours, soit au bout de 5 ans et constitue un préalable de la mise en révision.

L'article L. 1214-22 du code des transports dispose qu'en cas de modification d'un Périmètre de Transports Urbains concerné par l'obligation d'élaboration d'un plan de déplacements urbains, l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains est tenue d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains dans un délai fixé par voie réglementaire, correspondant à 3 ans.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG) est née au 1<sup>er</sup> janvier 2014 de la fusion de la Communauté de Communes des Terres de Siagne (6 communes), de la Communauté de Communes des Monts d'Azur (12 communes) et de la Communauté d'Agglomération du Pôle Azur Provence (5 communes). Cette fusion a entraîné la dissolution du Syndicat Sillages qui a été intégré en tant que Régie Transport à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse. De plus, on note également le départ de la Commune de Mougins vers la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. Ainsi, suite à l'évolution du Périmètre des Transports Urbains, le Conseil Communautaire a voté le 22 mai 2015 la révision de son Plan de Déplacements Urbains.

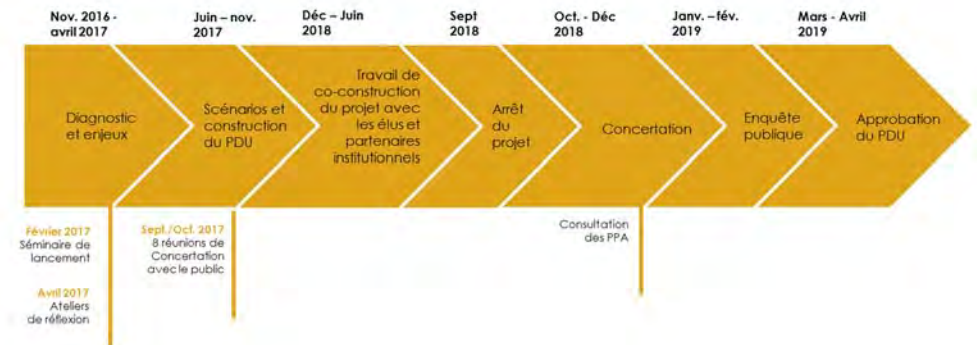
Le Plan de Déplacements Urbains a pour objectif de dessiner la cohérence en matière de transport à l'échelle du Pays de Grasse. D'offrir une vision à long terme sur l'évolution de la mobilité des biens et des personnes et surtout, de promouvoir les modes de déplacements les plus neutres pour la santé de l'homme et la préservation de notre environnement.

Le Plan de Déplacements Urbains est élaboré par une Autorité Organisatrice la Mobilité (AOM), à l'instar de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, mais la conception de son contenu relève de tous les acteurs de la mobilité sur le territoire, acteurs privés, publics, forces économiques, administrations, mais aussi et surtout les résidents et citoyens, usagers des réseaux de transports publics, des routes, trottoirs et pistes cyclables au quotidien.

C'est pourquoi le Plan de Déplacements Urbains a été avant tout une démarche de co-construction, qui a débuté par un état des lieux de la situation, une mise en perspective des éléments positifs et des difficultés remontés du terrain. Sur la base de ce diagnostic, une première étape de consultation a été menée au travers d'ateliers de réflexion, avec pour but de définir les principaux enjeux du territoire en matière de déplacements.

Sept réunions de concertation publique dans les communes ont été tenues, afin de présenter le diagnostic et les enjeux et d'impliquer ainsi la population dans l'élaboration des scénarios de projet.

La concertation des partenaires publics associés puis l'enquête publique constituent la dernière étape pour recueillir les remarques et avis sur le projet Plan de Déplacements Urbains avant son approbation finale par les instances de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse et sa mise en œuvre effective.



Le Plan de Déplacements Urbains révisé devra traiter de l'ensemble des problématiques suivantes :

- Diminution du trafic automobile,
- Développement des moyens alternatifs à l'automobile (transports en commun, marche à pieds et vélos),
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération,
- Organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement (réglementation, tarification, P+R, aire de covoiturage, autopartage),
- Organisation du transport et de la livraison des marchandises (maintenir les activités commerciales et artisanales)
- Développement du management de la mobilité
- Déploiement de bornes de recharge pour favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables,
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (accès aux réseaux de transports publics pour les Personnes à Mobilité Réduite),
- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.\*

## 2. Synthèse réglementaire

### ⇒ **La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), texte fondateur**

Le concept de plan de déplacements urbains a été initié par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982. L'article 28 de ce texte fait émerger et formalise pour la première fois les préoccupations grandissantes au sujet de la prise en compte des problématiques de déplacements dans les périmètres de transports urbains : « Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains. » La loi sur l'air définissait six orientations générales pour les Plan de Déplacements Urbain (diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes doux, aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, organisation du stationnement, transport et livraison des marchandises, encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport du personnel).



⇒ **La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) et la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), de l'obligation des PDU à celle de compatibilité entre les documents de planification urbaine**

En matière d'élaboration de plan de déplacements urbains, si le texte fondamental est celui de la loi d'orientation des transports intérieurs de décembre 1982, il a été notablement renforcé par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996 (rendant la démarche obligatoire pour les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants), puis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de décembre 2000. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain, dans son article 94 modifie l'article 28-1 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs qui précise les thèmes à décliner obligatoirement dans un Plan de Déplacements Urbain : L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie, La diminution du trafic automobile ; Le développement des transports collectifs et des modes non polluants ; L'aménagement et le partage modal de la voirie ; L'organisation du stationnement d'agglomération ; Le transport et les livraisons de marchandises ; L'encouragement pour les entreprises à conduire un plan de mobilité ; La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.

La loi SRU, outre qu'elle réforme profondément les outils de planification urbaine en vigueur depuis les lois d'orientations foncières des années 70, renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable. La recherche d'une cohérence entre les différentes politiques publiques élaborées à l'échelle de l'agglomération passe inévitablement

par un renforcement des liens entre Plan de Déplacements Urbains et documents d'urbanisme puisque politiques urbaines et de transport sont intimement liées. La loi Solidarité et Renouvellement Urbain donne ainsi de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les Plan de Déplacements Urbains dans l'ensemble des démarches de planification.

⇒ **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) fixe les orientations générales d'organisation et d'équilibre de l'espace du territoire.**

« Le document d'orientation précise les objectifs et principes fixés par le Projet d'Aménagement et de Développement durable et définit des orientations prescriptives. Le document d'orientation a une valeur opposable qui implique la compatibilité des Plan de Déplacements Urbains, Plan Local de l'Habitat et Plan Local d'Urbanisme. Mais il ne doit pas empiéter sur les champs de compétence de ces documents. Il donne des orientations qui doivent guider ces documents sectoriels et non les résultats et les solutions qui en découlent ». Le Plan de Déplacements Urbain doit être compatible au Schéma de Cohérence Territoriale. Cela s'explique aisément au regard des objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale qui doit devenir le document de référence des politiques publiques élaborées sur l'agglomération. En effet, "le schéma de cohérence territoriale présente le projet d'aménagement et de développement retenu, qui fixe les objectifs des politiques d'urbanisme en matière (...) de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile". (Article L. 122-1 du code de l'urbanisme)

⇒ **Le Plan de Déplacements Urbain (PDU) et le Plan Local de l'Habitat (PLH) sont des documents de coordination et programmation de politiques sectorielles.**

Le Plan de Déplacements Urbains : « définit les principes de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ainsi que le calendrier des décisions et réalisations ». Le Plan Local de l'Habitat : « définit les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logement et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti ... Il indique les moyens, notamment fonciers, qui seront mis en œuvre pour parvenir aux objectifs et principes qu'il a fixé » (Code de la construction et de l'habitation).

⇒ **Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) fixe les prescriptions réglementaires de constructibilité, traduites à la parcelle. Il peut aussi définir des orientations particulières d'aménagement.**

« Les plans locaux d'urbanisme comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes l'utilisation des sols ». Si auparavant, les Plans d'Occupation des Sols ne devaient prendre qu'en considération les dispositions relatives au Plan de Déplacements Urbains, le plan local d'urbanisme devra, en revanche, lui être compatible, par exemple sur les questions relatives au stationnement. Ce lien de compatibilité est tel qu'en cas d'approbation d'un Plan de Déplacements Urbains

postérieurement à celle d'un plan local d'urbanisme, ce dernier est applicable jusqu'à sa prochaine révision qui doit être achevée avant le terme d'un délai de trois ans. La loi institue donc à ce titre une véritable prédominance du Plan de Déplacements Urbains sur le plan local d'urbanisme. Le Plan de Déplacements Urbains peut ainsi délimiter des périmètres et préciser à l'intérieur les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. L'objectif d'une telle mesure consiste évidemment à limiter le recours à la voiture, là où les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de diminuer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme.

⇒ **L'obligation d'évaluer le Plan de Déplacements Urbain (PDU) au regard de ses impacts sur l'environnement**

L'ordonnance du 3 juin 2004 (n°2004-489) qui fait suite à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, relative à l'évolution des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement rend obligatoire « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ». Cette ordonnance met en œuvre le principe selon lequel ces programmes, susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale ainsi que d'une information et d'une consultation du public préalable à leur adoption. Ainsi, ces Plan de Déplacements Urbains sont soumis à cette obligation.

⇒ **La prise en compte des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 créant les Schémas Directeurs d'accessibilité-agendas d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap)**

La loi sur l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005 a introduit l'obligation de l'annexe « accessibilité » pour améliorer la prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. En février 2015, évolution réglementaire. En effet, nouvelle obligation de réaliser un Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'accessibilité Programmée pour les collectivités qui n'avaient pas finalisées les travaux prévus au Schéma Directeur d'Accessibilité.

⇒ **Les impacts des Grenelle 1 et 2 sur les transports**

Tout dernièrement les lois Grenelle abordent à plusieurs reprises la question des déplacements, dans une logique prépondérante de limiter les émissions de dioxyde de carbone, de réduire les nuisances des différents modes de transports et développer des transports favorisant une approche multimodale. Face à l'urgence d'agir contre la dégradation de l'état de notre planète, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite "loi Grenelle 1" a été promulguée le 3 août 2009. Elle propose, à travers 57 articles, des mesures touchant les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports,

de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé. Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant "engagement national pour l'environnement" dite Grenelle 2, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement. 248 articles déclinent les mesures.

⇒ **La Loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPAM)**, vise à clarifier les compétences au travers de la définition d'un chef de file, de la mise en œuvre de schémas régionaux de l'intermodalité, de l'instauration des autorités organisatrices de la mobilité et de la dépenalisation du stationnement.

⇒ **La Loi portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) publiée le 7 août 2015** a profondément modifié l'organisation des compétences en matière de mobilité : les attributions des départements en matière de transport ont été transférées aux régions (à l'exception du transport des élèves handicapés), la clause de compétence générale des départements et des régions a été supprimée, les périmètres de transport urbain ont disparu du fait de la possibilité désormais offerte aux Autorités Organisatrices de la Mobilité d'organiser des transports non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux.

⇒ **Selon la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, modifiée par la loi du 12 Juillet 2010, les Plans de Déplacements Urbains portent sur :**

- **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- **La diminution du trafic automobile ;**
- **Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants**, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- **L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales**, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- **L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement**, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de

marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ;

- **Le transport et la livraison des marchandises** tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;
- **L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel**, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
- **La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements**, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- **La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables**

# Synthèse du diagnostic

# Organisation du territoire de la communauté d'agglomération du Pays de Grasse et pratique de la mobilité

## 3. Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse : caractéristiques socio-démographiques

### 3.1. Répartition de la population au sein du territoire (source : INSEE)

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse compte aujourd'hui 23 communes. En 2014, on dénombrait 103 323 habitants.

Communes	Nombre d'habitants (population 2013)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (Hab/Km <sup>2</sup> )
Amirat	75 habitants	12,9 km <sup>2</sup>	5,8 hab/Km <sup>2</sup>
Andon	566 habitants	54,3 km <sup>2</sup>	10,4 hab/Km <sup>2</sup>
Auribeau-Sur-Siagne	3222 habitants	5,5 km <sup>2</sup>	585,8 hab/Km <sup>2</sup>
Briançonnet	234 habitants	24,3 km <sup>2</sup>	9,6 hab/Km <sup>2</sup>
Cabris	1350 habitants	5,4 km <sup>2</sup>	250 hab/Km <sup>2</sup>
Caille	456 habitants	16,9 km <sup>2</sup>	26,9 hab/Km <sup>2</sup>
Collongues	107 habitants	10,8 km <sup>2</sup>	9,9 hab/Km <sup>2</sup>
Escragnolles	621 habitants	25,4 km <sup>2</sup>	24,4 hab/Km <sup>2</sup>
Gars	71 habitants	15,5 km <sup>2</sup>	4,5 hab/Km <sup>2</sup>
Grasse	51 506 habitants	44,4 km <sup>2</sup>	1160 hab/Km <sup>2</sup>
La Roquette-Sur-Siagne	5476 habitants	6,3 km <sup>2</sup>	869,2 hab/Km <sup>2</sup>
Le Mas	162 habitants	32,2 km <sup>2</sup>	5 hab/Km <sup>2</sup>
Le Tignet	3377 habitants	11,2 km <sup>2</sup>	301,5 hab/Km <sup>2</sup>
Les Muijous	46 habitants	14,5 km <sup>2</sup>	3,1 hab/Km <sup>2</sup>
Mouans-Sartoux	9844 habitants	13,5 km <sup>2</sup>	729,1 hab/Km <sup>2</sup>
Pégomas	7904 habitants	11,2 km <sup>2</sup>	705,5 hab/Km <sup>2</sup>
Peymeinade	8207 habitants	9,7 km <sup>2</sup>	846 hab/Km <sup>2</sup>
Saint-Auban	241 habitants	42,5 km <sup>2</sup>	5,6 hab/Km <sup>2</sup>
Saint-Cézaire-Sur-Siagne	4012 habitants	30 km <sup>2</sup>	133,7 hab/Km <sup>2</sup>
Saint-Vallier-De-Thiery	3597 habitants	50,6 km <sup>2</sup>	71 hab/Km <sup>2</sup>
Séranon	495 habitants	23,2 km <sup>2</sup>	21,3 hab/Km <sup>2</sup>
Spéracèdes	1331 habitants	3,4 km <sup>2</sup>	391,4 hab/Km <sup>2</sup>
Valderoure	423 habitants	25,3 km <sup>2</sup>	16,7 hab/Km <sup>2</sup>
<b>Moyenne</b>	<b>4492 habitants</b>	<b>21,2 km<sup>2</sup></b>	<b>210,93 hab/Km<sup>2</sup></b>



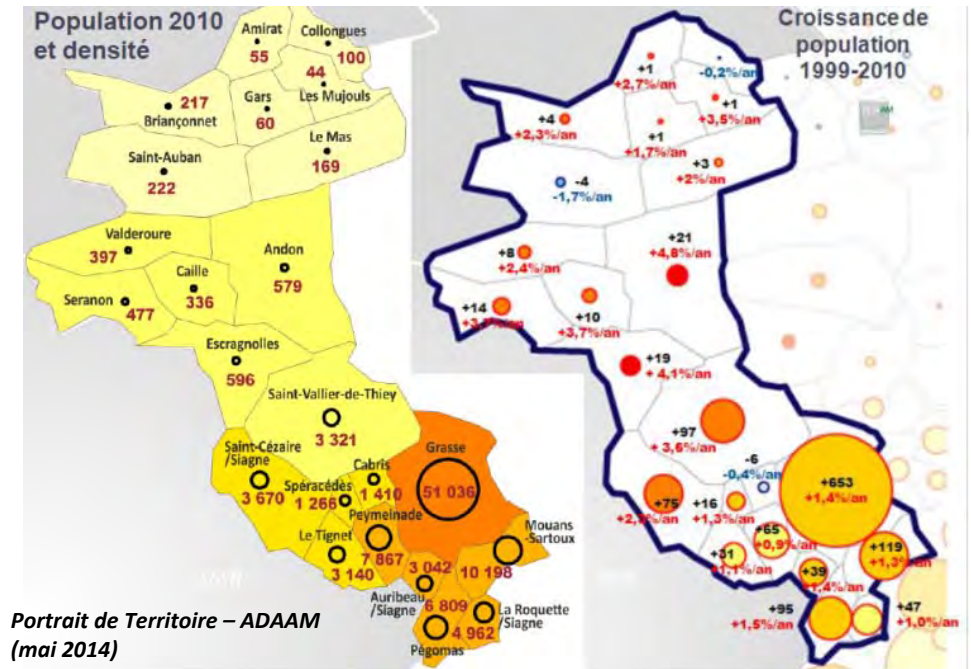


- Une agglomération relativement dense

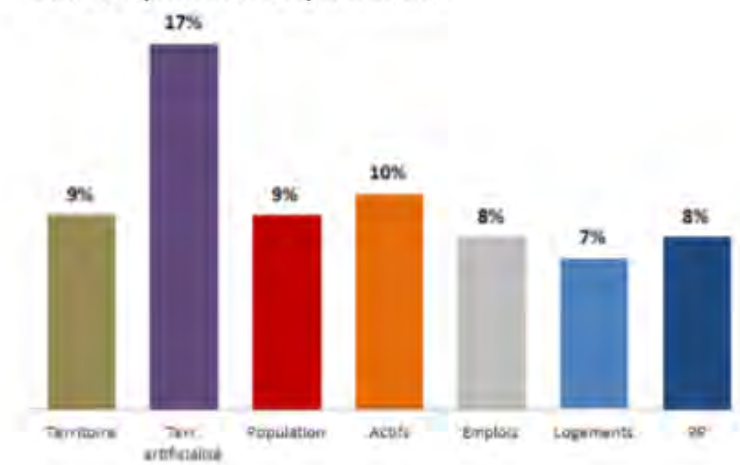
La densité de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse est de 210,93 hab. /Km<sup>2</sup> en 2014. Elle est supérieure à la moyenne nationale (103,6 hab. /Km<sup>2</sup> en 2013 – Source : INSEE) et régionale (157,8 hab. /Km<sup>2</sup> en 2013 – Source : INSEE). La densité de population du territoire d'étude reste toutefois en dessous de la moyenne départementale (251,4 hab. /Km<sup>2</sup> en 2013 – Source : INSEE).

Bien qu'ayant une densité supérieure à la moyenne nationale et régionale, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse n'en reste pas moins un territoire peu dense. On constate un effet « d'habitat diffus » qui impose une réflexion adaptée à toutes politiques publiques liées aux déplacements-transports. Effectivement, l'éparpillement des habitations n'invite pas la population du périmètre à se déplacer autrement qu'en voiture particulière.

Comme beaucoup de villes françaises, Grasse et son agglomération sont aujourd'hui confrontées au phénomène de l'étalement urbain. Le développement des centres commerciaux périphériques, la multiplication des lieux de loisirs, l'extension des zones d'activités, la recherche d'un habitat individuel, conduisent vers une agglomération dispersée, consommatrice de sol et génératrice de déplacements. Les villes étalées conduisent à une plus forte dépendance à l'égard de la voiture, source d'engorgement du centre-ville, de pollution et de nuisances.



En % du département des Alpes-Maritimes :



Source : Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

- Une population concentrée dans le centre urbain

Les communes de Grasse, Mouans-Sartoux, Pégomas, La Roquette-Sur-Siagne, et Peymeinade forment une « zone urbanisée » regroupant plus de 80 000 habitants, soit environ 81% de la population totale du périmètre (51% pour la seule commune de Grasse). Il s'agit des communes présentant une densité de population supérieure à 500 hab/Km<sup>2</sup>.

- Une agglomération hétérogène

En dehors de ce centre urbain, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse compte des communes d'importance hétéroclites :

- ⇒ 10 communes ont de 1 à 499 habitants et représentent 2% de la population de l'agglomération.
- ⇒ 8 communes ont de 500 à 3999 habitants et représentent 17% de la population de l'agglomération.

- Une population qui s'éloigne : développement de la périurbanisation

Depuis 1999, on observe un développement de l'urbanisation principalement en dehors du centre urbain de l'agglomération. Ainsi, les populations se localisent davantage dans l'arrière-pays grassois. En effet, alors que les communes considérées comme le centre urbain sont à 1% d'accroissement par an, les communes du Haut Pays ont une croissance

annuelle d'environ 2,5% par an. Ce constat a donc contraint la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse à renforcer son offre de transport en commun.

Pour compléter l'offre de transport, la Communauté d'Agglomération encourage de plus en plus au « management de la mobilité » afin d'inciter les habitants à se déplacer autrement, notamment pour les trajets domicile-travail et pendant la pause déjeuner (Plan de Déplacements Inter-Entreprises du Plan de Grasse réalisé en 2013 ; Plan de Déplacements de l'Administration de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse réalisé en 2013).

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse connaît un développement accru de la périurbanisation avec un déploiement des logements dans des communes éloignées des principaux équipements, des zones d'emploi et des réseaux de transports, entraînant une forte demande en déplacements. Cela induit dans le territoire des contraintes et congestions, notamment aux heures de pointes. Ce développement cause également une augmentation de l'autosolisme et d'une désaffection des modes de transports alternatifs (temps de déplacements trop longs pour les modes doux, conditions de densité non réunies pour les transports en commun qui sont ainsi moins performants que la voiture particulière...).



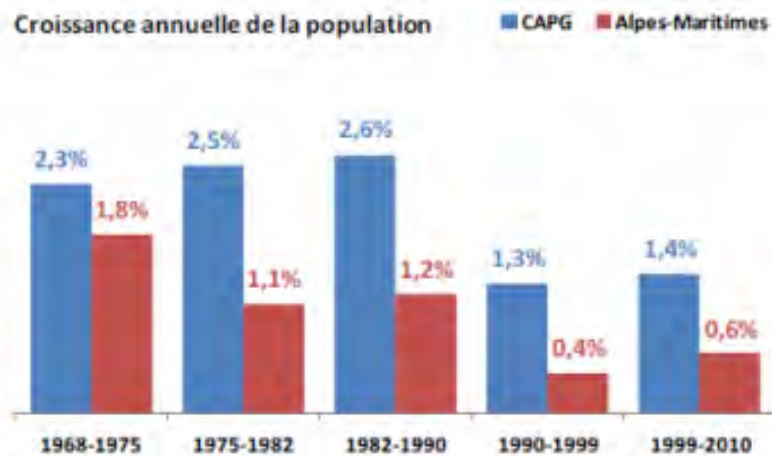
### 3.2. Evolution de la population

- Une dynamique forte, un des territoires les plus attractifs du département

A l'image du territoire dans lequel elle s'insère (Département des Alpes-Maritimes et Région Provence Alpes Côte-d'Azur), la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse connaît une forte augmentation de sa population. On parle même d'une population qui a doublée en 40ans.

Entre 1999 et 2010, maintien d'une croissance forte : + 1313 pers/an ; +1,4%/an

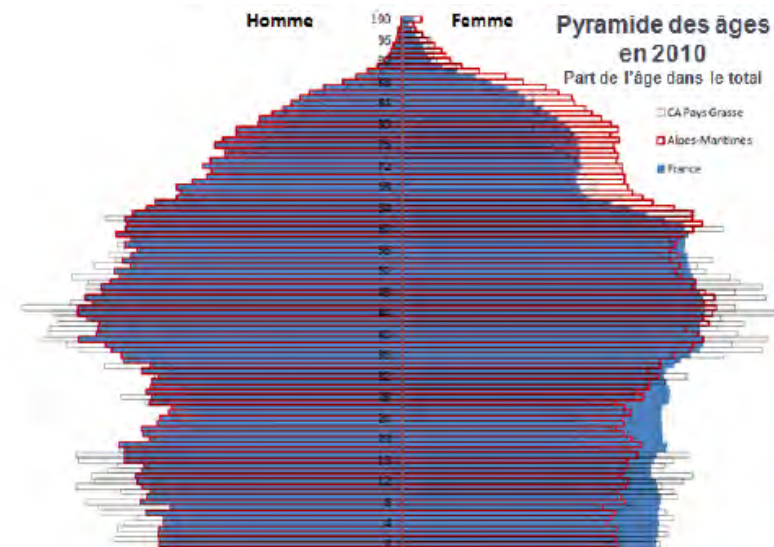
Bien que la croissance soit essentiellement due aux migrations (+978 pers/an), on observe toutefois un solde naturel en hausse (+344 pers/an).



- Une population jeune

On observe une part importante de jeune de moins de 20ans (19%) et d'actifs en deuxième partie de carrière (40-50ans) au sein de la population de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse. Les plus âgés sont en sous-représentation (9% de 75 ans, quand le Département des Alpes-Maritimes est à environ 12%).

Ainsi l'indice de jeunesse est relativement important puisqu'il est le plus fort du Département des Alpes-Maritimes (1,1% ; part des - de 20 ans / part des + de 60 ans).



Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

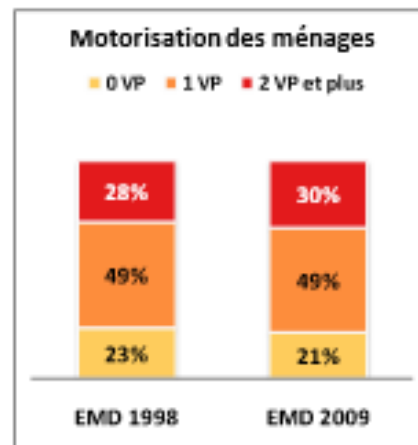
### 3.3. Motorisation des ménages

- Une motorisation croissante... (Source : Enquête Ménages et Déplacements réalisée en 2009)

Le niveau de motorisation des ménages correspond au nombre déclaré de véhicules particuliers à la disposition d'un ménage. Dans les Alpes-Maritimes, le taux de motorisation a légèrement augmenté entre 1998 et 2009 passant de 1,10 à 1,14 véhicules à disposition par ménage. La moyenne nationale étant de 1,40.

Plus précisément, en 2009, 21% des ménages n'ont pas de voitures, 49% en possèdent une et 30% en possèdent au moins deux. Depuis l'Enquête Ménages Déplacements réalisée en 1998, la part des ménages surmotorisés progresse de deux points.

La disposition d'une ou plusieurs voitures particulières au sein du ménage reste au fil du temps un atout non négligeable d'accès à la mobilité : on se déplace davantage en moyenne lorsqu'on dispose d'une voiture. En 2009, un habitant qui dispose de deux voitures ou plus, fait en moyenne près d'un déplacement de plus par jour qu'un habitant n'ayant pas accès à la voiture. Cependant, les écarts se resserrent et en 2009 : disposer facilement de la voiture particulière n'équivaut plus nécessairement à

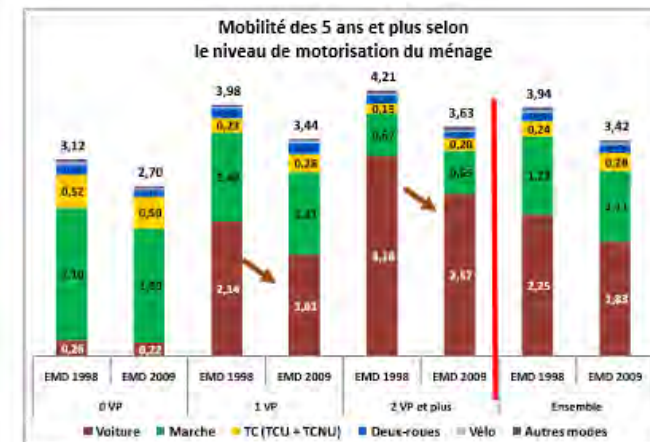


Source : Enquête EMD des A-M 2009

l'utiliser abondamment. La baisse de la mobilité chez les plus motorisés (2 voitures personnelles ou plus) est quasi exclusivement expliquée par une réduction de la mobilité en voiture particulière.

- ... Et consommatrice d'espaces

Globalement, le « budget temps » consacré aux déplacements est toujours resté à peu près constant. Lorsque la marche à pied était dominante, la proximité temporelle s'est traduite par une forte proximité physique, et a abouti nécessairement à la construction d'une ville dense. L'accroissement démographique s'est alors traduit par une densification et non une extension de la ville. L'accès à la vitesse (lié au développement de l'automobile, développement des routes, etc.) a dilaté considérablement le territoire accessible à temps constant. Le nouveau territoire de la ville est maintenant celui de l'automobile. Elle permet de cumuler les avantages : accès aux échanges (sociaux, économiques, culturels) et cadre de vie (augmentation de l'espace personnel, proximité de la nature), mais génère de nombreux déplacements.



Source : Enquête EMD des A-M 2009

### **3.4. Liens entre urbanisme et déplacements**

- Une volonté législative de lier les politiques d'urbanisme et de transport

La localisation des lieux d'habitation, des emplois ou des commerces a un impact fort sur la production des déplacements. Ainsi, politiques d'urbanisme et de déplacements sont fortement liées. La question de la cohérence entre politique d'urbanisme et politique de déplacements ne peut être ignorée, depuis l'enjeu de la planification urbaine, jusqu'à l'aménagement des espaces publics.

La législation a, par exemple, introduit pour les documents d'urbanisme des objectifs nouveaux, tels que « rationaliser la demande de déplacements » et « maîtriser les besoins de déplacements », permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité » (les Schémas de Cohérence Territoriale déterminent les conditions permettant d'assurer la maîtrise des besoins de déplacements et de la circulation automobile ; Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles avec les Plan de Déplacements Urbains, ...). Cette volonté, affichée dans les documents d'urbanisme, traduit bien cette importance des politiques d'urbanisme dans la production de demandes de déplacements.

Le Programme Local de l'Habitat en cours d'élaboration de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a pour objectif de limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels, de construire davantage la ville sur elle-même et de maîtriser le développement des déplacements et l'ampleur des investissements liés à l'étalement urbain. Même si la loi n'instaure pas de principe de compatibilité entre

Programme Local de l'Habitat et Plan de Déplacements Urbains, le Plan de Déplacements Urbains devra s'attacher à définir des principes d'organisation cohérents avec ce Programme Local de l'Habitat, pour organiser l'accès des nouveaux quartiers d'habitat ainsi projetés aux différents modes de transport.

#### **4. Le périmètre plus large de réflexion : le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest (SCoT Ouest) – Source : ADAAM (juillet 2009)**

Une réflexion a été menée à l'échelle du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest des Alpes-Maritimes (Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et Communauté d'Agglomération des Cannes Pays de Lérins), avec en plus la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis, pour évaluer les pratiques de mobilité générales et les échanges avec le périmètre d'action.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse représente 23% de la population totale du bassin de vie (Grasse, Cannes, Sophia-Antipolis). Hormis la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins, les Communautés d'Agglomérations du Pays de Grasse et de Sophia Antipolis sont, à la fois rurales et urbaines. La Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins est plutôt urbaine, longeant le littoral azuréen.

#### **2.1 Caractéristiques physiques et paysagères majeures du territoire**

Le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest se caractérise par une grande variété d'espaces. Ceux-ci peuvent être rassemblés en plusieurs grandes entités. Chacun de ses espaces, par leurs spécificités géographiques, a déterminé une histoire, prédisposé une occupation humaine et des logiques de développement. On retrouve :

- Une façade littorale délimitée à l'Ouest par le Cap Croisette et à l'Est par le massif de l'Estérel. Un paysage de golfe marqué par les deux îles de Lérins et une façade urbaine dite de Ville Riviera, front urbain et alternance d'immeuble et de villas avec jardins.
- Un arrière-pays collinaire entrecoupé par la vallée de la Siagne et délimité au nord par le piémont des Préalpes de Grasse. Un paysage auparavant agricole et ouvert, marqué par les cultures en terrasses, ponctué par des fermes isolées et des villages perchés, aujourd'hui fortement impacté par un développement pavillonnaire en diffus.
- Une zone de moyenne montagne caractérisée par l'alternance des barres calcaires et des vallées étroites. Un paysage de montagne marqué par un ubac boisé et un adret agricole en terrasses autour des villages perchés.





## **2.2 La dynamique démographique du territoire**

La population du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes représente 23% de la population départementale en 2006, soit 250 500 habitants. Les deux communes les plus peuplées du SCOT, Cannes et Grasse, deux villes importantes de l'ensemble urbain azuréen, regroupent la moitié de la population du SCOT.

Les taux de croissance observés dans le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes sont plus élevés que ceux du département. Cependant, la population suit à peu près le même mouvement : une croissance très élevée entre 1962 et 1968 qui décroît petit à petit jusqu'en 1999, suivie d'une reprise de croissance lors de la dernière période intercensitaire (taux de 0,6% entre 1990 et 1999 pour le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes et de 1,2% entre 1999 et 2006).

Le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes accueille à peu près 2 900 nouvelles personnes par an, soit deux fois plus qu'il ne le faisait entre 1990 et 1999. Cela représente 33% du gain observé entre 1999 et 2006 sur le département (8 800 personnes en plus pour les Alpes-Maritimes). La population du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes gagne donc en représentativité au sein du département puisque sa population représente seulement 23% de la population du département.

La répartition des âges en 2006 pour la population du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes donne la part la plus importante à la classe d'âge des « 30-44 ans » (20,4%) et des « 45-59 ans » (19,6%). La structure par âge de

la population du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes diffère de la répartition observée sur l'ensemble de la France.

Les spécificités du territoire engendrent une répartition inégale de la structure par âge entre le littoral, le Moyen-Pays et le Haut-Pays. C'est toujours sur les classes d'âge inférieures (moins de 30 ans) et supérieures (plus de 60 ans) que les écarts se creusent.

La population du Moyen-Pays est beaucoup plus jeune avec 18,6% de sa population âgée de moins de 15 ans et 16,6% de jeunes entre 15 et 30 ans. Le nombre de personnes d'âges intermédiaires y est aussi plus élevé que sur l'ensemble du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes, traduisant ainsi la présence plus importante de familles sur ce territoire. La population du littoral par contre se distingue par une population âgée avec une part supérieure à 34%.

En ce qui concerne les « 60 ans et plus », leur répartition sur le territoire se fait de façon disparate : sur le littoral, Le Cannet (32,1%), Cannes (35,3%) et Mandelieu-la-Napoule (36,1%) ont de fortes proportions de personnes âgées, tandis qu'autour de Grasse, la part des « 60 ans et plus » est plus faible (21,4%). Saint-Vallier-de-Thiery comptabilise seulement 15,2% de personnes âgées de plus de 60 ans.

Les communes situées à la limite entre le Moyen-Pays et le Haut-Pays, à l'inverse de la tendance générale du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes, se démarquent par une diminution de la part des 60 ans et plus, en raison de l'installation privilégiée des familles dans ces communes

### 2.3 Synthèse démographique et sociale

- Un littoral caractérisé par une population relativement âgée qui inverse fortement la tendance à la décroissance observée de 1990 à 1999 sur Cannes ou qui conforte son attractivité pour Mandelieu-la Napoule. Forte présence de retraités avec des revenus moyens, un peu plus élevé sur Mandelieu-la Napoule dû à la présence de cadres.

- Un Moyen-pays caractérisé par un solde naturel positif et des apports migratoires qui se renforcent, une population plus jeune due à l'attraction exercée sur les familles ou les jeunes actifs, et une croissance importante de 1999 à 2006. Des revenus élevés (forte présence de cadres et professions intermédiaires) en raison de la proximité de la technopôle de Sophia. Grasse a un profil plus équilibré, de ville-centre avec une plus forte représentation d'ouvriers et d'employés.

- Le sud de la zone du Haut-Pays avec de forts taux de croissance, conséquence de l'attractivité de Grasse et de ses alentours : Présence importante de familles, en particulier avec des niveaux de vie assez élevés.

- Et enfin, le nord du Haut-Pays avec des villages de montagne peu peuplés dont l'évolution de population est très peu significative, et caractérisée par une population plus âgée. Dans ce secteur, les revenus sont les plus faibles du SCOT.



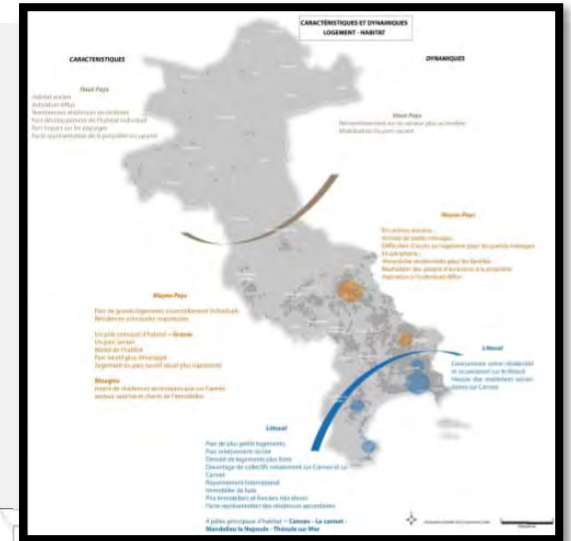
- Un espace économique très dynamique à forte valeur ajoutée

Les activités économiques présentes sur le Schéma de Cohérence Territorial Ouest des Alpes-Maritimes généraient en 2006 plus de 96 000 emplois. Le bassin cannois et la commune de Grasse abritent 80% de ces emplois.

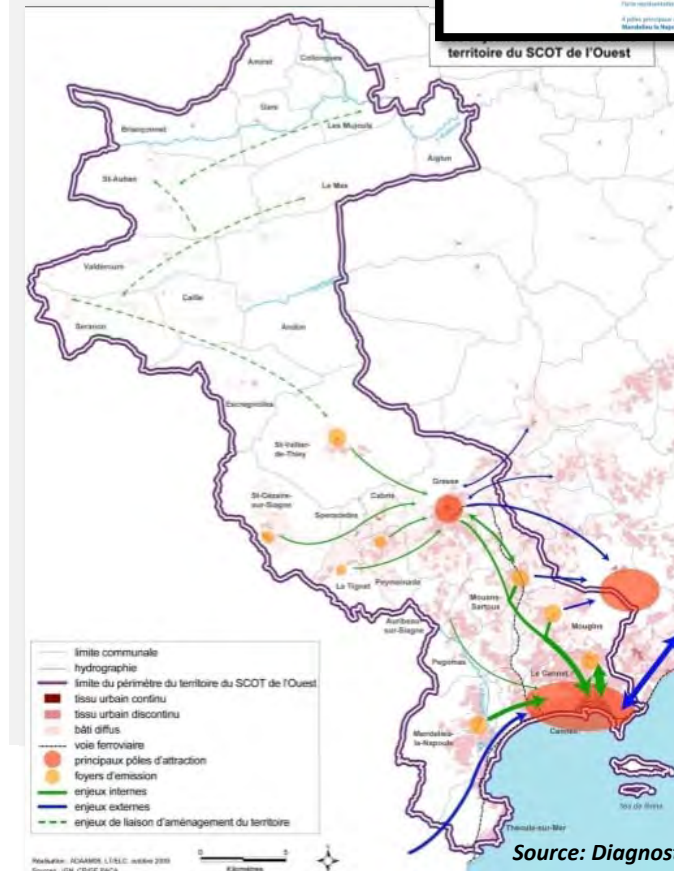
Spatialement, le territoire est marqué par une concentration de l'emploi dans les centres-villes de Cannes et de Grasse, sur quelques grands établissements publics comme les Centres Hospitaliers de Cannes et de Grasse, et dans plusieurs grands sites d'activités autour de la Bocca, du sud de Grasse, de Mougins sur Sophia-Antipolis et de Mouans-Sartoux.

Enfin, le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes est caractérisé par un tissu économique dynamique qui voit son nombre d'établissements progressé de 28% depuis 2000 et ce, dans le domaine des services et dans la branche industrielle. Un mouvement qui conforte le caractère stratégique et d'avenir de l'appareil productif du territoire.

Les perspectives dans ce secteur sont intéressantes, elles reposent sur la diversification des activités chimiques et para chimiques de la parfumerie dans le cadre du pôle de compétitivité « Parfums Arômes Senteurs Saveurs ». De plus, l'ensemble des développements industriels sont rendus possibles par la recherche et le développement basé à Sophia-Antipolis, dans le domaine des technologies embarquées et du numérique.



Source : Diagnostic - ADAAM (juillet 2009)



Source : Diagnostic Scot'Ouest – ADAAM - 2009



- Des tensions et des inégalités particulièrement fortes s'exercent sur le territoire

Dans certaines communes, telles que Cannes ou Mougins, ayant une vocation touristique à rayonnement international, la production dans le neuf échappe aux locaux à cause des prix trop élevés. Face à cela, une

- Les déplacements : une problématique prégnante

- Une forte dépendance de la voiture

Avec plus de 800 000 déplacements par jour, le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes se singularise par une mobilité par personne moins importante que sur d'autres territoires mais également par une part d'utilisation de la voiture plus forte et un recours aux transports collectifs et aux modes actifs nettement moins élevé.

- Une croissance rapide des échanges avec l'espace métropolitain

28% d'actifs travaillent en dehors du territoire du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes (25 000 navettes).

Le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes est comparable à la Métropole Nice Côte-d'Azur, et en deçà de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis (40% des navettes). Cependant, la part des navettes d'échanges hors SCOT a augmenté fortement ces dernières années passant de 13% en 1999 à 28% en 2004. En parallèle, 23% des emplois locaux sont occupés par des actifs résidant en dehors du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes.

demande importante alimentée par les mouvements migratoires et les souhaits de mobilité résidentielle (événements familiaux, rapprochement du lieu de travail, ...) ne se réalise pas.

- Des flux routiers en augmentation

Avec un transit Est-Ouest sur l'A8 de plus de 90 000 véhicules/jour et des liaisons Nord-Sud supportant un trafic journalier à peu près équivalent, le SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes est confronté à une problématique routière forte en liaison avec la diffusion de l'urbanisation. Au-delà de l'encombrement progressif de l'A8, l'accessibilité aux cœurs des grandes villes et la traversée de certaines communes perturbent le fonctionnement de cet espace malgré les investissements déjà réalisés.

- Une offre de transports encore segmentée

Eu égard au bon niveau d'équipement ferroviaire, la saturation de la ligne littorale et l'inadaptation de l'axe ferroviaire Cannes-Grasse ne permettent pas encore à la voie ferrée de jouer le rôle majeur qu'elle devrait prendre dans l'organisation générale de l'offre de transports interne et externe au territoire. Par ailleurs, la grande accessibilité reste mauvaise en mode ferroviaire et, dans l'attente de la Ligne Nouvelle Provence Côte-d'Azur, seules les routes des aéroports de Nice Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, permettent de répondre aux enjeux.

## 5. L'organisation du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

### 3.1 Les axes routiers : 3 liaisons majeures

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse est maillée par trois axes majeurs. Le premier d'entre eux est celui de la Pénétrante Cannes-Grasse (route départementale 6185) représentant le lien entre le territoire et l'A8. Il y a également la Route Départementale 2562 (Liaison Grasse - Peymeinade – Le Tignet) qui rejoint le Département du Var. Enfin, il y a la Route Départementale 9, qualifiée de liaison intercommunale de la Siagne, sur une partie seulement (Liaison Grasse – Auribeau – Pégomas).

### 3.2 L'offre de Transport en Commun existante

On dénombre aujourd'hui trois offres de Transport en Commun à savoir la Ligne Train Express Régionale Cannes – Grasse dont l'offre est aujourd'hui insuffisante puisqu'on relève un train par heure. Il y a également l'offre du Conseil Général des Alpes-Maritimes et du Conseil Général du Var avec 8 lignes de bus régulières. Enfin, il y a l'offre de Transport Urbain Sillages qui permet un maillage plus précis du territoire.

### 3.3 Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, un pôle d'emploi pour ses résidents

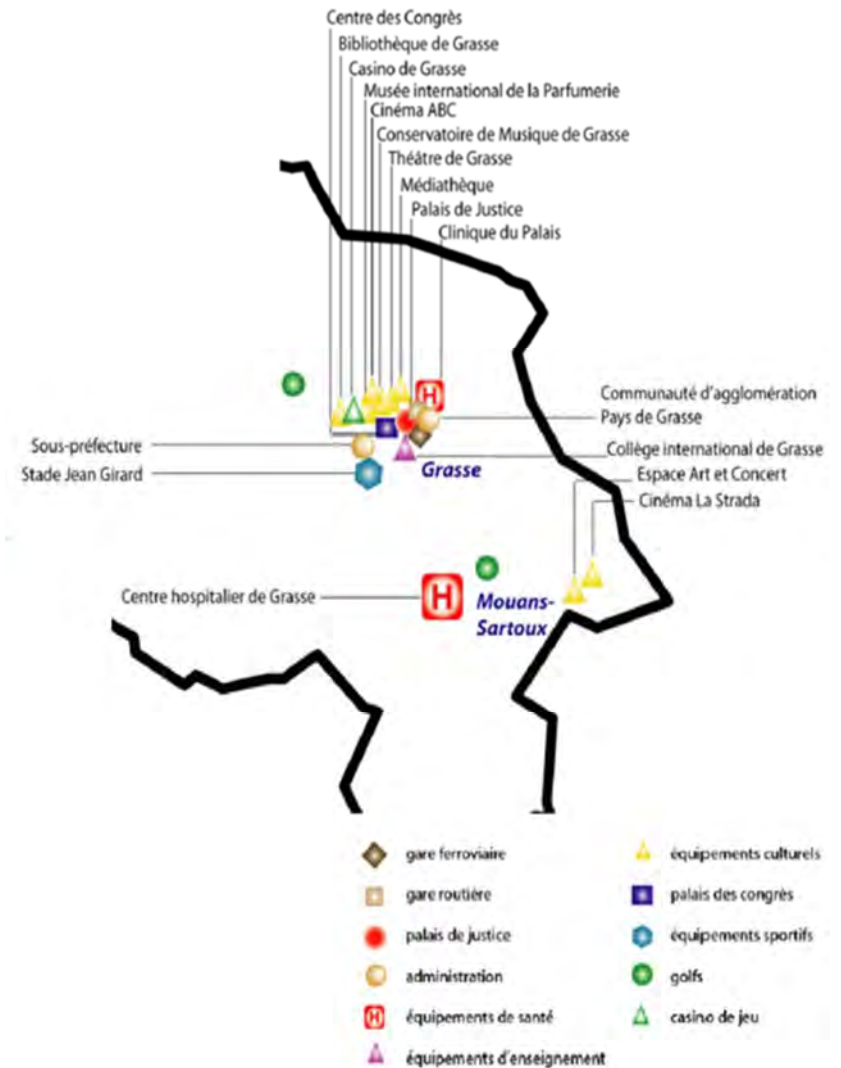
L'analyse des déplacements pendulaires réalisés à l'échelle du périmètre de réflexion permet de comprendre leur logique et les liens qui existent en termes de déplacements entre la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et le reste du territoire de projet.

Les points structurants étudiés ci-contre (équipements commerciaux ou sportifs, pôle d'emploi, établissement scolaire, ...) sont les principaux pôles générateurs du territoire. Leur localisation est donc importante pour appréhender l'organisation du territoire et comprendre les logiques de déplacements qui en découlent.



### 3.4 Peu d'équipements de « rayonnement métropolitain »

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse dispose de peu d'équipements de « rayonnement métropolitain » sur son territoire. En revanche, le territoire dispose de tribunaux (commerce, Tribunal de Grande Instance), de grandes entreprises industrielles liées à la parfumerie avec un Musée International de la Parfumerie et des offres de formation supérieure (notamment dans la chimie et le commerce). De plus, l'Agglomération du Pays de Grasse dispose d'équipements sportif d'envergure tel que la piscine Altitude 500, le Golf de Saint-Donat et Claux-Amic Grasse, ou encore les stations de l'Audibergue et Cailles- La Moulière.



### 3.5 De nombreux équipements d'agglomération localisés sur Grasse et Mouans-Sartoux

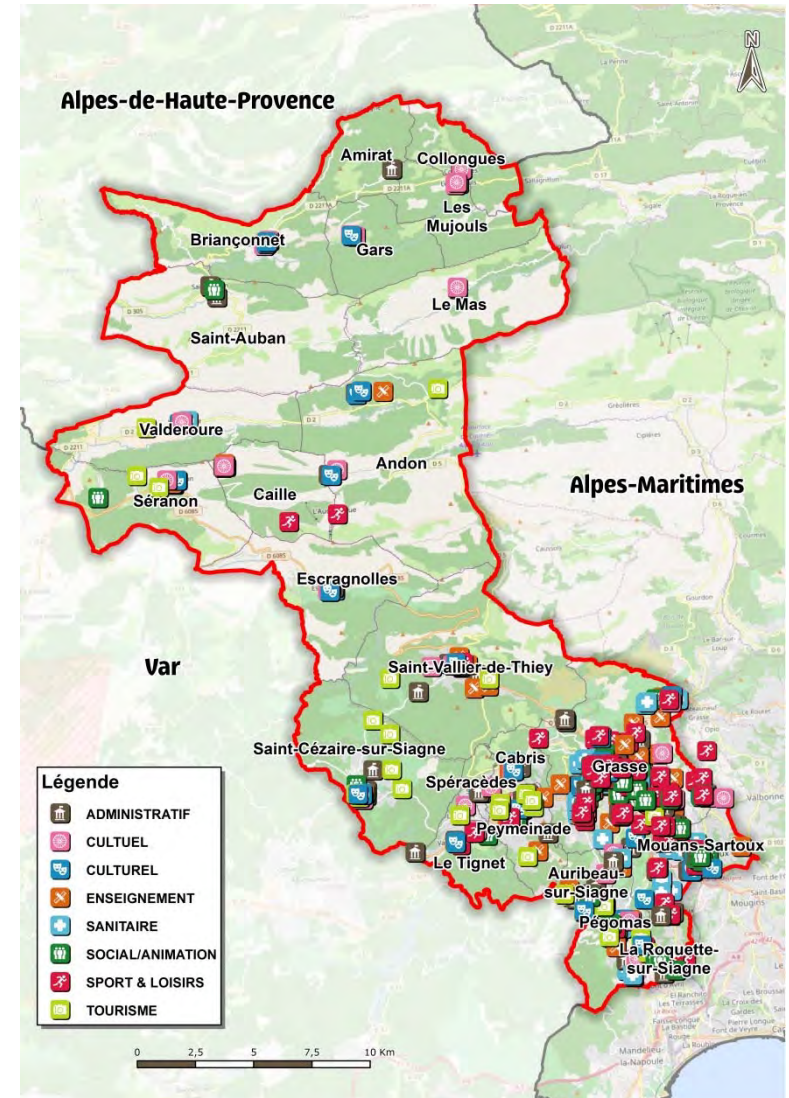
Le centre urbain, composé de ces deux communes, ressort comme le pôle principal d'équipement. On retrouve à ce titre des équipements administratifs (Tribunal d'Instance et de Grande Instance, établissement pénitentiaire, sous-préfecture, service de l'Etat et du Département), des équipements de santé (centre hospitalier de Grasse, clinique du Palais), un équipement commercial complet (89 commerces de plus de 300m<sup>2</sup>), des équipements culturels majeurs (théâtre de Grasse, cinéma ABC à Grasse et La Strada à Mouans-Sartoux), mais également des équipements sportifs (stade Jean Girard, salle d'escrime de Grasse, espace culturel et sportif de La Roquette Sur Siagne).

Par une délibération du Conseil Municipal le 29 mars 2012, la ville de Grasse vient de lancer son grand projet, la « ZAC Martelly ». Il s'agit d'une opération de restructuration urbaine et commerciale, sur 2 ha en porte d'entrée de l'hyper centre. Le dossier de réalisation a été approuvé par le Conseil Municipal du 04 juillet 2013 sur la base du programme suivant :

8000m<sup>2</sup> de commerces ; 2000m<sup>2</sup> pour un cinéma de 5 salles (800 places) ; 7200m<sup>2</sup> pour 80-100 logements ; 2000m<sup>2</sup> pour un hôtel de 3-4\* de 70-90 chambres, 17.000m<sup>2</sup> de parkings totalisant 650 places minimum ; 3700m<sup>2</sup> de jardins et 9000m<sup>2</sup> d'espaces publics.



*Projet Martelly : présentation faite par Wilmotte et Associés*



*Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)*



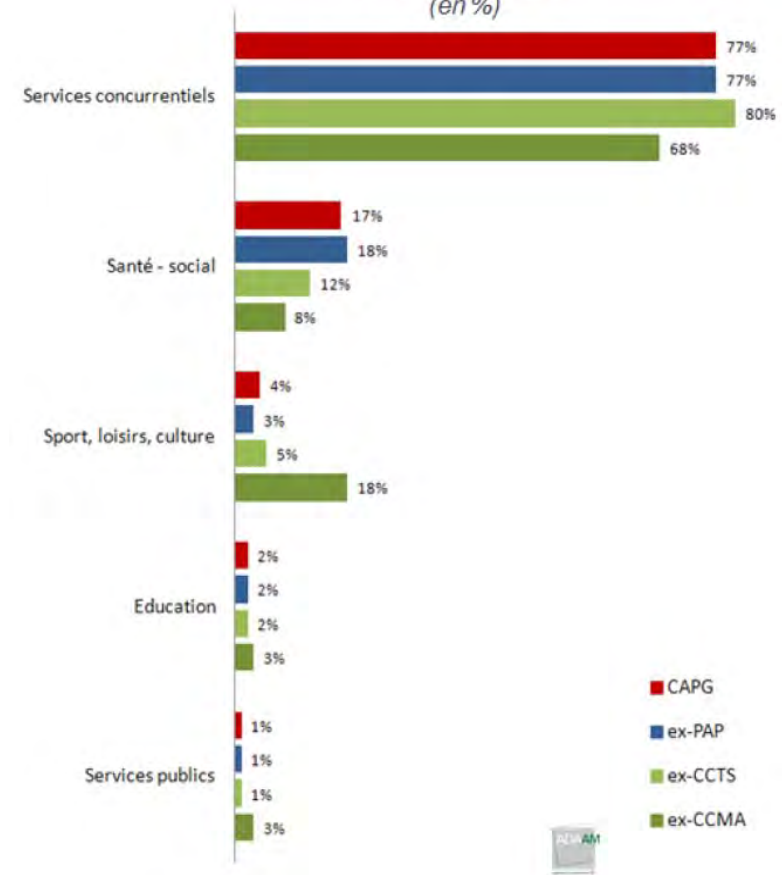
### 3.6 Un bon maillage du territoire par des équipements de proximité

On constate une certaine rupture entre le sud et le nord du territoire. En effet, la partie sud du territoire détient un éventail relativement complet d'équipements (commerces, services, enseignement et accueil petite enfance, services publics, infrastructures sportives, culturelles et de loisirs, offre numérique). En revanche, le Haut-Pays est soumis à une problématique d'éloignement du centre urbain même si on peut toutefois noter une présence de services (santé, services publics, etc.).

### 3.7 Les manques ressentis...

La population perçoit certains manques, notamment en matière sportive (piscines), et en besoin d'accompagnement social dans les espaces les moins favorisés (Haut-Pays, quartiers HLM de Grasse).

Répartition des équipements par domaines (en %)



Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

### 3.8 Une présence concentrée des grandes entreprises dans les zones d'activités

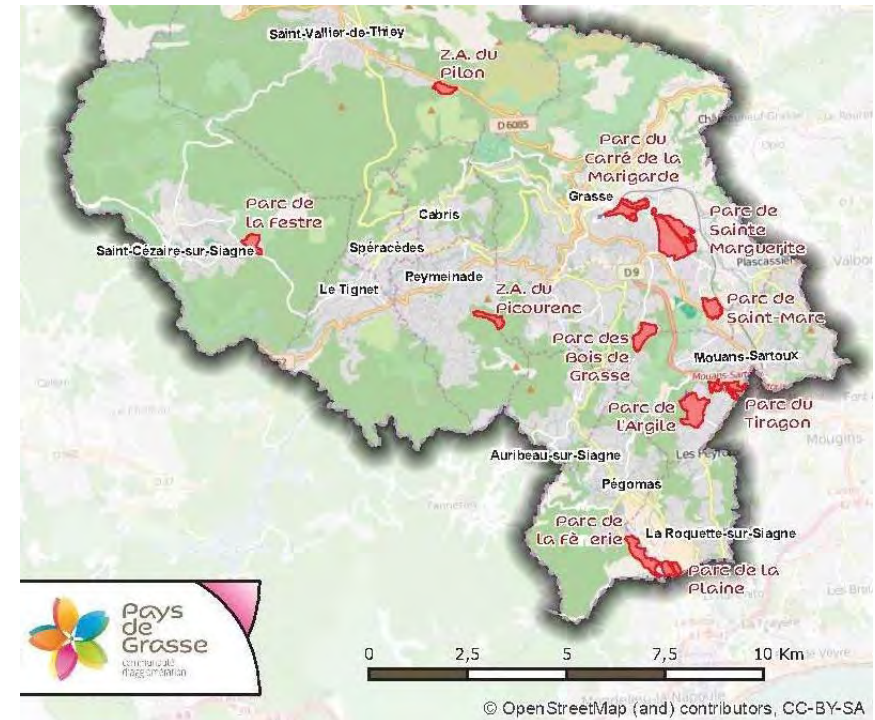
La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse concentre sur son territoire de nombreuses zones d'activités. Ces zones d'activités accueillent des entreprises de grande taille. Elles génèrent des flux de personnes importants (arrivée et départ des salariés, pause déjeuner, visites,...) ainsi que du transport de marchandises (livraisons, acheminement,...).

#### Les zones d'activités économiques du Pays de Grasse :

1. Le parc d'activités Sainte-Marguerite, à Grasse
2. Le parc d'activités du Carré-Marigarde, à Grasse
3. Le parc d'activité Saint Marc-La Paoute, à Grasse
4. Le parc d'activités des Bois de Grasse, à Grasse
5. Le parc d'activités Picourenc, à Peymeinade
6. Le parc d'activités de La Festre, à Saint-Cézaire-Sur-Siagne
7. Le parc d'activités du Pilon, à Saint-Vallier-De-Thiery
8. Le parc d'activités de la Plaine, à La Roquette-Sur-Siagne
9. Le parc d'activités de la Fénerie, à Pégomas
10. Le parc d'activités de l'Argile, à Mouans-Sartoux
11. Le parc d'activités du Tiragon, à Mouans-Sartoux

Au vu de la carte ci-contre, on relève une rupture industrielle entre le Moyen et le Haut Pays ce qui engendre de facto des déplacements conséquents sur l'ensemble du territoire.

**NB :** En attente d'éléments



### 3.9 Emploi et activités économiques

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse compte un peu plus de 33 000 emplois, soit environ 8% des emplois des Alpes-Maritimes.

Les 2/3 de ces 33 000 emplois se trouvent sur les communes de Grasse et Mouans-Sartoux. Il est donc primordial de penser aux liaisons entre ces deux communes. Ceci est d'autant plus important que l'on note une forte dynamique de l'emploi (+2,9%) avec environ 813 créations d'emplois/an. Il s'agit de la croissance la plus importante des Alpes-Maritimes. (Source : ADAAM – Diagnostic de mai 2014).

On compte en moyenne 11 000 établissements dans le Pays de Grasse (8% des établissements des Alpes-Maritimes). Plus précisément, il y a un nombre important d'établissements dans le secteur des services (54%) suivi par les secteurs de la construction (18,4%) et du commerce (18,2%). Le secteur des services a tendance à être un grand pourvoyeur de déplacements sur un territoire.

Le Pays de Grasse détient des filières stratégiques telles que l'industrie aromatique de la parfumerie (spécificité du territoire) ou encore la construction et le commerce (très pourvoyeurs d'emplois). On note également des filières encore trop sous-valorisées comme par exemple l'agriculture ou bien le tourisme. Le tourisme va de pair avec une politique de déplacements et des transports en faveur de l'accueil touristique, notamment sur certains points stratégiques tel que le centre historique de Grasse.

Les 11 ZAE du Pays de Grasse concernent quotidiennement plus de 6000 personnes !

ZAE	Commune	Nb d'entreprises	Nb d'emplois
Sainte-Marguerite	Grasse	± 90	± 900
Carré-Marigarde	Grasse	± 50	± 530
Saint-Marc La Paoute	Grasse	± 60	± 710
Les Bois de Grasse	Grasse	± 50	± 800
Picourenc	Peymeinade	± 10	± 20
La Festre	Saint-Cézaire-Sur-Siagne	± 20	± 100
Le Pilon	Saint-Vallier-De-Thiery	± 15	± 20
La Plaine	La Roquette-Sur-Siagne	± 30	± 120
La Fénerie	Pégomas	± 50	± 500
L'Argile	Mouans-Sartoux	± 180	± 1900
Le Tiragon	Mouans-Sartoux	± 100	± 500

Nombre d'établissements par secteurs d'activités (source : INSEE – champ marchand non agricole – Annuaire Economique CAPG 2017-2018)		
Secteur	Nombre	%
Industrie	691	6,4
Construction	1982	18,4
Commerce	1955	18,2
Service	6145	54
<b>TOTAL</b>	<b>10 773</b>	<b>100</b>

Emploi salarié privé (source : URSSAF - Annuaire Economique CAPG 2017-2018)		
Secteur	Nombre	%
Industrie	4011	19,2
Construction	2115	10,1
Commerce	4573	21,9
Service	10 197	48,8
<b>TOTAL</b>	<b>20 896</b>	<b>100</b>

## 6. Les flux de déplacements pendulaires

### 4.1 60% des actifs résidant dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse y travaillent

Selon le portrait de territoire réalisé par l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes en mai 2014, les actifs habitent majoritairement sur le territoire du Pays de Grasse. En effet, 60% des déplacements sont internes au territoire.

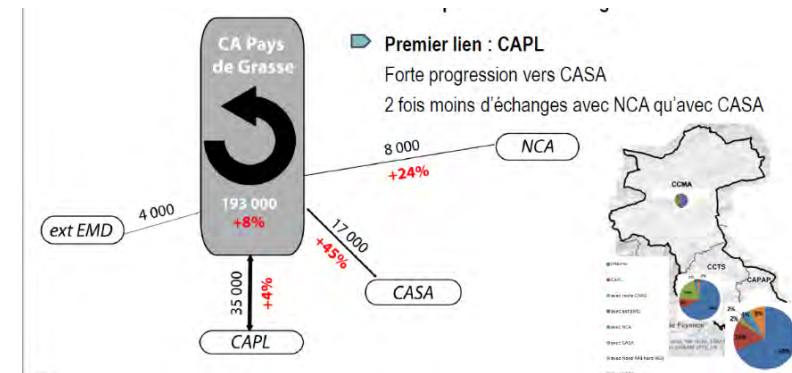
On analyse également un autre phénomène : 63% des actifs travaillent hors de leur commune de résidence (Département des Alpes-Maritimes : 50%). Ce chiffre confirme l'allongement des trajets domicile/travail quotidiens interne au territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.

### 4.2 260 000 déplacements journaliers effectués par les habitants

Depuis 1998, les déplacements journaliers effectués par les habitants sont en progression de plus 10%. Ce ne sont pas moins de 260 000 déplacements réalisés quotidiennement par les habitants du Pays de Grasse.

Les habitants de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse ont un lien particulier avec la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins puisqu'il s'agit du premier lien d'échange (35 000 déplacements). Les échanges avec la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis sont en très forte progression (+ 45%) et représentent aujourd'hui 17 000 échanges. Enfin, il est à noter que les échanges avec la Métropole Nice Côte-d'Azur, bien que relativement faibles, sont en progressions (+ 24%).

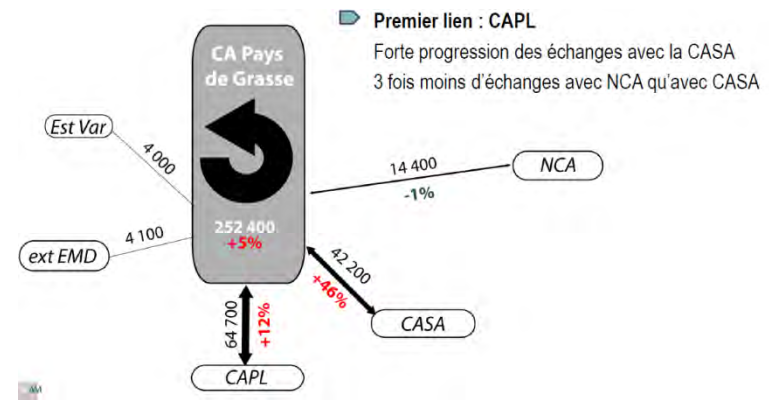
Selon l'Enquête Ménages Déplacements, la mobilité des habitants est de 3,24 déplacements par jour et par habitant. Cela reste assez faible comparativement à l'ensemble EMD qui est de 3,42 déplacements par jour et par habitant. En moyenne, le budget-temps sur notre territoire est de 57 minutes par jour et par habitant en 2009 contre 54 minutes en 1998. Enfin, la distance moyenne parcourue en 2009 reste égale à celle de 1998 (21Km par jour et par habitant). Attention, pour l'ensemble EMD en 2009, cette moyenne est de 16Km par jour et par habitant.





### 4.3 380 000 déplacements journaliers sur le territoire

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse recense 380 000 déplacements journaliers sur son territoire dont 66% en interne et 34% en échange. Les échanges les plus importants se font avec la Communauté d'Agglomération de Cannes Pays de Lérins (64 700 échanges). Les échanges avec la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis sont en très forte progression puisqu'on note une hausse de 46% et représente ainsi 42 200 déplacements. En revanche, il y a trois fois moins d'échanges avec la Métropole Nice Côte-d'Azur (14 400 déplacements). On observe même une baisse de 1% avec la métropole.



Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

## 7. Les pratiques de déplacements (Enquête Ménage Déplacements 2009)

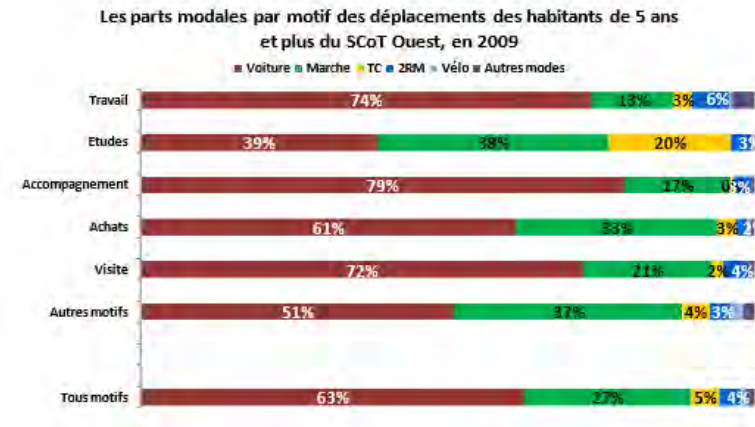
### 5.1 Les modes de transport utilisés

L'utilisation de la voiture particulière est en légère baisse sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse comme le montre l'EMD 2009. Toutefois, ce mode de transport reste la part la plus importante dans les déplacements du quotidien puisqu'il est utilisé dans 76% des cas (53% pour les Alpes-Maritimes).

L'utilisation du réseau de Transports en Commun Sillages représente un mode déplacement relativement faible (4%) dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse alors qu'il est de 8% au niveau départemental. Il est toutefois à noter que durant l'année 2016, le réseau de transport en commun Sillages a été renforcé pour répondre au mieux à la demande des usagers, et notamment des salariés du territoire.

Enfin, malgré une topographie relativement compliquée sur le territoire, la marche représente une part modale plutôt élevée (16%). Toutefois, la pratique du vélo quant à elle est aujourd'hui très faible (1%). Afin d'encourager ces pratiques, deux études sont à l'œuvre en 2016-2017 :

- Un Schéma d'Aménagement Cyclable
- Une étude sur les cheminements piétons (échelle de la commune de Grasse)



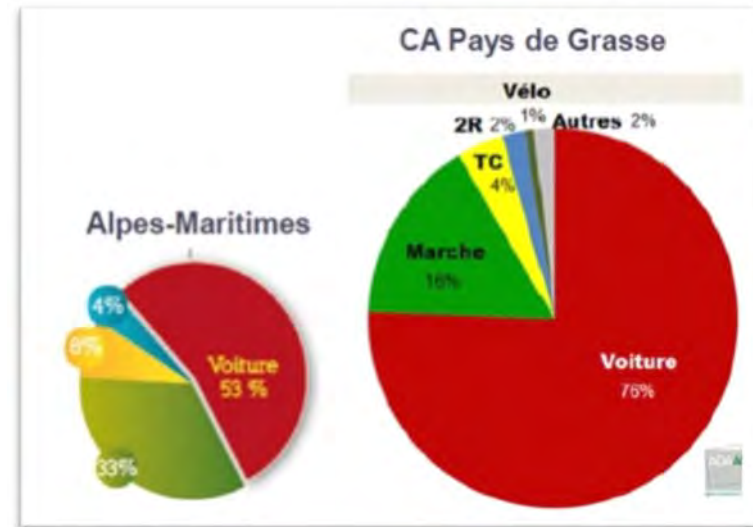
Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

## 5.2 Un poids majoritaire de la voiture pour tous les motifs

Mise à part le motif Etudes, la voiture est le mode principal pour tous les motifs. Elle est utilisée dans trois déplacements sur quatre, pour le Travail (74%), l'Accompagnement (79%) et presque autant pour les Visites (72%).

Les transports collectifs sont faiblement empruntés, notamment pour les motifs Travail (3%) et Achats (3%). Toutefois, ce mode de transport est assez privilégié pour le motif Etudes (20%).

La marche est quant à elle relativement bien pratiquée par les habitants du SCoT' Ouest pour se rendre au Travail (13%). Elle représente un déplacement sur cinq (20%) pour le motif Visite et plus d'un sur trois (33%) pour les Achats et les Etudes.



Source : Enquête EMD des A-M 2009

### **5.3 Les difficultés de déplacements ressenties par les habitants**

Les transports sont passés du 3ème rang (Enquête Ménages Déplacements réalisée en 1998) au 4ème rang (Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2009) des préoccupations des habitants, derrière l'emploi et la sécurité. C'est l'habitat qui a fait une progression et passe du 6ème au 3ème rang.

Dans le Haut-Pays (Enquête Ménages Déplacements réalisée en 2009), les transports sont plus cités et représentent la 3ème préoccupation des habitants. C'est pour en tenir compte que le réseau Sillages a été renforcé en faveur du Haut et Moyen Pays.

#### ○ Transports en commun

- 54% des utilisateurs interrogés estiment que la situation s'est améliorée
- 54% jugent la desserte « bonne », et 8% « très bonne »

- Parmi ceux qui l'utilisent, 1 personne sur 2 évoque comme raison le choix de ne pas utiliser sa voiture

#### ○ Vélo

- Plus de la moitié des personnes qui ne l'utilisent pas donnent des raisons d'ordre physique ou pratique (trop âgée, incompatible avec la longueur de leurs trajets, topographie...).

#### ○ Covoiturage

- 2 actifs sur 10 déclarent covoiturer (7% régulièrement, 12% occasionnellement)
- 60% des actifs ne trouvent spontanément aucune condition qui pourrait les inciter à covoiturer

#### ○ Circulation

- Près d'une personne sur deux pense que les conditions de circulation et de stationnement se sont dégradées dans sa zone d'habitation

## 8. Synthèse et conclusion

EVALUATION				
Critères	Situation actuelle			Précisions
	-	0	+	
Organisation du territoire		0		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un territoire dense</li> <li>- Plus de 80% de la population concentrée sur 5 communes</li> </ul>
Urbanisme et Déplacements	-			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement de la périurbanisation</li> <li>- Même si des services se développent en dehors du centre urbain, la grande majorité des services se trouvent dans le centre</li> </ul>
Déplacements		0		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La majorité des déplacements sont internes au territoire (60%)</li> <li>- 63% des actifs travaillent hors de leur commune de résidence</li> <li>- La voiture reste le mode principal pour tous les motifs de déplacement</li> </ul>
Difficultés de déplacements	-			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les TC et TER ne sont pas encore en mesure de concurrencer la voiture particulière</li> <li>- Absence de contournement de la Ville de Grasse</li> </ul>
Politique de déplacements		0		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Selon l'EMD 2009, 54% des utilisateurs interrogés estiment que la situation s'est améliorée</li> <li>- 54% jugent la desserte « bonne », et 8% « très bonne »</li> <li>- Enfin, une personne sur deux pense que les conditions de circulation et de stationnement se sont dégradées dans sa zone d'habitation</li> </ul>

# LE RESEAU VIAIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE

## 1. Les caractéristiques du réseau de la CAPG

Le réseau viaire de la zone d'étude dispose d'un maillage peu dense limité par la barrière physique que constitue le fort dénivelé entre le sud et le nord du territoire.

Il suit ainsi les courbes de niveau (RD2562, RD13, RD6...) ou le fond des vallées (RD9, RD609). Il est ainsi peu perméable et ne propose que peu d'alternative pour passer d'un axe à l'autre.

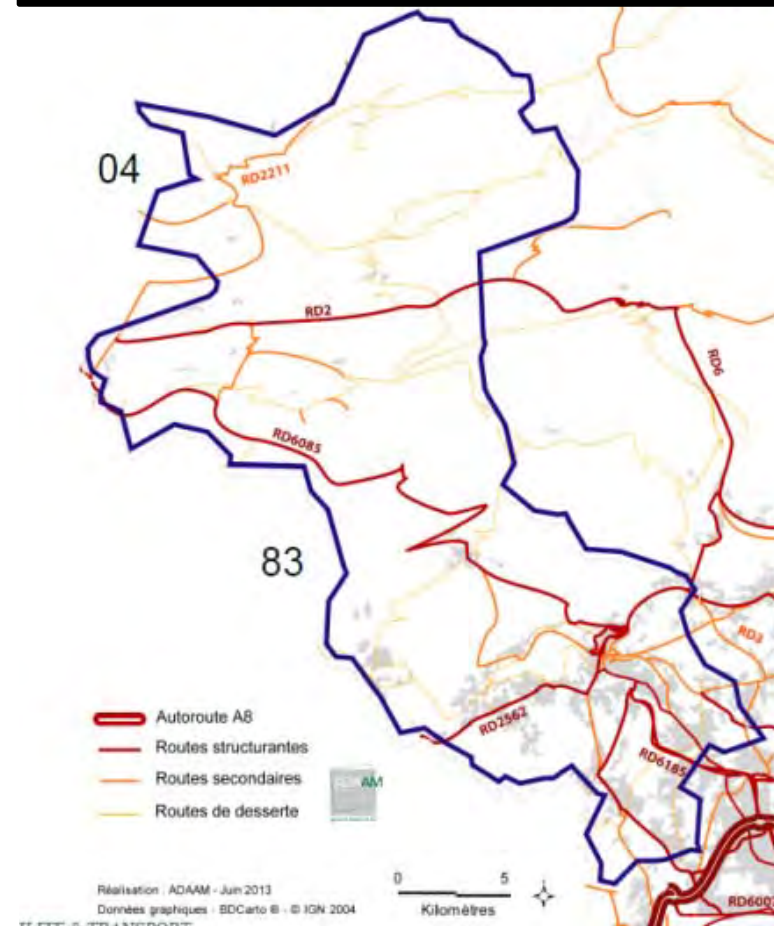
Son évolution est aussi limitée par une forte densité d'habitats diffus sur l'ensemble du territoire, ne permettant que difficilement la mise en œuvre de nouvelle liaison.

Enfin, les difficultés d'aménagement du réseau (suivant les courbes de niveau) et la présence de l'habitat en limite les emprises ne permettent pas une augmentation du nombre de voies sur un même axe.

De nombreuses voiries de desserte complètent le maillage. Elles sont souvent très étroites et ne sont pas calibrées pour recevoir du trafic. Elles

servent cependant d'itinéraire de transit du fait des fortes congestions rencontrées sur les réseaux primaire et secondaire.

*Les voies routières structurantes du Pays de Grasse  
Source : Portrait de Territoire – ADAAM (mai 2014)*



## 2. L'analyse des charges de trafic sur le réseau routier de l'agglomération

### 2.1 Les conditions de circulation

#### • Grasse Centre

Le centre-ville de Grasse est uniquement empruntable en sens unique. L'ensemble du trafic est donc contraint.

Les poids lourds n'ont pas d'autres choix que de passer par le centre-ville.

De plus, pas de voie de contournement de la commune de Grasse.

#### • Le carrefour des quatre Chemins : accès à la Pénétrante Cannes - Grasse

Le carrefour des 4 chemins est le point de confluence des principaux flux entrant (entre 3500 et 4000 véh./h en heure de pointe) ou sortant de Grasse. En effet, il permet de distribuer les flux en direction du Plan de Grasse, Mouans-Sartoux, Cannes et Grasse.

Il a aujourd'hui atteint sa limite de capacité et ne peut accepter de trafic supplémentaire. Presque toutes les voiries montrent des remontées de file aux heures de pointe.

Outre les forts flux présents, le carrefour est également pénalisé par le nombre important de branches entrant dans le carrefour : 6.

A noter aussi que la pénétrante Sud-Nord est saturée sur la fin du parcours (en arrivée sur le giratoire avec la RD9). Cela peut s'expliquer par

les saturations observées sur la RD9 nord (donnant sur le giratoire des 4 chemins) qui empêchent le bon écoulement.

Le matin, le carrefour des 4 chemins est saturé. De fortes remontées s'effectuent sur 4 branches du giratoire (RD9, Bd Emmanuel Rouquier, Av. Sidi Brahim, Av. Georges Pompidou).

Le soir, le carrefour des 4 chemins est saturé. De fortes remontées s'effectuent sur 4 branches du giratoire (RD9, Bd Emmanuel Rouquier, Av. Sidi Brahim, Av. Georges Pompidou).

Les saturations sur l'avenue Georges Pompidou s'étendent sur l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (ralentissements).

#### • RD2562 et annexes

La RD2562 est le principal axe routier permettant la liaison entre le Var et les Alpes Maritimes au Nord du Lac de Saint Cassien, en desservant de nombreuses communes : Saint-Cézaire-sur-Siagne (via la RD13), Le Tignet, Cabris (via la RD11), Peymeinade, Spéracèdes (via la RD113).

Depuis toutes ces communes, la RD2562 est le seul axe permettant les liaisons vers le reste du département : Grasse, Cannes via la Pénétrante (RD6185), Auribeau-sur-Siagne et Mandelieu via la RD609. Les trafics de différentes fonctions se cumulent et de nombreux dysfonctionnements circulatoires sont observés.

Le chemin des chênes (et son prolongement jusqu'à la RD9) est saturé d'Ouest en Est sur quasiment toute sa longueur (1,6Km de bouchon environ jusqu'au carrefour avec la RD9).



Le chemin des Castors et son prolongement connaissent aussi de fortes saturations en direction de la pénétrante (environ 700m de bouchons).

Le flux provenant du chemin des chênes ne peut pas s'écouler en raison d'un fort mouvement de véhicules provenant de la RD9 Nord (dont véhicules provenant du chemin des Castors).

Les véhicules provenant du chemin des Castors sont obligés de tourner à droite. Ils se recyclent sur le giratoire RD8 X chemin du Grand Chêne (beaucoup de demi-tour pour rejoindre la pénétrante). Ils sont du mal à s'insérer (présence d'un stop).

Des saturations sont aussi visibles sur la RD9 depuis Pégomas.

Des ralentissements moins importants sont tout de même visibles sur le chemin des Chênes :

- Arrivée de Saint-Jacques : ralentissements dus au croisement difficile des véhicules, et insertion en cédez-le-passage sur la RD2562 direction Peymeinade.
- Arrivée sur le giratoire avec la RD9 : ralentissements et queue qui se forme en entrée de giratoire, principalement dû à un fort mouvement nord sud.

#### Rond-Point de la Liberté

Il s'agit du croisement entre la RD2562 et la RD113. Le flux provenant de la RD2562 Ouest est pénalisé, vu qu'il est non prioritaire par rapport à la RD113. Les remontées de queue traversent le giratoire et s'étendent sur 300m sur la RD2562 depuis Peymeinade.

Deux arrêts de bus sont aménagés dans le giratoire. Un arrêt sur la branche de sortie RD2562 vers Grasse, et un arrêt dans l'anneau (juste avant la RD113). Ces arrêts ont leur propre voie, mais doivent prochainement être déplacés/

Les arrêts ne sont pas conformes :

- Trottoir <1m devant abribus
- Pas de passage piéton sur la branche RD2562 Est ni en traversée du chemin des Maures et du chemin de Peymeinade

Du stationnement illicite est également observé sur l'arrêt dans l'anneau.

Le Rond-Point de la Liberté est aussi pénalisé par les remontées de file en aval sur St Jacques ou sur Ste Anne (carrefour à feux situé à 540m environ).

#### Entre le Rond-Point de la Liberté et Sainte-Anne

La vitesse est limitée à 50km/h. le matin, dans le sens Ouest-Est (Peymeinade vers Grasse), ce tronçon est saturé. Cela est dû à la saturation aval mais également au carrefour à feux de Sainte-Anne. Celui-ci fait l'objet de différents tests de plans de feux. Celui qui a été retenu est le moins contraignant pour le flux de RD2562.

De plus, il n'y a pas d'aménagement à destination des modes doux.

#### Carrefour Saint-Anne

Le carrefour à feux de Sainte-Anne permet de gérer les conflits entre les flux provenant de la RD2562 Est et Ouest et ceux provenant du chemin de



la Panouche. Il facilite également la traversée de la voirie par les flux piétons.

Les flux sur la D2562 Est et ouest sont donnés en même temps. C'est la phase principale du cycle. Les autres phases fonctionnent sur appel. Cependant, deux flux directs ne sont pas pris en compte dans le fonctionnement du carrefour à feux, ce qui en fait un carrefour non conforme :

- Le chemin du Cercle,
- Le chemin des Aubépines

Deux arrêts de bus sont situés en plein milieu du carrefour (après les feux). Bien que source de ralentissement ponctuel, son fonctionnement actuel n'est pas de nature à créer de fortes saturations.

#### Entre le carrefour Sainte-Anne et les carrefours Saint-Jacques

1600m séparent le carrefour Sainte-Anne des carrefours Saint-Jacques. Aucun trottoir ni aménagement cyclable n'est présent.

La vitesse est limitée à 50 Km/h, mais le matin, la vitesse est ralentie dans le sens Peymeinade-Grasse à partir de 7h45 (30Km/h max). La configuration de la voirie (virage) peut en partie être à l'origine de ralentissements.

Le feu de Sainte-Anne créé des paquets de véhicules qui arrivent d'un coup sur Saint-Jacques, lui conférant ainsi un fonctionnement aléatoire. Les difficultés rencontrées sur Saint-Jacques créent également des saturations en amont.

#### Carrefour de Saint-Jacques

Deux giratoires très proches permettent les échanges dans le quartier de Saint-Jacques. Le giratoire nord est beaucoup plus grand que le giratoire sud et il est incliné (pente Nord-Sud) pouvant rendre les insertions délicates. Il faut également noter la présence de commerces et surtout d'une école et d'un collège à proximité immédiate, ce qui engendre de nombreux mouvements venant perturber la fluidité des écoulements.

- *Avenue Frédéric Mistral* : c'est la voie de l'ancien chemin de fer de Provence. Elle est assez étroite (difficulté pour se croiser), avec un fort dénivelé. Arrivé sur le giratoire, la voie s'élargit, et les véhicules n'ont pas de difficultés à s'insérer.
- *Avenue de la Libération Nord* : globalement les usagers arrivent vite sur le giratoire. Ils ont une bonne visibilité tant donné l'inclinaison. Cependant, le soir, des remontées s'opèrent sur cette branche.
- *Avenue de la Libération Sud* : les usagers provenant de cette branche sont en contrebas. Le matin, ils sont gênés par les flux rapides provenant de Grasse centre (avenue de la Libération Nord et avenue Frédéric Mistral). Les véhicules ont donc d'autant plus de mal à s'insérer dans l'anneau. Les trottoirs sont en cours de réaménagement.
- *Avenue Félix Raybaud* : une côte importante permet d'accéder au giratoire. Les véhicules ont beaucoup de mal à s'insérer du fait des démarrages en côte. Les trottoirs sont non conformes : étroits et forte pente.
- *Giratoire Sud* : il est beaucoup plus petit que le giratoire Nord. Il est également incliné (pente Nord-Sud). Son gabarit réduit limite tout de même sa capacité.

Les flux arrivent par « à coup » sur ce giratoire :

- Depuis le chemin des Chênes : le gabarit réduit de la voie entraîne des blocages ponctuels et des arrivées de véhicules par paquets.
- Depuis la D2562 : le feu de Sainte-Anne entraîne des arrivées par paquet sur le carrefour.
- *Le chemin des Chênes* : il est constamment saturé aux heures de pointe. Les remontées de file sont dues aux limites de capacité rencontrées en ses deux extrémités.
- *Au final* : ce nœud routier doit écouler une forte demande (>3000 véh./h en HPM) dans une configuration non optimisée et un environnement non propice à un écoulement fluide des flux. Il devient localement une source de congestion.

Le carrefour Saint-Jacques doit faire l'objet de travaux prochainement.

#### Carrefour av. des Grands Chênes x RD9

Ce carrefour permet de rejoindre la Route de Pégomas ou de faire la liaison entre la RD2562 et la Pénétrante Cannes-Grasse (PCG). Il est actuellement source de remontées de file car les usagers shuntant le carrefour des 4 Chemins et qui empruntent le ch. des Castors viennent bloquer le flux provenant du ch. des Grands Chênes.

Dès lors que le 1<sup>er</sup> tronçon du prolongement de la PCG aura été réalisé ; cette problématique disparaîtra.

- Peymeinade

La ville de Peymeinade connaît des difficultés de circulation de manière continue et ceci dans les deux sens de circulation (vitesse circulée de 30Km/h max en moyenne).

Les causes relevées sont principalement :

- Une ville dont la principale rue commerçante est l'avenue de Boutiny (RD2562).
- Les commerces génèrent de nombreux piétons. Les passages piétons très nombreux et rapprochés engendrent des arrêts ponctuels à répétition sur toute la longueur de l'axe. On dénombre ainsi la présence de 10 passages piétons sur 500m.
- Des arrêts livraison effectués en pleine voie
- Les carrefours de la rue sont gérés en statique. Les tournes à gauche engendrent des ralentissements pour les véhicules qui suivent.

- Mouans Sartoux

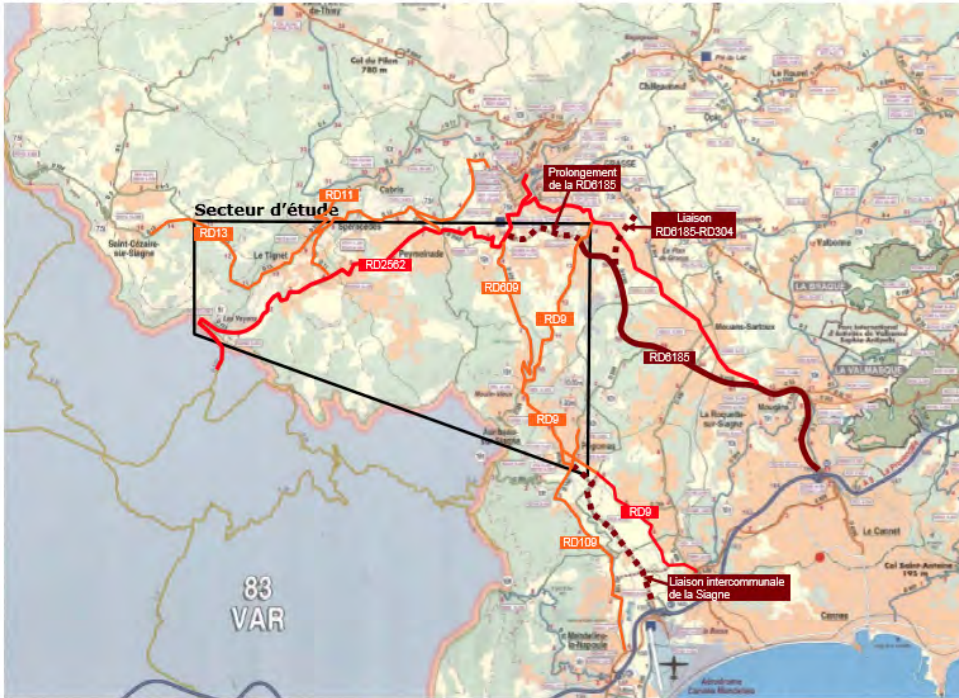
La commune de Mouans-Sartoux est située entre Cannes et Grasse et est traversée par la Pénétrante Cannes – Grasse (RD6185). Cet axe est aujourd'hui saturé et peu perméable (70 000 déplacements routiers quotidiens).

Le réseau routier de desserte locale s'articule quant à lui autour de deux routes départementales (RD404 et 409) ainsi que la route Napoléon, axe central de la commune, parallèle à la pénétrante Grasse – Cannes. Mouans-Sartoux se retrouve ainsi au cœur des liaisons Cannes – Mouans-Sartoux, Mouans-Sartoux – Grasse.

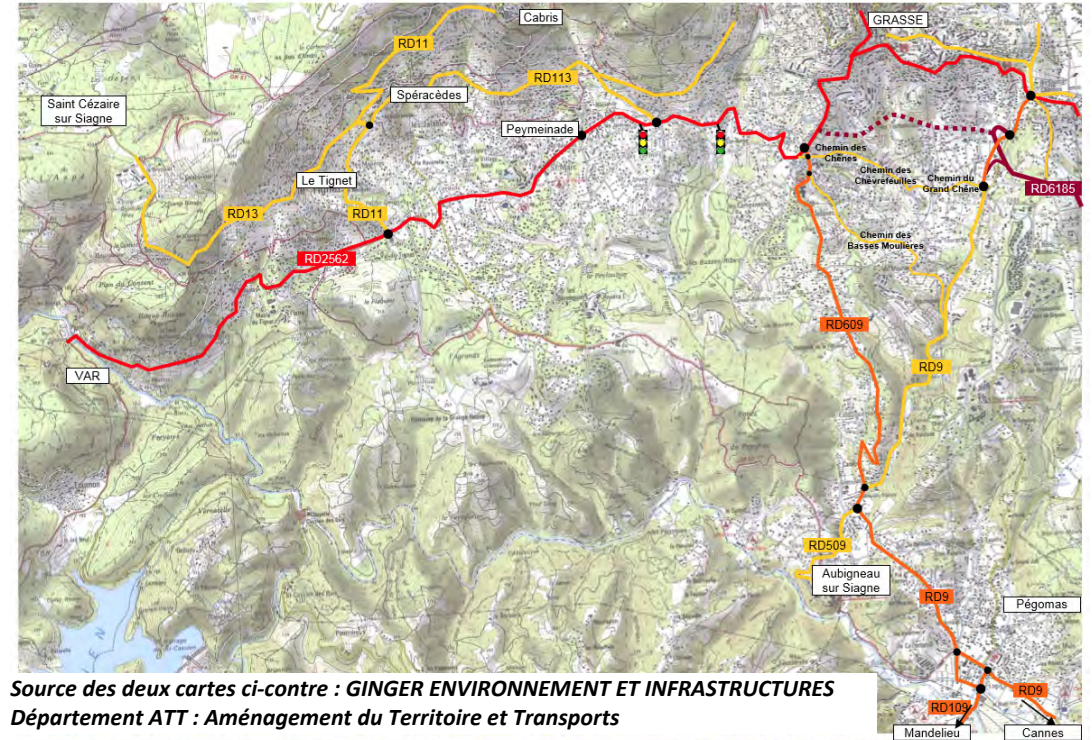
La route Napoléon subit un important trafic de transit lié à la zone du Plan de Grasse et à la liaison avec Sophia-Antipolis. En effet, le manque de perméabilité de la pénétrante Cannes – Grasse et son niveau de saturation notamment au niveau des 4 chemins engendre un trafic parasite traversant la ville, dégradant le cadre de vie et notamment les cheminements modes doux.

La circulation sur Mouans-Sartoux est rendue difficile notamment aux abords du quartier de la place de la Mairie, lieu de vie central de la commune. Le prolongement de la Pénétrante Cannes-Grasse jusqu'à la Paoute doit résoudre cette problématique.

**Plan de situation**



**Plan du secteur d'étude**



Source des deux cartes ci-contre : GINGER ENVIRONNEMENT ET INFRASTRUCTURES  
 Département ATT : Aménagement du Territoire et Transports



## 2.2 Itinéraires de shunt

Les nombreuses saturations entraînent l'apparition inévitable d'itinéraires de shunt permettant de contourner les obstacles. Cela a de nombreuses conséquences néfastes :

- Apparition de trafic de transit sur des voies de desserte
- Volume de trafic et vitesse inadaptés aux voiries empruntées
- Accidentologie
- Dégradation du cadre de vie des riverains
- ...

Depuis l'ouest grassois et depuis le Var, Grasse et l'accès à l'autoroute sont jalonnés par la RD2562, puis par l'av. Pompidou et le giratoire des 4 chemins.

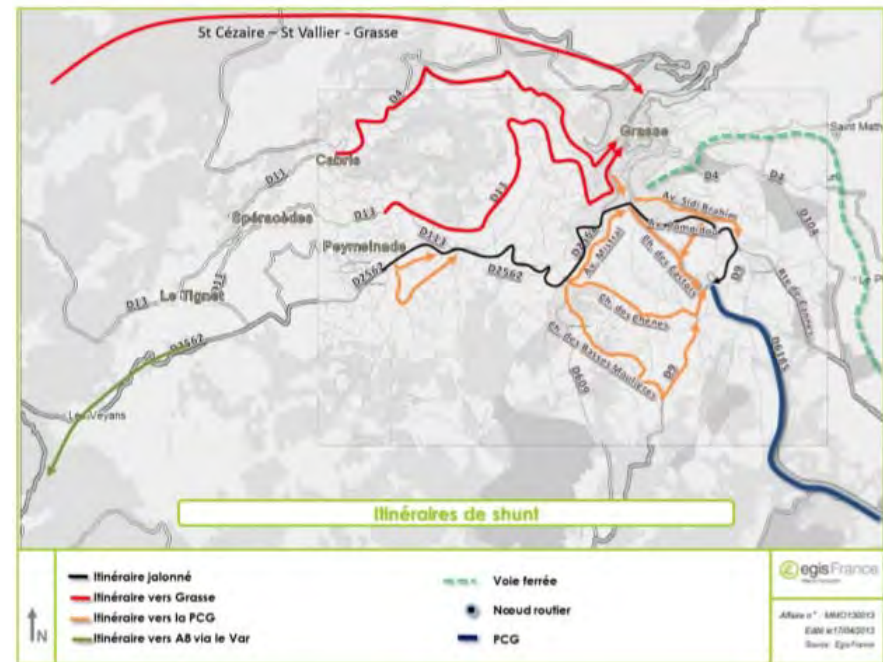
Du fait de la présence de nombreuses saturations des axes principaux, les usagers shuntent les points noirs en parasitant le réseau secondaire et surtout le réseau de desserte locale.

L'avenue des Chênes en est l'exemple type. Celle-ci étant également saturée, les usagers remontent vers Grasse puis redescendent vers la Pénétrante Cannes Grasse en empruntant l'avenue des Castors. Au final, ce sont toutes les voies d'accès à la Pénétrante Cannes Grasse qui se trouvent congestionnées.

D'autres comportements de shunt sont observés pour le transit depuis l'ouest vers Grasse. Les usagers utilisent la RD13 ou la RD4, et peuvent remonter sur St Cézaire et St Vallier pour ensuite rejoindre Grasse.

Cependant, au regard des volumes de trafics présents (500 véh./h bi-sens), l'impact est plus négligeable.

De même, depuis Peymeinade ou Le Tignet, du fait des temps de trajets longs (Le Tignet vers PCG : 1 heure en heure de pointe), l'itinéraire par le Var pour rejoindre l'A8 est parfois privilégiée.



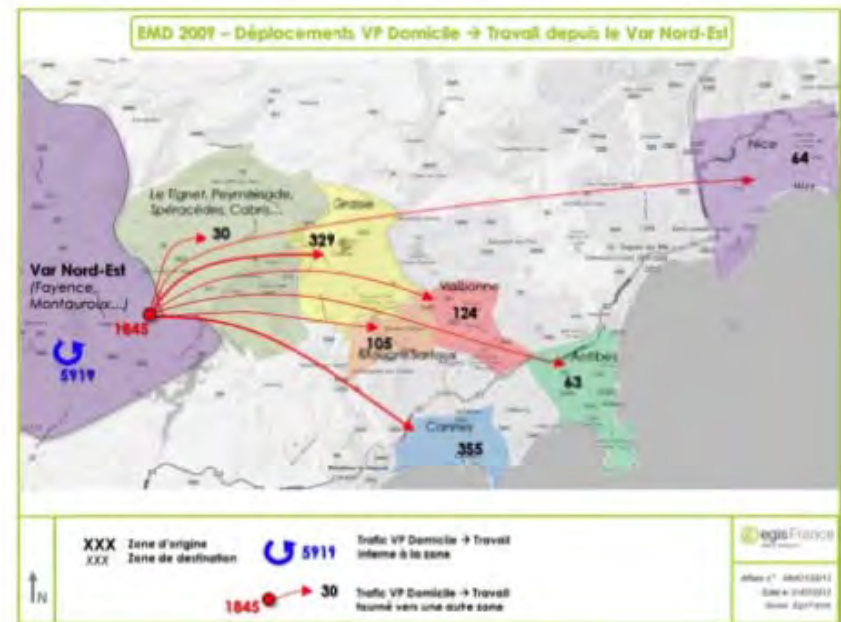
### 2.3 Un flux important d'actifs qui participent à la saturation aux heures de pointes

La carte ci-contre met en évidence de forts liens d'échange entre la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis.

Les flux en lien avec la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis ont très fortement évolué entre 1998 et 2009. On note plus de 70% d'augmentation des flux entre le Moyen Pays du SCoT'Ouest des Alpes-Maritimes et les secteurs de Valbonne-Biot et le littoral de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis.



Plus forts flux en lien avec le SCoT Ouest





## 2.4 Analyse des déplacements

Depuis le Var Nord Est, l'enquête nous indique qu'environ 1850 déplacements par jour (motif travail) transitent en direction des Alpes-Maritimes par le réseau départemental dont la RD2562, les principales destinations restant Cannes et Grasse.

Le secteur de Grasse génère quant à lui environ 12 000 déplacements par jour le motif travail. Ceux-ci concernent pour moitié des déplacements internes à la zone et pour autre moitié les secteurs extérieurs dont les gros pôles d'emploi que représentent Valbonne et Cannes. La Pénétrante Cannes-Grasse est le principal vecteur de ces flux.

Le zoom ci-contre sur le secteur de Grasse Sud-Ouest nous montre que sur environ 3150 déplacements, 2700 sont à destination de l'extérieur du territoire :

- En direction de Grasse (917 déplacements)
- En direction du Sud de la zone, via la Pénétrante Cannes-Grasse : Valbonne + Mougins + Mouans-Sartoux (1250 déplacements)

Enfin, cette dernière carte zoom sur les déplacements liés au motif travail sur l'est grassois. Plus de 60% restent internes à la zone, les principales destinations extérieures étant Grasse puis Mougins.



#### 4. Analyse de l'accidentologie routière

(source des chiffres cités : Observatoire Départemental de Sécurité Routière – 01/12/2016)

Sur le global, après deux ans d'augmentation du nombre d'accidents sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, on constate une baisse sur l'année 2015 : le nombre d'accidents est passé de 285 en 2014 à 248 en 2015.

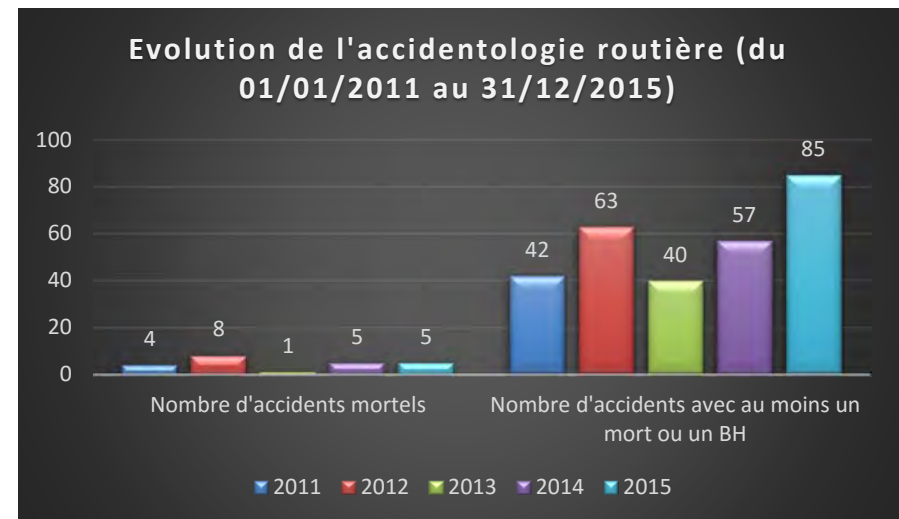
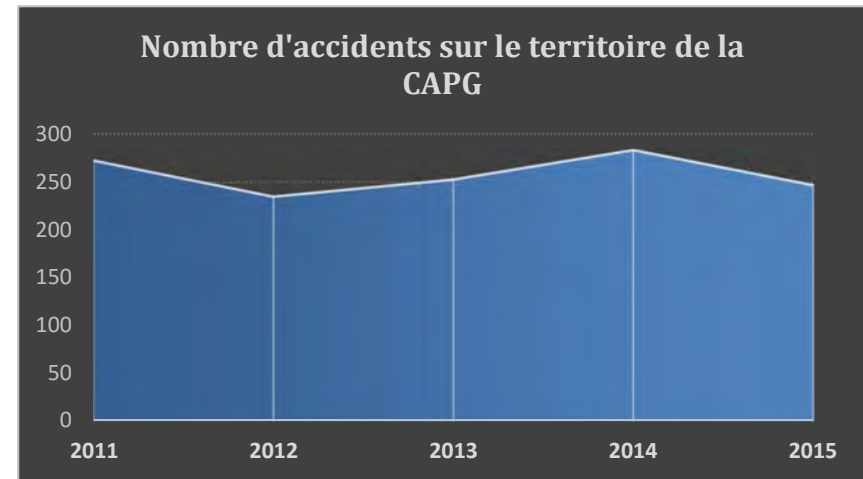
Bien que l'on constate une baisse du nombre d'accidents sur les routes du territoire, la gravité a quant à elle augmentée. En effet, le nombre d'accidents mortels avait baissé en 2013 avant de repartir à la hausse en 2014. L'année 2015 n'a pas connu de baisse. De plus, le nombre d'accidents avec au moins un mort ou un blessé hospitalisé a quant à lui progressivement augmenté d'année en année passant de 42 en 2011 à 85 en 2015.

La politique publique de prévention de la sécurité routière sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse est positive étant donné que le nombre d'accidents est en baisse, cependant, la gravité elle, ne cesse de croître. Il est donc important de continuer les actions afin

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un mort ou un BH	Nombre de victimes			
				Tués	BH	BL	Indemnes
2011	274	4	42	4	44	276	204
2012	236	8	63	8	65	213	174
2013	254	1	40	1	47	259	193
2014	285	5	57	5	57	285	187
2015	248	5	85	5	90	226	199
Ensemble	1297	23	287	23	303	1259	957
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

d'endiguer ce phénomène.

Sur la période du 01/01/2011 au 31/12/2012, les 3 communes ayant connues le plus grand nombre d'accidents sont Grasse (1167), Peymeinade (26) et Pégomas (21). Il s'agit en effet des communes ayant un milieu urbain relativement dense et qui se trouvent être traversées par



des axes de transit importants.

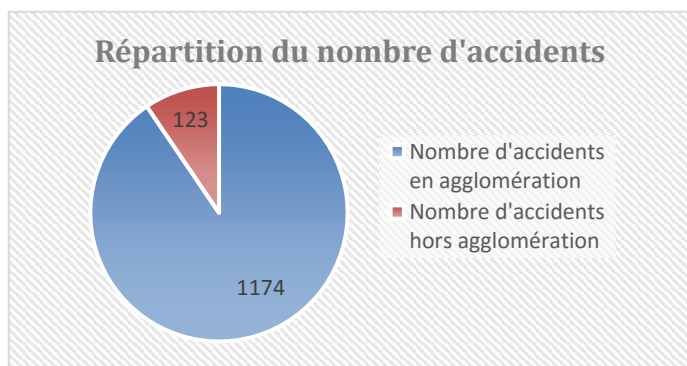
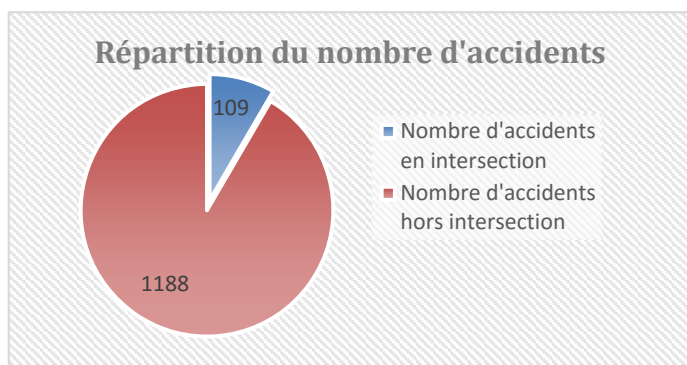
A la lecture des tableaux ci-contre, on s'aperçoit que :

- 91.6% des accidents ont lieux hors des intersections
- 90.5% des accidents ont lieu en agglomération
- 77.6% des accidents ont lieux en plein jour
- 51.3% des accidents ont lieux sur les voies communales et 45.5% sur des départementales
- La voiture reste le mode le plus accidentogène (1000 accidents ont impliqué au moins une VL ou VU)
- L'ensemble des deux roues est également un mode de déplacement très accidentogène (691 accidents)

Période d'étude : 01/01/2011 au 31/12/2015							
Les principales répartitions							
	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de tués	Nombre total de blessés (1)	Dont BH (2)
En intersection	109	8.4	1	18	1	126	19
Hors intersection	1188	91.6	22	269	22	1436	284
En agglomération	1174	90.5	11	214	11	1410	229
Hors agglomération	123	9.5	12	73	12	152	74
De jour	1006	77.6	15	205	15	1203	216
De nuit	291	22.4	8	82	8	359	87
Le réseau							
	Nombre d'accidents	%	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de tués	Nombre total de blessés (1)	Dont BH (2)
AU	0	0.0	0	0	0	0	0
RN	12	0.9	0	4	0	14	4
RD	590	45.5	16	170	16	727	185
VC	666	51.3	7	105	7	790	105
Autres	29	2.2	0	8	0	31	9

Les accidents sont affectés une seule fois, à la route principale

(1) BH + BL pour les années > = 2005, BG + BL pour les années < 2005  
 (2) BH pour les années > = 2005, BG pour les années < 2005



Période d'étude : 01/01/2011 au 31/12/2015								
Répartition des accidents et des victimes selon les principaux modes impliqués								
ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.	% moyen accid. / 5ans (3)	VICTIMES	Nbre tués	Nbre total blessés (1)	Nbre BH (2)	TOTAL
piéton	148	11.4	sans objet	piéton	2	156	40	158
cycle	38	2.9	sans objet	cycle	1	40	13	41
2R motorisé < 50 cm3	344	26.5	sans objet	2R motorisé < 50 cm3	3	356	51	359
2R motorisé > = 50 et < = 125 cm3	105	8.1	sans objet	2R motorisé > = 50 et < = 125 cm3	3	104	27	107
2R motorisé > 125 cm3	204	15.7	sans objet	2R motorisé > 125 cm3	7	216	77	223
2R > = 50 cm3 (avant 2007)	0	0.0	sans objet	2R > = 50 cm3 (avant 2007)	0	0	0	0
VI ou vu	1000	77.1	sans objet	VI ou vu	7	671	89	678
poids lourd	27	2.1	sans objet	poids lourd	0	3	0	3
transport en commun	15	1.2	sans objet	transport en commun	0	5	1	5
tramway (et train)	0	0.0	sans objet	tramway (et train)	0	0	0	0
autre mode	20	1.5	sans objet	autres modes	0	11	5	11

un accident peut être imputé à plusieurs lignes      les victimes ne sont imputées qu'à une seule ligne

(1) BH + BL pour les années > = 2005, BG + BL pour les années < 2005  
 (2) BH pour les années > = 2005, BG pour les années < 2005  
 (3) le % moyen / 5 ans est calculé uniquement si la période d'étude est < = 12 mois.  
 Ce calcul est effectué sur les accidents de la même période des 5 ans précédents, sans vérification de leur disponibilité.  
 Dans le cas contraire le contenu indique 'sans objet'

Commune	Nombre d'accidents						Nombre de victimes			Nombre de	
	total	graves	en agglo	hors agglo	en inter	hors inter	tués	blessés hospitalisés	blessés légers	piétons	2R légers
6 2 AMIRAT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 3 ANDON	7	6	0	7	0	7	1	5	2	0	1
6 7 AURIBEAU-SUR-SIAGNE	6	5	6	0	0	6	0	6	1	1	1
6 24 BRIANCONNET	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0
6 26 CABRIS	1	1	1	0	0	1	0	2	0	0	0
6 28 CAILLE	3	2	0	3	0	3	0	3	1	0	0
6 45 COLLONGUES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 58 ESCRAGNOLLES	8	8	2	6	0	8	2	9	0	1	0
6 63 GARS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 69 GRASSE	1167	170	1109	58	103	1064	10	177	1227	144	365
6 81 LE MAS	3	3	0	3	0	3	0	4	0	0	2
6 84 MOUANS-SARTOUX	6	6	2	4	0	6	1	10	0	0	2
6 87 LES MUJOULS	1	1	0	1	0	1	0	2	0	0	0
6 90 PEGOMAS	21	17	13	8	2	19	1	19	7	0	6
6 95 PEYMEINADE	26	24	21	5	2	24	1	23	10	7	4
6 108 LA ROQUETTE-SUR-SIAGNE	11	9	8	3	1	10	0	11	2	3	2
6 116 SAINT-AUBAN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 118 SAINT-CEZAIRE-SUR-SIAGNE	7	7	1	6	0	7	3	5	0	1	1
6 130 SAINT-VALLIER-DE-THIEY	7	7	3	4	1	6	0	9	3	0	0
6 134 SERANON	12	12	1	11	0	12	2	11	2	2	0
6 137 SPERACEDES	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0
6 140 LE TIGNET	7	6	5	2	0	7	0	6	3	0	3
6 154 VALDEROURE	2	1	0	2	0	2	1	0	1	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>1297</b>	<b>287</b>	<b>1174</b>	<b>123</b>	<b>109</b>	<b>1188</b>	<b>23</b>	<b>303</b>	<b>1259</b>	<b>159</b>	<b>387</b>

#### 4. Synthèse et Conclusion

EVALUATION				
Critères	Situation actuelle			Précisions
	-	0	+	
Organisation du réseau	-	0	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le réseau viaire de la zone d'étude dispose d'un maillage peu dense limité par la barrière physique que constitue le fort dénivelé entre le sud et le nord du territoire. Peu d'alternative pour passer d'un axe à l'autre.</li> <li>- Les difficultés d'aménagement du réseau et la présence de l'habitat en limite les emprises ne permettent pas une augmentation du nombre de voies sur un même axe</li> <li>- De nombreuses voiries de desserte complète le maillage. Elles sont souvent étroites et ne sont pas calibrées pour recevoir du trafic. Elles servent cependant d'itinéraire de transit du fait des fortes congestions rencontrées sur les réseaux primaire et secondaire</li> </ul>
Trafic	-	0	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La densité du trafic dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse reste très dense, notamment sur certains secteurs stratégiques (centre de Grasse, le rond-point des 4 chemins à Grasse, le quartier Saint-Jacques, le secteur de Peymeinade au sens large avec le rond-point des chênes par exemple</li> <li>- Du fait de la présence de nombreuses saturations des axes principaux, les usagers shuntent les points noirs en parasitant le réseau secondaire et surtout le réseau secondaire et surtout le réseau de desserte locale</li> </ul>
Accidentologie	-	0	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baisse du nombre d'accident sur le territoire</li> <li>- En revanche, la gravité a augmenté</li> <li>- 90.5% des accidents ont lieu en agglomération</li> </ul>



# LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE

3 réseaux permettent d'assurer une desserte du territoire :

- L'offre Régionale du Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur
- L'offre de Transports en Commun départementale du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes : le réseau interurbain « Lignes d'Azur »
- L'offre de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse : le réseau urbain « Sillages »





## 2. L'offre Transport Express Régionale (TER) et Lignes Express Régionales (LER)

Les services Transport Express Régionaux en circulation au niveau des gares ou arrêts TER de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse sont assurés par le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur.

Au niveau de l'offre, on recense 36 TER par jour ayant pour origine ou destination la gare de Grasse (190TER/jour dans les Alpes-Maritimes). De plus, on compte 17 gares ou points d'arrêts entre Nice et Grasse (52 gares ou points d'arrêts dans les Alpes-Maritimes).

Principalement, la desserte du territoire est effectuée par la Ligne TER Vintimille-Nice-Cannes-Grasse. Alors qu'aujourd'hui la rotation est d'un TER toutes les heures, des travaux vont commencer fin 2016 jusqu'en décembre 2017 afin d'avoir une fréquence d'un TER toutes les demi-heures.

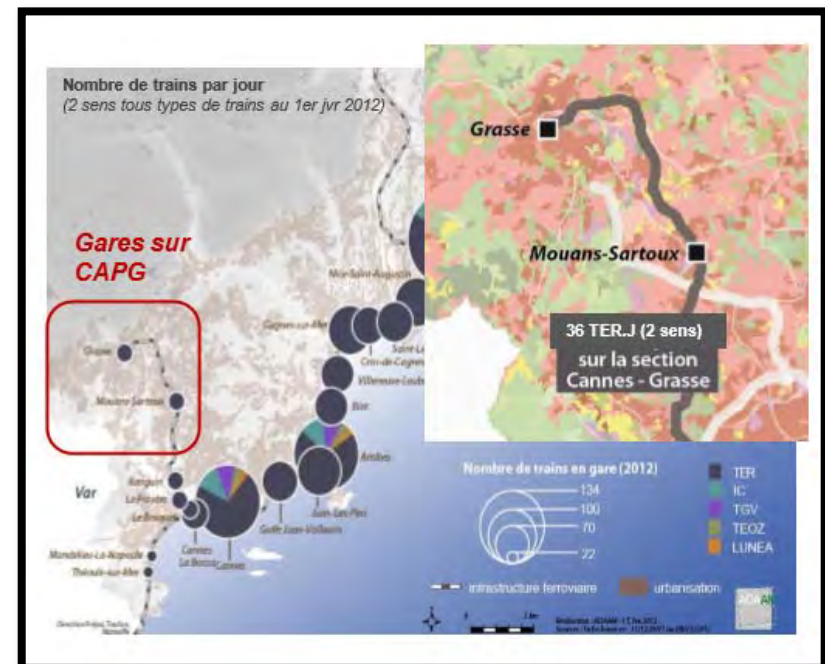
En termes de fréquentation des deux gares du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (source : portrait de territoire ADAAM – mai 2014): la gare de Grasse est à 1531 voyageurs par jour (résultat assez faible principalement dû au fait qu'il n'y ait qu'un seul TER par heure). La gare de Mouans-Sartoux quant à elle recense 450 voyageurs par jour. La gare de Mouans-Sartoux correspond à une gare d'une centralité périurbaine.

Au-delà de l'offre TER, il existe également une Ligne Express Régionale en lien avec notre territoire : il s'agit de la ligne LER 31 (Nice-Grenoble) qui passe par Grasse puis Saint-Vallier de Thiey.

4 communes disposent de services de Transports en Commun régionaux (LER) :

- La commune de *Grasse* accueille quasiment 100% des services (hors ligne L.22 Avignon-Manosque-Digne) au niveau de la gare SNCF
- La commune de *Mouans-Sartoux* est uniquement concernée au niveau de sa gare par la ligne TER (Grasse-Vintimille)
- La commune de *Saint-Auban* accueille la ligne L.22 (Avignon-Manosque-Digne)
- La commune de *Saint-Vallier-De-Thiey* est un passage de la ligne LER 31 (Nice-Sisteron-Grenoble par Grasse)

Source: Site internet Région PACA



Département	N° de lignes	Origine/Destination	Nbre de services par jour en semaine	Nbre de services par jour le samedi	Nbre de services par jour le dimanche et jours fériés	Nbre de communes de la CAPG desservies	Amplitude horaire en semaine	Amplitude horaire le samedi	Amplitude horaire le dimanche et jours fériés
06	500	Grasse-Nice	26	16	12	1	05h50 à 21h55	06h30 à 19h50	06h45 à 19h40
06	510-511	Grasse-Vence	12	12	X	1	06h55 à 19h30	06h55 à 19h30	X
06	530	Grasse-Valbonne-Sophia Antipolis	16	X	X	2	06h40 à 19h30	X	X
06	600	Grasse-Cannes par Mouans-Sartoux	43	35	15	2	05h50 à 21h	06h00 à 21h00	08h30 à 20h30
06	610	Grasse-Cannes par Pégomas	32	16	16	4	06h10 à 20h45	06h45 à 20h10	06h45 à 20h10
06	650	La Roquette sur Siagne-Mouans Sartoux-Mougins-Sophia Antipolis	8	X	X	2	08h15 à 18h20	X	X
06	512	Grasse-Gréolières (le samedi en période hivernale)	X	1	X	1	X	08h15	X
83	3001 (VarLib')	Seillans-Grasse	3	3	X	1	13h30 à 18h10	13h30 à 18h10	X

Source: Portrait de Territoire - ADAAM (mai 2014)

### 3. L'offre de Transports en Commun du Département des Alpes-Maritimes

#### 2.1 Les 7 lignes régulières du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes et la ligne régulière du Conseil Départemental du Var

Le	Département	N° de lignes	Origine/Destination	Nbre de services par jour en semaine	Nbre de services par jour le samedi	Nbre de services par jour le dimanche et jours fériés	Nbre de communes de la CAPG desservies	Amplitude horaire en semaine	Amplitude horaire le samedi	Amplitude horaire le dimanche et jours fériés
	6	500	Grasse-Nice	26	16	12	1	05h50 à 21h55	06h30 à 19h50	06h45 à 19h40
	6	510-511	Grasse-Vence	12	12	X	1	06h55 à 19h30	06h55 à 19h30	X
	6	530	Grasse-Valbonne-Sophia Antipolis	16	X	X	2	06h40 à 19h30	X	X
	6	600	Grasse-Cannes par Mouans-Sartoux	43	35	15	2	05h50 à 21h	06h00 à 21h00	08h30 à 20h30
	6	610	Grasse-Cannes par Pégomas	32	16	16	4	06h10 à 20h45	06h45 à 20h10	06h45 à 20h10
	6	650	La Roquette sur Siagne-Mouans Sartoux-Mougins-Sophia Antipolis	8	X	X	2	08h15 à 18h20	X	X
	6	512	Grasse-Gréolières (le samedi en période hivernale)	X	1	X	1	X	08h15	X
	83	3001 (VarLib')	Seillans-Grasse	3	3	X	1	13h30 à 18h10	13h30 à 18h10	X

territoire est desservi par plusieurs lignes structurantes interurbaines connectant ce territoire avec le littoral (lignes 600/610), Sophia Antipolis (lignes 530/650) et Nice (ligne 500) gérées par le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, dont certaines absorbent des flux importants de déplacements à l'intérieur du périmètre de transport urbain.

Dans le cadre de ses missions, le Conseil Départemental des Alpes-Maritimes a conforté l'offre de service de ses lignes 600 (+10%) et 500 (+2%) entre 2009 et 2010. Cela n'a pas été poursuivi les années suivantes puisqu'on assiste même à une baisse de l'offre sur la période 2009-2014 (-5% pour la ligne 500 et -12% pour la ligne 600) et donc de la fréquentation (-10% pour la ligne 500 et -23% pour la ligne 600).

La ligne 500 (Nice – Grasse) qui permet d’accéder à l’Est du territoire, et les deux liaisons vers le bassin Cannois (lignes 600 et 610) sont des lignes très fréquentées car elles concurrencent en offre et en coût le TER de la région PACA. Lorsque l’amélioration à la demi-heure de la cadence de la ligne TER Cannes – Grasse sera effective, une évolution de la fréquentation pourra être constatée. De plus, il ne faut pas occulter les performances des lignes 650 et 530 qui permettent toutes les deux de se rendre sur Sophia-Antipolis.

Trafic Global des lignes (en milliers)		
Numéro	Nom de la ligne	Année 2015
500	Nice - Grasse	<b>745,9</b>
500S	Roquefort - Grasse	31,1
510-511	Vence – Tourette – Pont du Loup – Grasse	NC (nouvelle ligne)
512	Grasse – Gréolières	Saisonnaire
530	Grasse – Valbonne - Sophia-Antipolis	70,1
600	Cannes – Grasse	<b>879</b>
N600	Cannes – Grasse	8,2
610	Cannes – Grasse	<b>513,4</b>
610bis	Cannes – La Roquette	47,4
611	Auribeau – Mandelieu	129,4
650	Mouans-Sartoux – Sophia-Antipolis	63,7

## 2.2 L'offre scolaire du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes

Pour les élèves voyageant sur une ligne régulière, le titre de transport scolaire offre un aller-retour journalier, du lundi au samedi 14h, hors vacances scolaires, ou 1 aller-retour hebdomadaire pour les internes. Pour les élèves voyageant sur circuits spécifiques scolaires (en l'absence de ligne régulière) le titre de transport offre aux élèves un service qui fonctionne uniquement les jours de scolarité, les élèves sont déposés devant les établissements scolaires. Les scolaires de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse sont acceptés sur toutes les lignes.

Présentation des circuits spécifiques :

Département	N° de la ligne	Origine/Destination	Nbre de services par jour en semaine (période scolaire – mercredi compris)
6	500S	Roquefort - Grasse	2
6	650	La Roquette – Mouans-Sartoux – Mougins – Sophia-Antipolis	8
6	610bis	La Roquette - Cannes	4
6	611	Cannes – Pégomas par Mandelieu	2

## 2.3 L'offre soirée du Conseil Départemental

Un service en soirée dit « Noctambus » (N600) reliant Cannes-Grasse par Mouans-Sartoux permet de se déplacer le jeudi, vendredi, samedi et les veilles de jours fériés.

*Amplitude horaire Cannes-Grasse : 22h30 à 2h30*

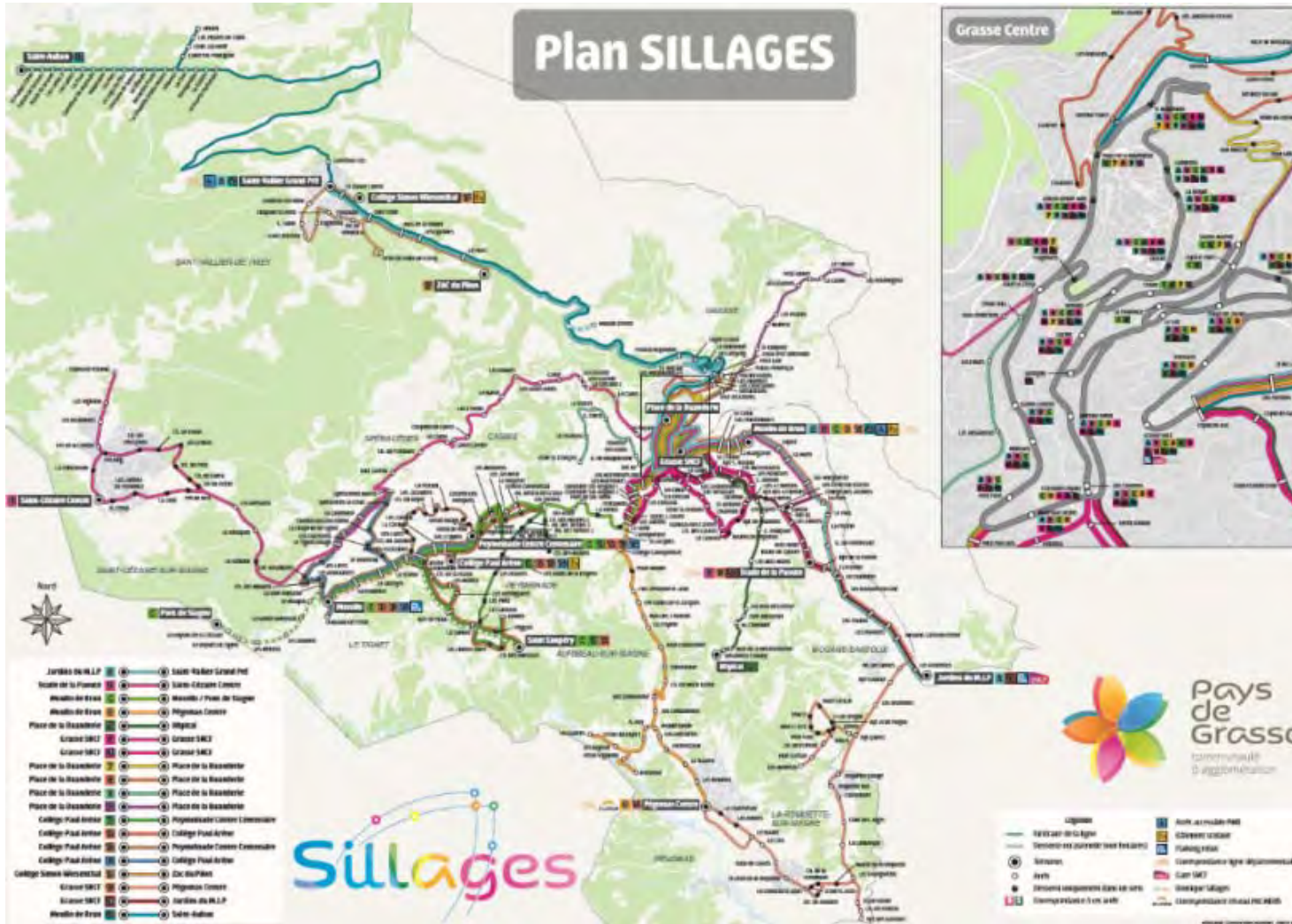
*Amplitude horaire Grasse-Cannes : 23h30 à 3h30*

Il est à noter que les abonnements du réseau Sillages ne sont pas acceptés.





4. L'offre de Transports en Commun urbain – le réseau Sillages  
(en attente de la dernière version)





### **3.1 Les lignes régulières**

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse compte aujourd'hui 19 lignes régulières urbaines desservant l'ensemble du territoire.

N° de ligne	Origine/Destination	Amplitude horaire (période scolaire)
Ligne A	Saint-Vallier-de-Thiey/ Maison d'arrêt/ Place de la Buanderie/ Gares/ Moulin de Brun/ La Paoute/ Mouans-Sartoux Centre/ Jardin du MIP	De 06h05 à 19h30
Ligne B	Saint-Cézaire Centre/ Spéracèdes Mairie/ Cabris Centre/ Grasse Centre-Ville/ Grasse SNCF/ Moulin de Brun/ Axe 85/ Stade de la Paoute	De 05h10 à 19h20
Ligne C	Pont de Siagne/ Mossello/ Peymeinade Centre Centenaire/ La Halte/ Grasse SNCF/ Moulin de Brun	De 05h55 à 19h50
Ligne D	Place Parchois/ Auribeau Village/ La Halte/ Les Marronniers/ Grasse SNCF/ Moulin de Brun	De 07h00 à 18h20
Ligne 5	Place de la Buanderie/ Gares/ Hôpital	De 05h45 à 19h35
Ligne 6	Gares/ Ecole Saint-Antoine/ Stade Jean Girard/ Les Marronniers/ Le Thouron-M.I.P/ Les Casernes/ Ecole Saint-Claude/ Gares	De 07h35 à 18h35
Ligne 6b	Gares/ Les Casernes/ Le Thouron-M.I.P/ Molinard/ Les Marronniers/ La Halte/ Ecole Saint-Antoine/ Sidi Brahim/ Gares	De 07h10 à 18h10
Ligne 7	Place de la Buanderie/ Bon Marché/ Piscine Harjès/ Place de la Buanderie	De 08h55 à 18h15
Ligne 8	Place de la Buanderie/ Sécurité Sociale/ Place de la Buanderie/ Jardins de Grasse/ Place de la Buanderie	De 07h45 à 17h45
Ligne 9	Place de la Buanderie/ Bel Air/ Ecole Saint-François/ Bel Air/ Place de la Buanderie	De 08h15 à 18h35
Ligne 10	Place de la Buanderie/ Piscine Harjès/ Les Roumégons/ Bellaud/ Place de la Buanderie	De 07h30 à 17h05
Ligne 11	Collège Paul Arène/ Peymeinade Centre Centenaire/ Avenue des Thermes/ Saint Exupéry/ Les Murêts/ Collège Paul Arène/ Peymeinade Centre Centenaire	De 07h15 à 16h35
Ligne 12	Collège Paul Arène/ Les Termes/ Les murêts/ Saint Exupéry/ Collège Paul Arène	De 07h20 à 16h35
Ligne 13	Collège Paul Arène/ Peymeinade Centre Centenaire/ Les Jaisous/ Mossello/ Domaine de l'Istre/ Spéracèdes Mairie/ Collège Paul Arène/ Peymeinade Centre Centenaire	De 07h15 à 16h35
Ligne 14	Collège Paul Arène/ Peymeinade Centre Centenaire/ Les Jaisous/ Mossello/ Domaine de l'Istre/ Spéracèdes Mairie/ Les Hauts de la Frayère/ Collège Paul Arène/ Peymeinade Centre Centenaire	De 07h25 à 16h35
Ligne 15	ZAC du Pilon/ Chapelle Saint Pons/ Saint-Vallier Centre/ Collège Simon Wiesenthal	De 07h50 à 17h45
Ligne 16	Gare SNCF/ La Paoute/ Route de Cannes/ Mouans-Sartoux Centre/ Z-I de l'Argile/ La Roquette Village/ Rond-Point des Bastides/ Place Parchois	De 06h30 à 18h15
Ligne 20	Gares/ Le Thouron M.I.P/ Les Casernes/ Les 4 chemins/ Mouans-Sartoux/ Les Jardins du MIP	De 06h20 à 19h05
Ligne 40	Saint-Auban/Séranon/ Caille/ Andon/ Caille/ Escagnolles/ Saint-Vallier-de-Thiey/ Place de la Buanderie/ Grasse SNCF/ Moulin de Brun	De 06h00 à 16h15

### 3.2 Les lignes scolaires (du lundi au vendredi en période scolaire-mercredi compris)

Nombre de lignes scolaires : 23

N° de ligne	Origine/Destination	Amplitude horaire (matin)	Amplitude horaire (A-M)
Ligne 1S	Plascassier village/ Mouans-Sartoux Centre/ Collèges des Jasmins/ Moulin de brun/ Grasse SNCF/ Grasse Centre-Ville	07h00	12h10/ 16h20
Ligne 4S	Place Frédéric Mistral/ Plascassier	07h45	12h10/ 16h40
Ligne 5S	Auribeau/ Pégomas/ Collège Les Jasmins/ Lycée Tocqueville/ Grasse SNCF/ Tombarel	07h00/ 08h10	12h10 à 17h15
Ligne 6S	École Jean Rostand/ École Marie-Curie/ École Jules Ferry	07h50	16h40
Ligne 8S	Dandon/ Saint Jean de la Roquette/ Moulin Vieux/ Stade Perdigon/ Chasseurs Alpains/ Grasse Centre-Ville	07h10	12h10/ 17h15
Ligne 10S	J.Cuméro Le Plan/ Grasse SNCF/ Les 4 Chemins/ Les Castors/ Saint Antoine/ Les Marronniers Bas/ Collège Canteperdrix	07h10/ 08h15	12h10 à 17h10
Ligne 11S	Logis du Pin/ Escragnoles/ Collège S. Wiesenthal	07h40	13h30/ 17h10
Ligne 12S	Pégomas/ Auribeau/ Collège Canteperdrix/ Quartiers d'Auribeau/ Groupe Scolaire du Bayle	07h20 à 07h55	12h10 à 17h10
Ligne 13S	Bastides de Mouans/ Chemin des Plaines/ François Jacob/ l'Orée du Bois/ Collège La Chênaie	07h55	12h05 à 16h40
Ligne 14S	Plascassier Chemin de Castellaras/ École Aimé Legal/ École François Jacob/ École l'Orée du Bois/ Collège La Chênaie	07h30/ 08h00	11h10 à 17h10
Ligne 15S	Bois de la Mourachonne/ Nartassière/ Les Brunettes/ Chemin des Plaines/ Ecole François Jacob/ Ecole l'Orée du Bois/ Collège La Chênaie	07h10/ 07h45	11h05 à 17h10
Ligne 16S	Cabris - Spéracèdes - Le Tignet - Saint Cézaire - Saint Vallier - Collège Simon Wiesenthal	07h40/ 08h40	13h30 à 17h10
Ligne 19S	Pont de Siagne - Domaine de l'Istre - Mossello - Collège Paul Arène	07h30	13h05 à 16h35
Ligne 20S	Stade Perdigon/ Ecole Saint-Antoine	08h00	12h10/ 16h35
Ligne 21S	Pont du Loup - Andon - Caille rue Principale - Séranon - Canaux - Collège S. Wiesenthal	07h30	13h30/ 17h10
Ligne 22Sa	Chapelle Saint Mathieu - Place Saint Jean - Madeleine Supérieur - Sainte Marthe - Carnot	07h30	12h10/ 16h40
Ligne 22Sb	Roure - Espace Chiris - Place Saint Jean - Peyloubet - Ecole Saint Mathieu	07h55	12h10/ 16h35
Ligne 23S	Briançonnet/ Saint-Auban	06h45/ 07h55	11h00 à 17h30
Ligne 24S	Thorenc - Valderoure - Logis du Pin	07h10/ 08h30	12h15 à 17h50
Ligne 25S	Rond-point Saint-Martin - Mouans-Sartoux Centre - Moulin de brun - Grasse SNCF - Place de la Buanderie	07h05	17h15
Ligne 26S	Ecole Saint-Antoine - Chasseurs Alpains - Stade Jean Girard - La Halte - Collège Canteperdrix	07h30/ 08h30	12h10 à 17h10
Ligne 27S	Saint-Vallier Grand Pré - Saint-Cézaire Centre - Collège Canteperdrix	07h00	X
Ligne 9S	Bois de la Mourachonne - Rond-point des 4 chemins - Saint Claude - Les Basses Moulrières - Collège Canteperdrix	07h10/ 08h15	12h10 à 17h10

### **3.3 Le Transport à la Demande (TAD)**

Les circuits Service à la Demande fonctionnent comme les lignes régulières du réseau Sillages et viennent compléter ou remplacer les lignes régulières du réseau à certaines heures de la journée ou durant certaines périodes (vacances scolaires, samedi). Ces circuits sont constitués d'itinéraires et d'horaires précis. Seule différence, le service est activé uniquement sur réservation. Nombre de lignes SAD : 20

Ligne 101	Gare routière de Grasse/ Saint-Hilaire/ Hautes-Ribes/ Saint-Sauveur/ Gare routière de Grasse
Ligne 102	Quartier Saint-François/ Bel-Air/ Gare routière de Grasse
ligne 103	Cimetière Sainte-Brigitte/ Pouiraque/ Vallée Verte
Ligne 105	La Halte/ Place Frédéric Mistral/ Campanettes/ La Source/Basses Moulières/ Chèvrefeuilles
Ligne 107	Copernic/ Super Grasse/ Bellevue/ Gare routière de Grasse
Ligne 108	Chapelle Saint Mathieu/ Peyloubet/ Moulin de Brun/ Ecole de Saint Mathieu/ Saint Jean/ Chemin de La Madeleine/ Commandant Autran/ Gare Routière de Grasse
Ligne 109	Place Frédéric Mistral/ La Halte/ Quartier Sainte Anne/ La Halte/ Place Frédéric Mistral
Ligne 111	Place de la Buanderie/ Les Roumegons
Ligne 113	La Halte/ Place Frédéric Mistral/ Saint Antoine/ Quatre Chemins
Ligne 210	VVF-Hôpital/ Bois de la Mourachonne/ Mouans Sartoux
Ligne 212	Place du Marché/ Chemin des Plaines/ Chemin du Bastion/ Place du Marché
Ligne 220	Pégomas/ Saint-Jean La Roquette/ La Roquette sur Siagne/ Z.I. de l'Argile/ Mouans-Sartoux
Ligne 301	Peymeinade Centre/ Les Termes/ Candéou/ Peygros/ Collège Paul Arêne/ Peymeinade
Ligne 302	Peymeinade Centre/ Les Jaisous/ La Scierie/ Spéracèdes/ Voie Romaine/ Domaine de l'Istre/ Collège Paul Arêne/ Peymeinade Centre
Ligne 307	Cabris/ Spéracèdes/ Peymeinade
Ligne 400	Valderoure/ Thorenc/ Andon/ Caille/ Seranon/ Escragnolles/ Saint-Vallier
Ligne 410	Valderoure/ Thorenc/ Andon/ Caille
Ligne 411	Saint-Auban/ Valderoure/ Thorenc/ Andon/ Caille/ Seranon/ Escragnolles/ La Villaute
Ligne 420	Sallagriffon/ Collongues/ Les Mujouls/ Amirat/ Gars/ Briançonnet/ Saint-Auban
Ligne 430	Vascogne/ Aiglun/ Le Mas/ Saint-Auban

### **3.4 Le service Mobiplus**

Ce service s'adresse aux adhérents du service MOBIPLUS, se déplaçant sur le périmètre de transports urbains de SILLAGES dans l'incapacité physique, provisoire ou permanente, d'utiliser les services urbains, scolaires ou SàD du réseau.

Mobiplus fonctionne tous les jours (sauf dimanche et jours fériés) de 7 heures à 19 heures sur réservation. Les besoins spécifiques doivent être énoncés à la réservation (accompagnant, chien guide, bagages etc.).

Pour réserver une course, il faut contacter la régie Sillages du lundi au vendredi entre 09h00 et 16h00, la veille du déplacement. Si ce déplacement doit avoir lieu un samedi ou un lundi, il est impératif de contacter la régie le vendredi précédent avant 15h00.

#### **Tarifs**

- A l'unité dans le véhicule : 1.5€
- Carnet de 10 tickets : 10€
- Abonnement mensuel tous publics : 30€/mois ou 200€ l'année
- Adhésion : 10€ payable en début d'année

### 3.5 L'offre de Transports en Commun du réseau Sillages

Suite à la mise en place du nouveau réseau de Transports en Commun Sillages, au premier septembre 2015, plusieurs modifications ont été réalisées afin de renforcer le maillage du territoire. Cela passe notamment par :

- L'adaptation des circuits pour réduire les temps de parcours et améliorer la productivité et l'efficacité du réseau ;
- L'adaptation des horaires et des temps de parcours pour être davantage en adéquation avec les besoins des usagers et prendre en compte les difficultés rencontrées par les conducteurs ;
- L'ajout des services supplémentaires (nouveaux services, doublages...) en réemployant certains véhicules disponibles pour répondre aux besoins des usagers scolaires ;
- La création de nouvelles lignes ou l'ajout des véhicules (non prévus au marché) pour apporter une offre supplémentaire, nécessaire et adaptée aux besoins des usagers ;
- La suppression des services non pertinents au regard de leur faible fréquentation.

Bien que l'on puisse noter des disparités dans l'offre de services, il est nécessaire de porter à connaissance toute la restructuration du réseau faite en faveur de l'utilisateur, et notamment celui du Moyen et Haut Pays. Aujourd'hui, les politiques publiques liées aux déplacements-transports visent à permettre à tous les usagers de pouvoir se déplacer sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, et notamment en favorisant les déplacements domicile-travail et ceux de la pause déjeuner.

Communes	Nombre de services (hors transport scolaire) par commune
Amirat	0
Andon	16
Auribeau-Sur-Siagne	14
Briançonnet	0
Cabris	34
Caille	16
Collongues	0
Escagnolles	16
Gars	0
Grasse	306
La Roquette-Sur-Siagne	38
Le Mas	0
Le Tignet	46 (village) et 54 (Val Tignet)
Les Mujouls	0
Mouans-Sartoux	104
Pégomas	52
Peymeinade	48
Saint-Auban	16
Saint-Cézaire-Sur-Siagne	34
Saint-Vallier-De-Thiery	75
Séranon	16
Spéracèdes	46
Valderoure	16

Par ailleurs, une convention a été signée entre la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et le Conseil Général des Alpes-Maritimes afin de permettre aux usagers du réseau Sillages d'emprunter à la fois les lignes Sillages et les lignes d'Azur (tarif : 1,5€). De plus, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse reverse au Département une compensation de 0,68 centimes d'euro dès lors qu'un abonné Sillages monte dans un car Lignes d'Azur sur le Périmètre de Transport Urbain de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.

### 3.6 Les conditions tarifaires de l'offre Sillages

	Titres	Tarifs	Validité
Gamme occasionnel	Ticket Unité	1,50 €	Valable 2h30 1 correspondance autorisée dans ce délai
	Carnet 10 voyages	10 €	Valable 2h30 1 correspondance autorisée dans ce délai
	Ticket Journée	3,50 €	Libre circulation pendant 1 journée
	Ticket Azur (TAM)	1,50 €	Valable 2h30 1 correspondance autorisée dans ce délai sur le réseau TAM
	Ticket Azur (Palm Bus)	1,50 €	Valable 1 heure dans un seul sens 1 aller + 1 correspondance
	Ticket Famille 5 personnes	3,50 €	Valable 2h30 1 correspondance autorisée dans ce délai
	Ticket Groupe 10 personnes	6,50 €	Valable 2h30 1 correspondance autorisée dans ce délai
Gamme Abonnement	Pass Mensuel pour tous	30 €	Validité 1 mois à compter de la date d'achat Libre circulation sur le réseau
	Pass Mensuel Jeune +	20 €	Validité 1 mois à compter de la date d'achat Libre circulation sur le réseau
	Pass Annuel pour tous	200 €	Validité 1 an à compter de la date d'achat Libre circulation sur le réseau
	Pass Annuel jeune +	120 €	Validité 1 an à compter de la date d'achat Libre circulation sur le réseau
	Pass Annuel Scol'Lib	60 €	Validité 1 an, du 1er septembre au 31 août
Gamme Sociale	Pass Mensuel CMU	12,50 €	Validité 1 mois à compter de la date d'achat Libre circulation sur le réseau
	Titre RSA	Spécifique	Carte libre circulation annuelle à faire valider chaque mois au point de vente Sillages
	Pass Sénior ville de Grasse	Adhésion 10 €/an	Validité 1 an, du 1er janvier au 31 décembre
	Pass Ville de Grasse	Adhésion 10 €/an	Validité 1 an, du 1er janvier au 31 décembre
Support	Carte sans contact	5 €	Rechargeable pendant 4 ans
	Duplicata	10 €	-

**Ex CAPAP : 514 services (54.3%)**

**Ex CCTS : 337 services (35.6%)**

**Ex CCMA : 96 services (10.1%)**

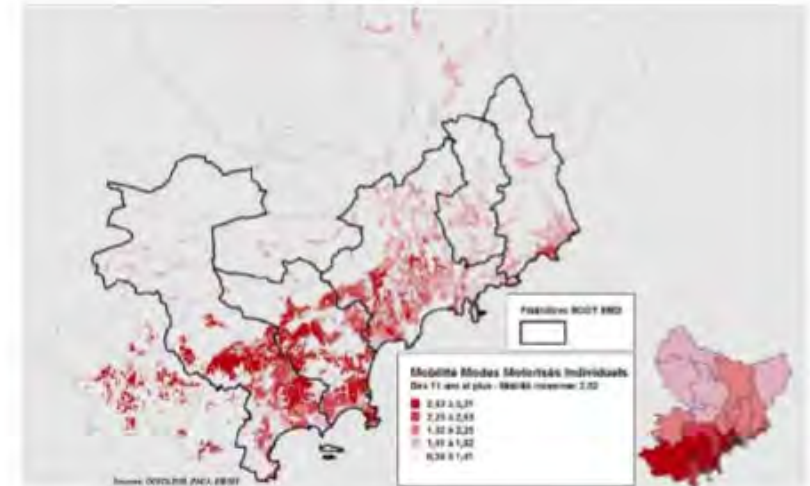


## Les conditions actuelles de l'intermodalité

Le développement et l'amélioration de l'intermodalité permettent de rendre les transports collectifs plus attractifs en facilitant les correspondances, en proposant des offres adaptées pour certains déplacements, en facilitant l'accès aux transports collectifs à partir d'un déplacement en voiture individuelle.

On note une intermodalité relativement faible en 2009 puisque seulement 1,7% de l'ensemble des déplacements réalisés ont utilisé au moins deux modes mécanisés. L'intermodalité mode individuel – mode collectif concerne 0,6% de l'ensemble des déplacements mécanisés.

La géographie de la mobilité en modes motorisés individuel montre une importante mobilité dans l'Ouest du département, et notamment sur le secteur de Grasse – Peymeinade – Mougins.



Cartographie de la mobilité en mode motorisés individuels

A l'inverse, la mobilité en modes alternatifs à la voiture est très faible sur le secteur de Grasse-Peymeinade-Mougins.



Cartographie de la mobilité en modes alternatifs à la voiture

#### 4.1 Les aménagements tarifaires en faveur de l'intermodalité

Réseau Sillages	Réseau Départemental	Réseau Régional
Le Ticket Azur, un titre de transport permettant d'effectuer un trajet et une correspondance* (dans les 2h30 qui suivent) Carte Mensuel : 30€ Carte Annuelle : 200€	Le Ticket Azur, un titre de transport intermodal permettant d'effectuer un trajet et une correspondance* (dans les 2h30 qui suivent) sur une autre ligne de bus des réseaux : Lignes d'Azur CG 06 ou NCA, Envibus, Sillages, PalmBus	Etudiants (coût de la carte) 15€/an
Tarif unique : 1,5€	Tarif unique : 1,5€	Voyageurs occasionnels (coût de la carte) 15€/an (-26ans) 30€/an (+26ans)
Convention tarifaire : pour les abonnés Sillages, 0.68cts d'euros sont reversés au Département des Alpes-Maritimes		Voyageurs abonnés (coût de la carte) Pas de frais de création de carte
		Abonnement TER + Bus (réduction sur le prix du bus) Vendu par la SNCF

#### 4.2 Le pôle d'échange de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse : Le pôle Intermodal de Grasse (PIG)

Un « pôle d'échanges » est un lieu où différents réseaux de transport sont interconnectés. Il s'agit donc d'un espace urbain spécialement aménagé pour associer les différents modes de transport de voyageurs et favoriser la pratique de l'intermodalité. Les pôles d'échanges constituent un élément essentiel des systèmes de déplacement dans les villes. Leur création et leur mise en œuvre obéissent à une démarche de planification prévue par les Plans de déplacements urbains.

Les pôles d'échanges ne sont pas simplement des lieux de transit ; ils sont aussi des lieux d'accès privilégiés à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage (information multimodale, vente de titres...). Ils sont également des lieux de vie où



peuvent se développer des activités connexes (restauration rapide, presse, petites réparations, informations ville..) qui contribuent à agrémente le déplacement, facilitent la gestion du temps d'attente et

dont l'attractivité peut s'étendre au-delà de la seule clientèle du transport.

Depuis juillet 2012, la gare routière du Pôle Intermodal de Grasse accueille les lignes du réseau Sillages (notamment les lignes A, B, C, D, 5, 6, 6b, 20, 40). Le Pôle Intermodal est également le point de passage de certaines lignes d'Azur (511, 512, 530). Enfin, le Pôle Intermodal de Grasse est également le point où se trouve la gare ferroviaire de la ligne Cannes - Grasse.

Le Pôle Intermodal permet de se stationner gratuitement si l'utilisateur utilise les transports en commun (train, lignes de bus Sillages ou lignes d'Azur). Voici les services du Pôle Intermodal de Grasse :

- Un Parking-relais (P+R) gratuit à la journée pour les utilisateurs des Transports en Commun (bus ou train) : 224 places de parking dont 6 réservées aux Personnes à Mobilité Réduite
- Comme précité ci-dessus, une gare routière
- Une liaison en moyenne toutes les 15min pour rejoindre le centre-ville de Grasse

Toutefois, il est important de noter que le Pôle Intermodal de Grasse pourrait être plus qualitatif s'il y avait :

- Un TER toutes les 30 min (fin des travaux prévus le 11/12/2017)
- Rediriger l'ensemble des réseaux sur le Pôle Intermodal de Grasse, notamment via l'accueil des cars interurbains (aujourd'hui en Gare Routière du Centre-Ville)

- Trouver un liaisonnement mécanique entre la gare et le centre-ville de Grasse
- Faire de ce quartier un espace qualitatif pour les habitants et les personnes de passage : travailler sur une véritable entrée de ville





#### **4.3 Le pôle d'échange de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse : Le pôle Intermodal de Mouans-Sartoux (PIG)**

Depuis la réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse en mars 2005, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et la ville de Mouans-Sartoux ont affirmé leur volonté de ré-ouvrir l'ancien bâtiment voyageurs au public et exploité par la SNCF avec un espace de vente et d'informations.

Un guichet de vente a été réouvert en gare de Mouans-Sartoux le 1<sup>er</sup> septembre 2011 :

- Du lundi au vendredi de 6h40 à 14h40
- Le samedi de 8h40 à 16h40

Les services du Pôle Intermodal de Mouans-Sartoux sont les suivants:

- o Un Parking-relais (P+R) gratuit
- o Un arrêt de bus avec le passage de certaines lignes

départementales (Ligne d'Azur) à savoir les lignes 600, 650, 530 ; Urbaines (Sillages) notamment les lignes A, 16 et 20 ; et depuis peu la ligne 30 du réseau PalmBus (Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins)

- o Salle d'attente climatisée
- o Toilettes publiques accessibles aux Personnes à Mobilités Réduites
- o Mise aux normes PMR des franchissements de portes
- o Consigne à vélo sécurisée



## 6. Synthèse et conclusion

EVALUATION				
Critères	Situation actuelle			Précisions
	-	0	+	
Offre de TC			+	- L'offre de TC est diversifiée et permet de répondre à différents types de déplacements (du local au national).
Desserte			+	- Mises à part 6 communes du Haut-Pays, l'entièreté du territoire est desservie par le réseau urbain Sillages - Offre complétée par le réseau Lignes d'azur permettant d'accéder au littoral
Evolution du réseau		0		Au premier septembre 2015, plusieurs modifications ont été réalisées afin de renforcer le maillage du territoire. Cela passe notamment par : ➤ L'adaptation des circuits pour réduire les temps de parcours et améliorer la productivité et l'efficacité du réseau ; ➤ L'adaptation des horaires et des temps de parcours pour être davantage en adéquation avec les besoins des usagers et prendre en compte les difficultés rencontrées par les conducteurs ; ➤ L'ajout des services supplémentaires (nouveaux services, doublages...) en réemployant certains véhicules disponibles pour répondre aux besoins des usagers scolaires ; ➤ La création de nouvelles lignes ou l'ajout des véhicules (non prévus au marché) pour apporter une offre supplémentaire, nécessaire et adaptée aux besoins des usagers ; ➤ La suppression des services non pertinents au regard de leur faible fréquentation ; ➤ Une optimisation encore à poursuivre pour améliorer la performance et la fiabilité du réseau Sillages ➤ Des projets de TCSP à mettre en œuvre
Fréquentation des TC	-			- Une fréquentation encore trop faible - Une gamme tarifaire à développer
Intermodalité			+	- Deux grands pôles d'intermodalité (les gares de Grasse et Mouans-Sartoux) - Tarification adaptée - Identification des pôles d'échanges



# LES MODES DOUX DANS LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE

---

## 1. La pratique de la marche dans le Département des Alpes-Maritimes

Mode Principal	EMD	Mobilité
MaP	EMD 1998	1,23
	EMD 2009	1,11

La marche, mode privilégié des déplacements de proximité, a subi une légère baisse de son usage entre 1998 et 2009, mais partait de très haut. En 2009, un habitant l'utilise en moyenne pour 1,11 déplacement par jour contre 1,23 en 1998, et sa part modale est de 33%.

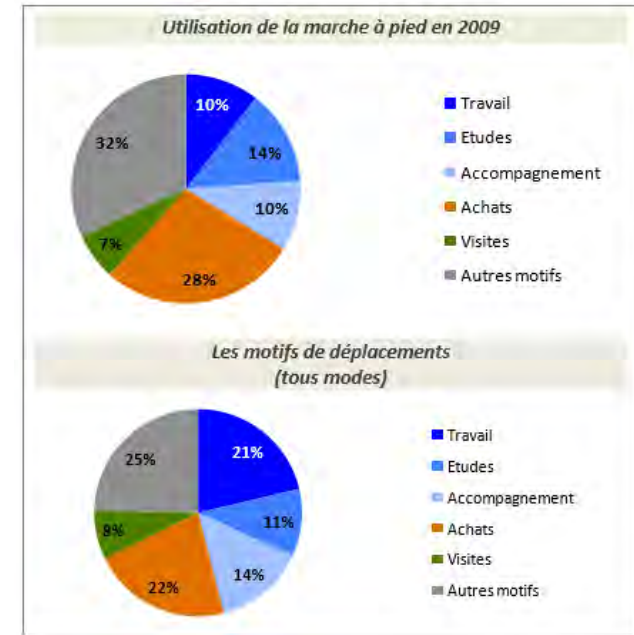
La marche à pied se caractérise par un usage un peu plus important chez les plus jeunes et les plus âgés. Elle est légèrement délaissée par les 18-24 ans.

Néanmoins, elle reste en 2009 le mode de déplacement dont la pratique est la plus homogène selon l'âge des personnes avec un ratio inférieur à 1,5 entre les plus grands marcheurs et les moins marcheurs.

La marche à pied n'est évidemment pas un mode caractéristique des motifs contraints que sont le travail et l'accompagnement. Seulement 10% des déplacements à pied en 2009 ont pour motif le travail, contre 21% tous modes confondus.

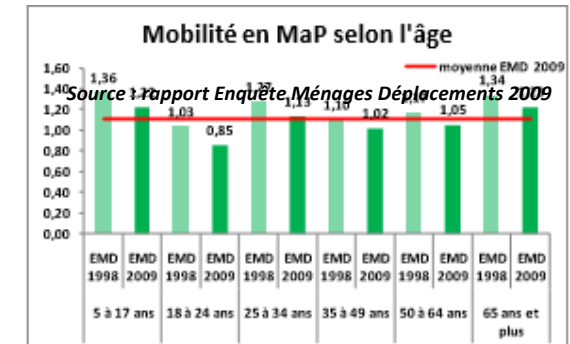
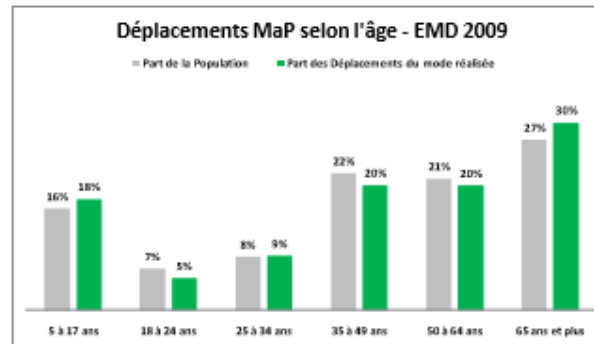
A contrario, elle est un mode privilégié des déplacements dont le motif n'est pas contraint : 28% des déplacements à pied le sont pour effectuer des achats contre 22% tous modes confondus.

La marche représente une part modale de 16% des déplacements tous modes confondus. La marche à pied est de facto un mode de proximité, avec une distance moyenne de 700m par déplacement.



Source : rapport Enquête Ménages Déplacements 2009

Enfin, la marche à pied présente des pics aux heures d'entrée et de sorties scolaires, et elle est importante le matin, période privilégiée pour les achats de proximité.



## 2. La pratique du vélo dans le Département des Alpes-Maritimes

La pratique du vélo reste plutôt marginale sur le département des Alpes-Maritimes, avec une part modale inférieure à 1%.

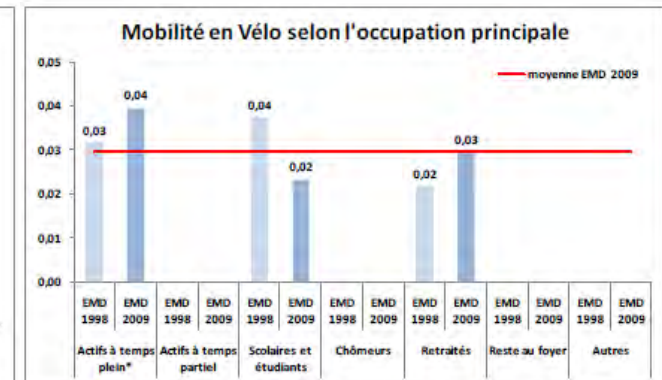
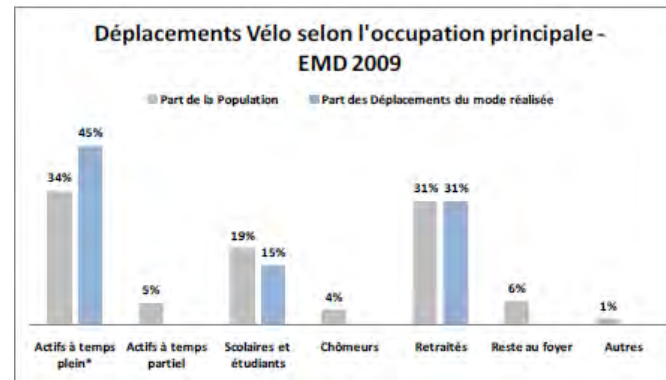
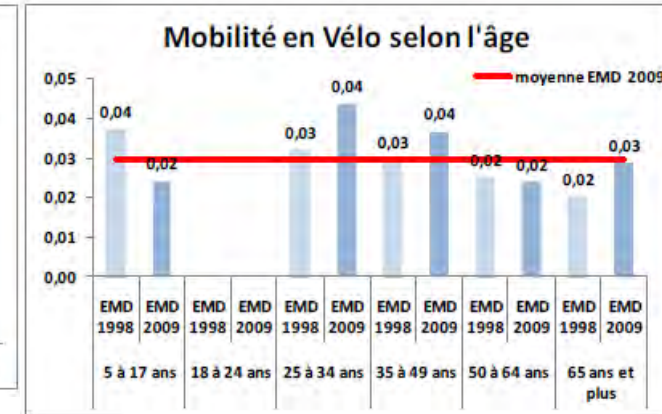
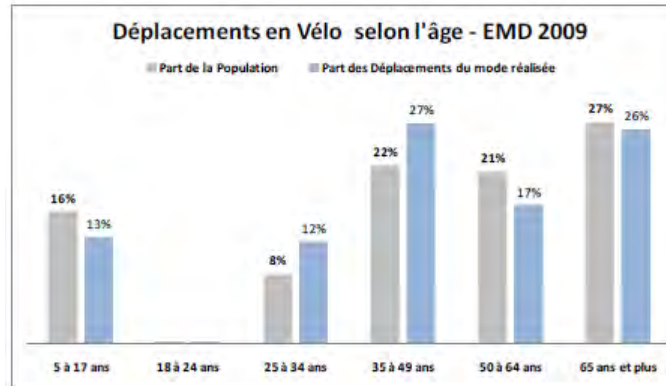
Les trois classes présentées ci-dessous (actifs, étudiants, et chômeurs) sont les seules pour lesquelles les chiffres sont significatifs. Toute proportion gardée, les actifs ont une mobilité légèrement supérieure à la moyenne et effectuent 45% des déplacements réalisés à vélo.

Une faible part des usagers se déplace régulièrement à vélo (entre 2% et 3%).

Il est à noter que pour une part de la population, la pratique du vélo est difficile soit pour des raisons physiques, soit de santé, soit topographiques. A noter que le vélo à assistance électrique permet de répondre en partie à ces freins.

Cependant une marge de progression dans la pratique du vélo existe sur le littoral, ainsi que dans la vallée du Var.

Cet essor est en parti le résultat des aménagements cyclables récemment réalisés dans ces secteurs.



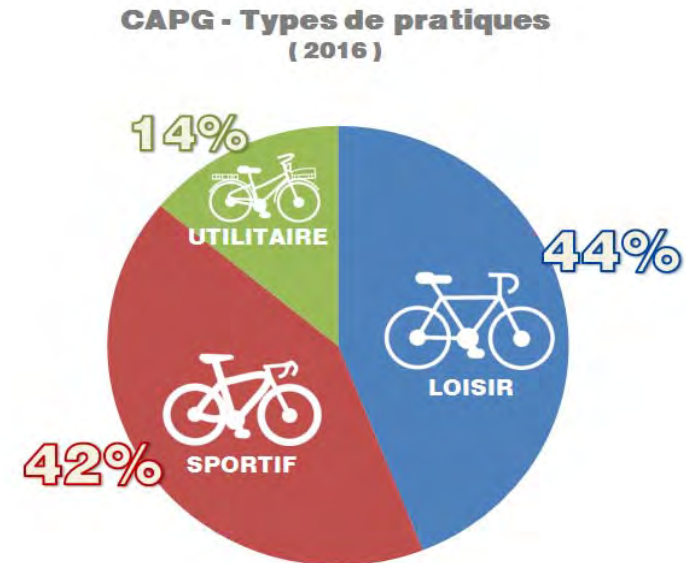
### 3. La pratique du vélo dans la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

On distingue 3 principaux types de pratiques dans le cyclisme sur le territoire de de la Communauté d'agglomération du pays de Grasse :

- Le vélo « Domicile – Travail » ou « Domicile – Etude ». Ces cyclistes se servent du vélo comme moyen de transport. Ils sont demandeurs d'aménagements cyclables sur les axes routiers leur garantissant un maximum de sécurité face automobilistes. Ils demandent à ce que le vélo soit pris en compte dans les aménagements de voirie.
- Le vélo de loisir. Ces cyclistes recherchent des itinéraires de randonnée agréables, à vocation touristique, et sécurisés sur la route ou en tout-terrain, et qui se doivent d'être accessibles à tous les niveaux de pratique.
- Le vélo sportif. Ces cyclistes recherchent des boucles sportives bien entretenues et sécurisées en ce qui concerne les pratiquants sur route, et des itinéraires VTT balisés et entretenus pour les vététistes. Les cyclistes ayant une pratique sportive sont également demandeurs d'autres types d'infrastructures dédiées au vélo (Vélodrome, Piste de BMX, Bike-Park, Pump-Track, etc...)

Sur le territoire de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, on remarque que le vélo a plutôt un usage sportif (42%) et de loisir (44%), qu'un usage utilitaire (14%).

La distance moyenne parcourue par les cyclistes est supérieur à 10Km chez 82% des personnes interrogées.



*Source: Service Déplacements-Transports de la CAPG (2016)*

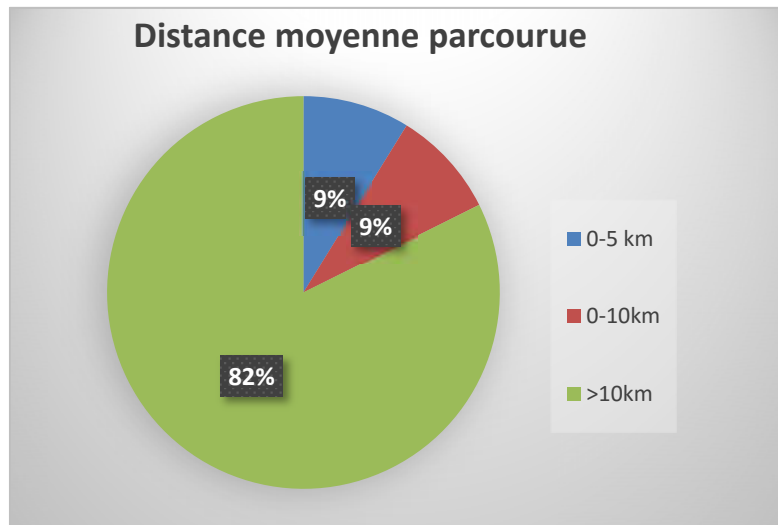
Ces résultats peuvent s'expliquer par le fait que le vélo est majoritairement utilisé dans le cadre sportif et de loisir.

Plus de la moitié des personnes qui n'utilisent pas le vélo dans le cadre de leurs déplacements donnent des raisons d'ordre physique ou pratique (trop âgée, incompatible avec la distance de leurs trajets, fort dénivelé ...).

Mais les principales raisons qui rebutent les cyclistes interrogés à se déplacer en vélo, sont le manque d'aménagements et le danger que représentent les automobilistes envers les cyclistes sur la route.

Les cyclistes du territoire de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse interrogés qui pratiquent le vélo dans le cadre des loisirs, dans le cadre utilitaire ou bien dans les deux cas, ont répondu qu'ils seraient prêt à se déplacer en vélo si :

- Il y avait plus d'aménagements cyclables sur le territoire (86%)
- Il y avait plus de stationnements sécurisé (67%)
- Ils bénéficiaient d'une indemnité Kilométrique Vélo (61%)
- Ils bénéficiaient d'une aide à l'achat pour un vélo à assistance électrique (61%)

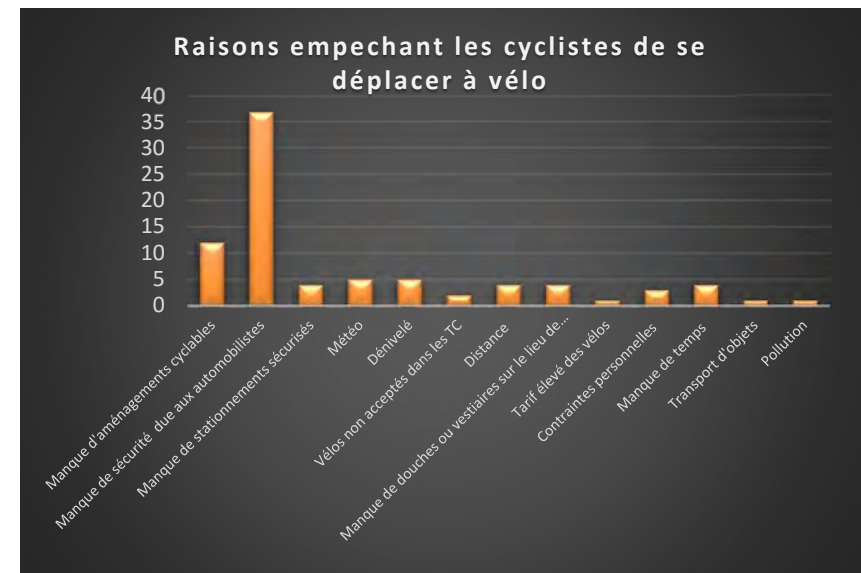


Source: Service Déplacements-Transports de la CAPG (2016)

- Un service de location vélo moyenne et longue durée, à bas prix était proposé sur le territoire (50%)
- Les personnes effectuaient leurs trajets à l'aide d'un vélo à assistance électrique (50%)

En 2016, une nouvelle étude du territoire a été lancée afin de procéder à la révision du schéma directeur cyclable au niveau du nouveau territoire de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse. Les axes prioritaires, secondaires et d'intérêt cyclotouristiques (Euro-vélo8, Route des balcons d'azur, V65) à aménager, ont pu être définis permettant ainsi de mieux corrélérer le maillage du réseau cyclable. On remarque que le linéaire existant a peu évolué, depuis 2010.

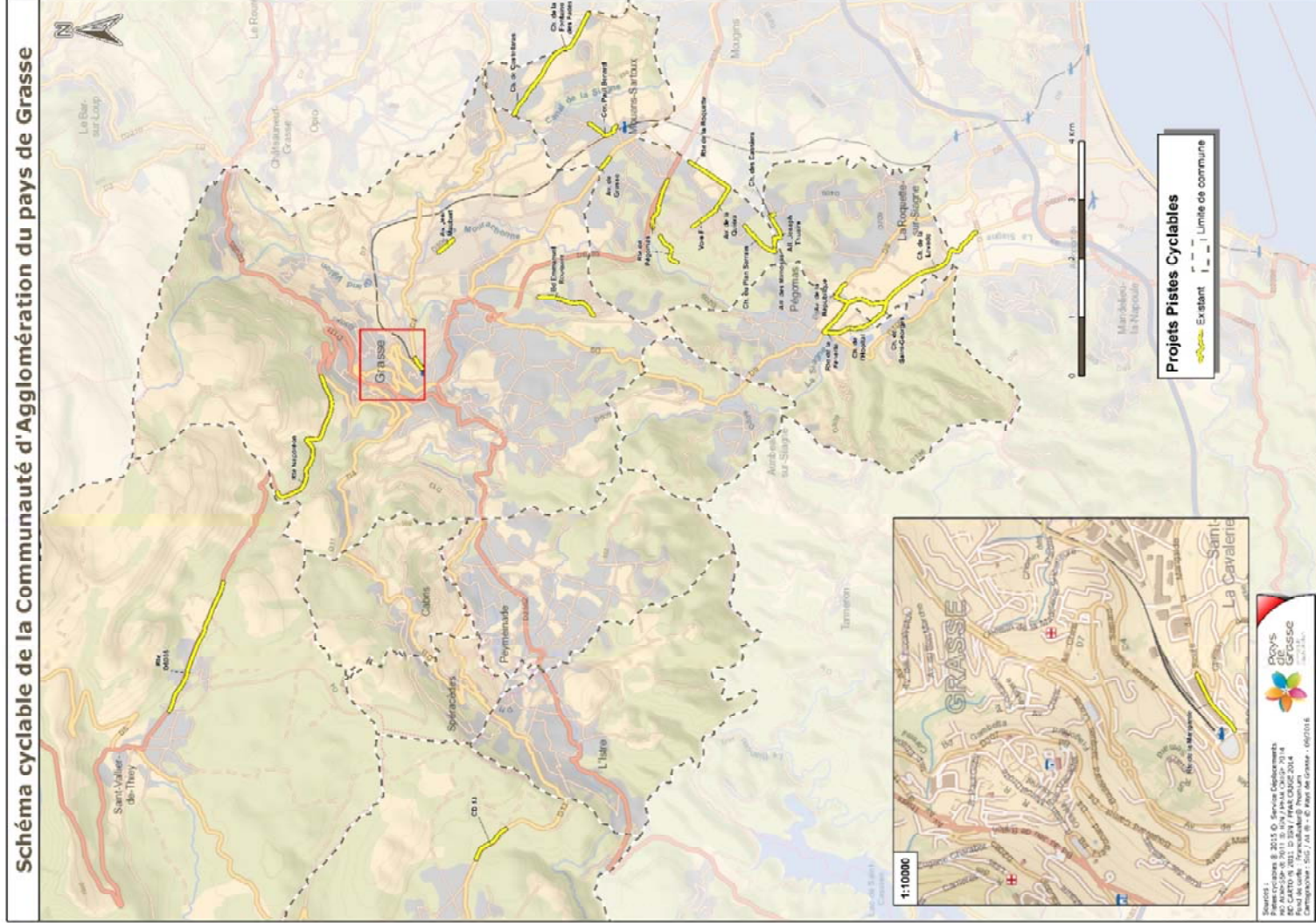
Il apparaît que le territoire de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse compte actuellement 17km de d'aménagements cyclables.



Source: Service Déplacements-Transports de la CAPG (2016)



Aménagements cyclables existants de la Communauté d'agglomération du pays de Grasse :



## Synthèse et Conclusion

EVALUATION				
Critères	Situation actuelle			Précisions
	-	0	+	
Chemins piétons	-			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très peu de chemins piétons existants (problème topographiques/ faible longueur des voies)</li> <li>- Etude de recensement des chemins piétons</li> </ul>
Réseau cyclable	-			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le réseau cyclable reste relativement faible (17Km de voies existantes)</li> <li>- Un schéma cyclable doit voir le jour en 2017</li> </ul>
Aménagements complémentaires				
Politique mode doux		0		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude de recensement des chemins piétons</li> <li>- Un schéma cyclable doit voir le jour en 2017</li> <li>- Mise en place PDE/IE/A</li> <li>- Sites de covoiturage à l'échelle départementale (Otto &amp; Co et Wever)</li> </ul>
Intermodalité		0		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Présence stationnements sécurisés en faveur du vélo au niveau des deux gares/ Pôles d'Echange du territoire</li> </ul>
Accessibilité	-			<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'accessibilité de la voirie et des espaces publics de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse doit être améliorée afin de sécuriser les déplacements des plus fragilisés (PMR notamment)</li> <li>- Problème topographique et étroitesse de la voirie ne facilitant pas la mise en place de l'accessibilité</li> </ul>

# Le stationnement

## L'OFFRE

L'offre en stationnement apparait très différente entre les différentes communes qui composent la CAPG. 4 communes retiennent plus particulièrement l'attention et font l'objet d'un traitement plus détaillé.

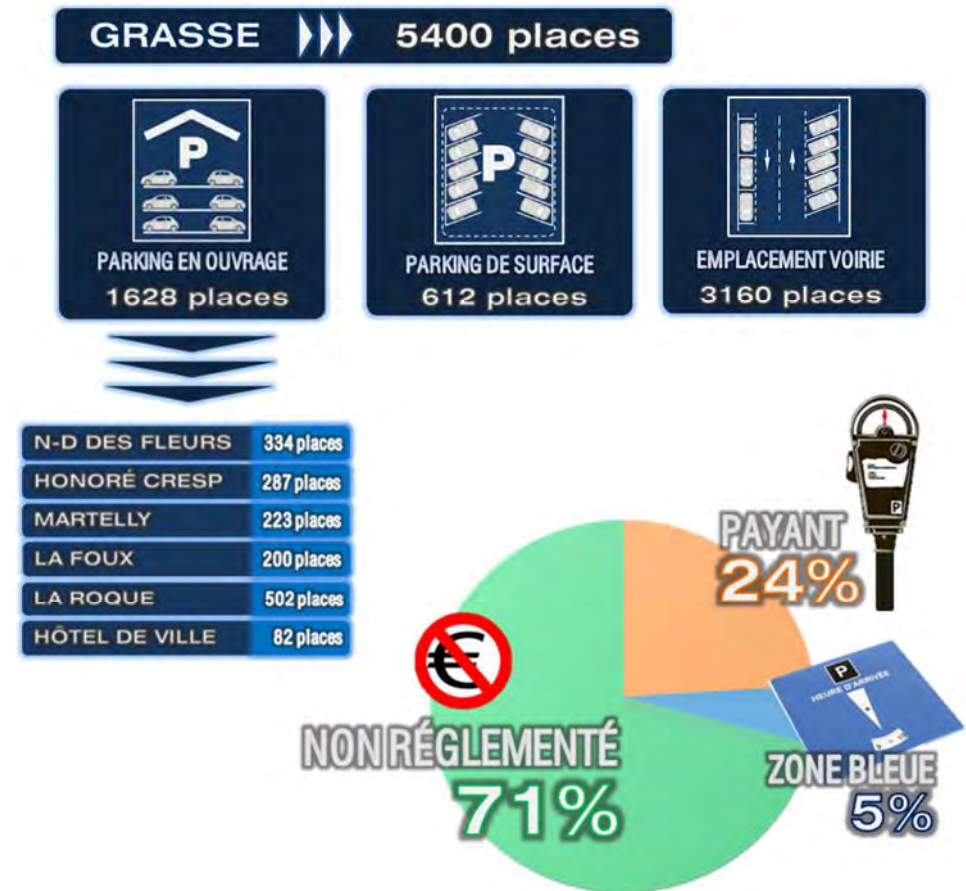
### *Grasse : Une offre complète et diversifiée*

L'offre de stationnement sur la commune présente tous les types de stationnements possibles, en particulier dans le centre : stationnement sur voirie, poches de parkings aériens ainsi que 6 parkings en ouvrage permettent de définir une politique de stationnement adressant le bon type d'utilisateur vers le bon type de parking.

L'importante capacité totale et la bonne répartition spatiale des parkings en ouvrage permettent théoriquement d'orienter facilement et efficacement l'utilisateur visant un arrêt de moyenne ou longue durée vers l'équipement le plus proche, épargnant ainsi les longues rotations imposées par la recherche d'un emplacement sur voirie.

La réglementation mise en œuvre au 1<sup>er</sup> mars 2017, dessine une nouvelle carte du stationnement à Grasse. La délimitation de zones matérialise la réalité de besoins qui diffèrent en fonction des secteurs. Elle permet par des variations de tarification ainsi que par la mise en place de la première heure ou demi-heure gratuite de favoriser la rotation ou encore le stationnement résident.

Les zones de cœur et de centre-ville ont pour vocation de favoriser des arrêts courts favorables aux commerces de proximité ou encore pour de la dépose minute. La zone périphérique permet un stationnement plus long et également le stationnement résident. Enfin la zone verte « résidentielle » permet un stationnement résident facilité grâce à des conditions plus souples.



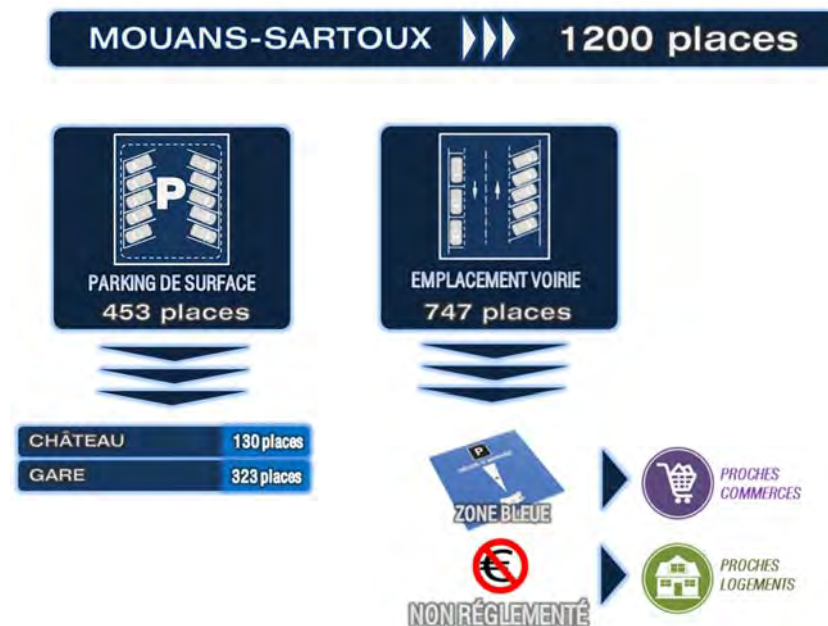


**Mouans-Sartoux : Une offre importante et gratuite**

La commune de Mouans-Sartoux compte environ 1200 places de stationnement, toutes gratuites. L'offre sur la commune de Mouans-Sartoux est essentiellement composée d'emplacements sur voirie localisés autour du centre. 2 parkings de surface, Château et Gare, représentent environ un tiers de l'offre.

Les zones de stationnement de courte durée (zones bleues) sont majoritairement situées autour des commerces.

Dans l'ensemble l'offre est lisible, bien marquée et bien signalée. L'offre de stationnement à destination des 2 roues est bien signalée.



### *Peymeinade : un centre commerçant bien desservi*

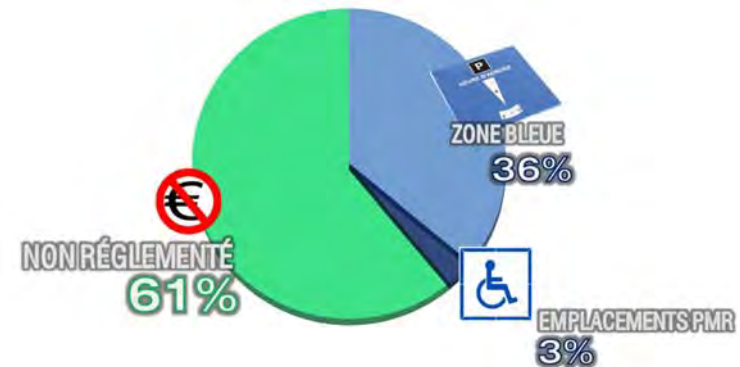
L'offre de stationnement sur la commune de Peymeinade est dominée par les parkings aériens répartis autour de la RD2562. Une bonne part de cette offre, notamment à proximité des commerces, est réglementée en zone bleue.

On dénombre un total de 580 places sur voirie et en parking de surface. L'offre se compose principalement de 4 parkings de surface, soit gratuits et non réglementés, soit gratuits et régis par une zone bleue. Le parking Lebon a la particularité d'être géré en partie en zone bleue et en partie en zone non réglementée.



### *Pégomas*

L'offre sur Pégomas se compose de 788 places gratuites, dont 481 non réglementées, 284 en zone bleue et 23 places PMR. Le centre est bien équipé : stationnement sur voirie et poches proches des commerces équipés en zones bleues. L'offre privée relativement importante du fait du nombre de constructions récentes permet d'absorber la demande résidentielle. Il en va de même pour l'offre privée commerciale assez développée.





### *Autres communes*

Les autres communes de l'intercommunalité connaissent des situations très variables, fonction de leur situation, de leur densité et de leur type d'urbanisation.

L'offre se matérialise essentiellement par du stationnement en poches ou sur voirie dans les communes périurbaines, à proximité des pôles générateurs. Les centres bourg et centre village disposent également d'espaces délimités, souvent gérés en zones bleues. Dans les communes de taille plus modeste les centres comptent parfois des espaces de stationnement dédiés voire des parkings de délestage permettant de limiter le stationnement anarchique dans les rues centrales. Dans le Haut Pays l'offre n'est pas toujours matérialisée et s'adapte à la demande locale, essentiellement composée de riverains.

## LA DEMANDE

### Grasse

La demande de stationnement sur Grasse relève de 3 axes

#### Hétérogénéité de type

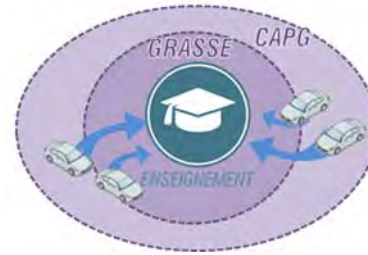
Du fait de son rôle de commune centrale dans son bassin de vie, Grasse concentre de nombreux pôles générateurs offrant des services au rayonnement dépassant ses limites communales, voire même celles de la CAPG. Ces pôles générateurs sont liés à différentes fonctions :

- enseignement,
- santé,
- administrations,
- etc.

Ces équipements impactent la structure de la demande en stationnement. Certains génèrent des arrêts longs, à la journée, d'autres, de moyennes durées ou encore de la dépose minute.

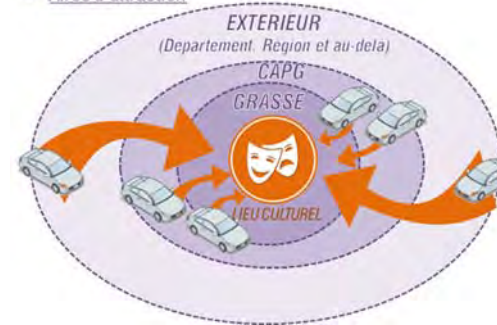
Une connaissance fine de la demande est le premier pas vers la mise en place de politiques d'offres adaptées et cohérentes.

#### ▪ Aire d'attraction



**PÔLES GÉNÉRATEURS**  
Écoles élémentaires  
Crèches  
Collèges  
Lycées  
Institut Supérieur

#### ▪ Aires d'attraction



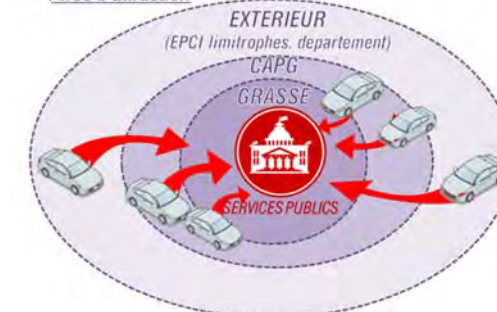
**PÔLES GÉNÉRATEURS**  
Musée International  
du Parfum  
Cinéma  
Festival des Didascalies  
Fête du Jasmin  
Tourisme...

#### ▪ Aires d'attraction



**PÔLES GÉNÉRATEURS**  
Boutiques  
Moyennes surfaces  
Commerces spécialisés

#### ▪ Aires d'attraction

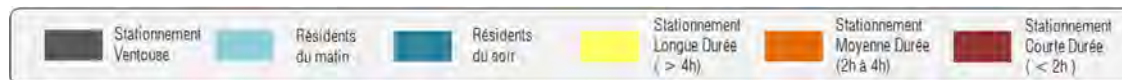
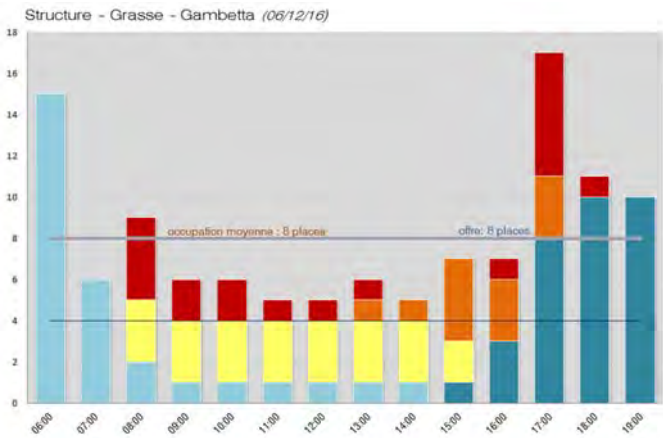
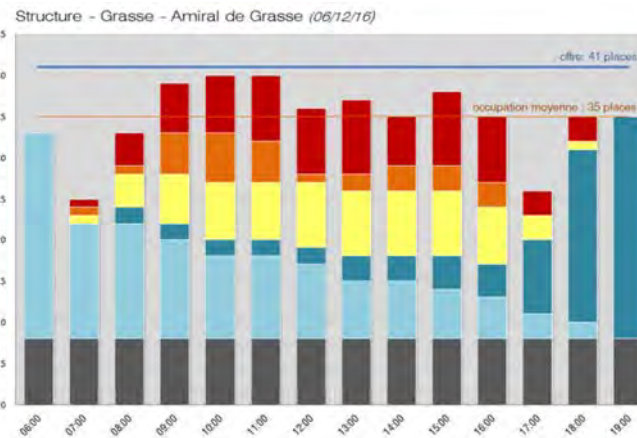
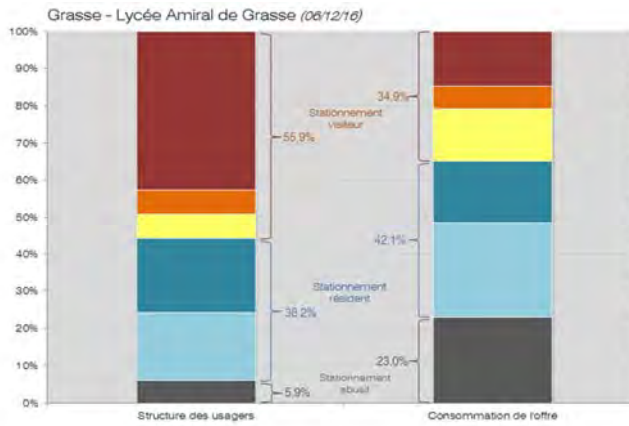
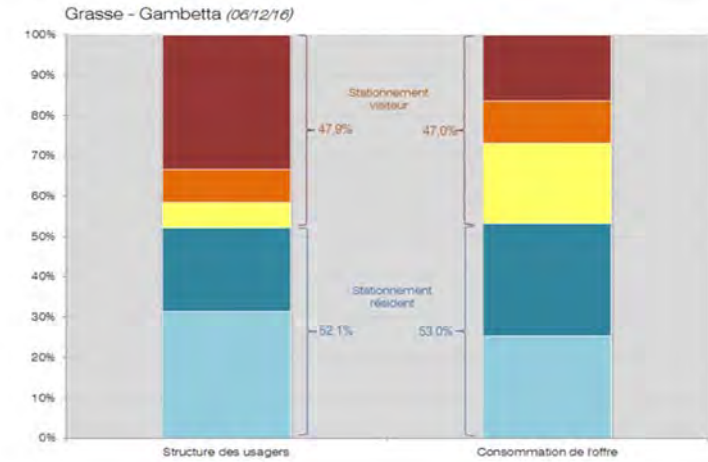


**PÔLES GÉNÉRATEURS**  
Palais de Justice  
Hôpital  
CAF  
Sous-Préfecture

### Hétérogénéité de zones

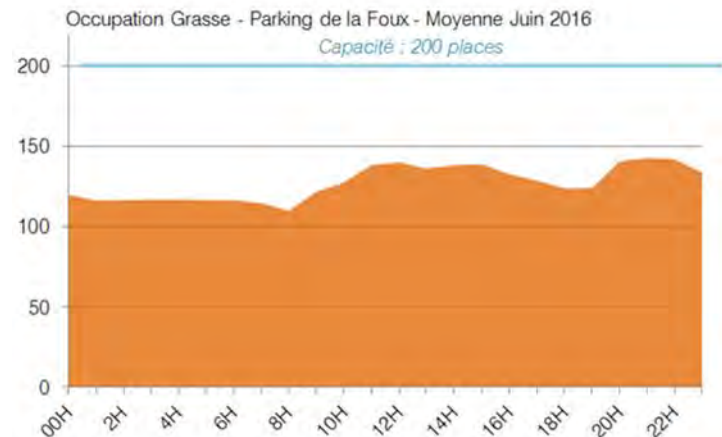
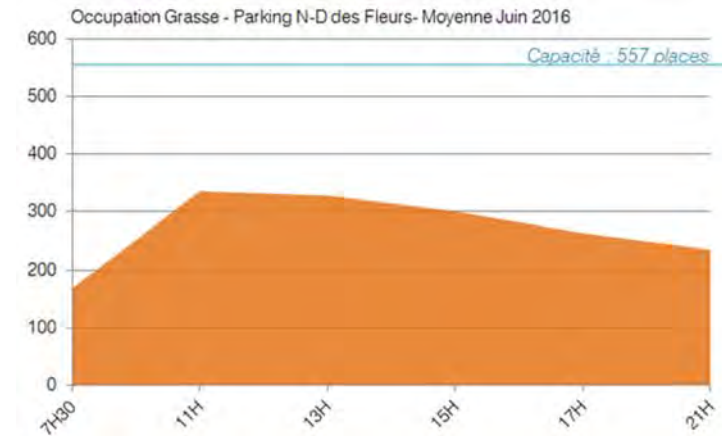
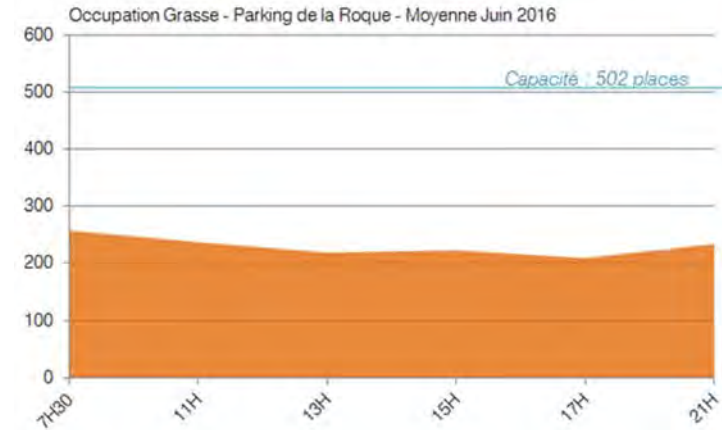
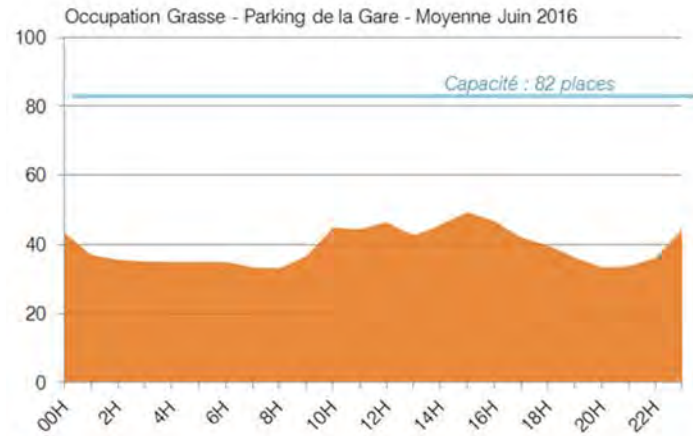
Pour les mêmes raisons que citées précédemment, la structure de la demande pourra être extrêmement variable suivant les zones. Cela dépend de la présence d'équipements, de commerces et de logements et si ces derniers possèdent des espaces de stationnement privés ce qui n'est pas toujours le cas dans les centres anciens.

Les enquêtes d'occupation et de rotation menées en 2016 montrent des écarts forts suivant les zones, ici par exemple entre le secteur Amiral de Grasse et le secteur Gambetta



*Hétérogénéité de période*

Grasse et sa région forment une zone de tourisme estival importante. La demande est donc sujette à des pics estivaux marqués dont il faut tenir compte. Cependant les relevés de fréquentation montrent un usage limité des parkings en ouvrage qui tranche avec la sur-fréquentation constatée au cours des mois d'été.



### *Mouans-Sartoux*

L'usage du parking Gare est fortement lié à l'intermodalité avec le TER, mais aussi à un usage résidentiel du fait de sa situation proche de quartiers d'habitations. Enfin, il sert dans une plus petite proportion comme espace de stationnement complémentaire lorsque le stationnement sur voirie dans le centre est saturé.

Le parking du château se caractérise par une forte demande résidentielle et de longue durée. Le parking est régulièrement saturé. Dans le centre-ville les enquêtes montrent un usage fortement lié aux commerces et une part importante de stationnement résidentiel le soir.

### *Peymeinade*

L'essentiel de la demande est liée aux commerces du centre-ville. L'enquête d'occupation et de rotation réalisée en 2016 montre de très bons taux de rotation au niveau des parkings du Centenaire et St Marc et une bonne rotation au niveau du Parking Lebon. Les capacités semblent suffisantes sans excès.

### *Autres communes CAPG*

L'essentiel de la demande dans ces communes est lié à une demande très largement composée de stationnement résidentiel. Certaines communes sont aussi concernées par une demande liée au tourisme. De façon localisée les centres bourgs et centres villages connaissent une demande d'arrêts pour l'accès aux commerces.



## LES ENJEUX

### *Grasse*

#### *Préparer la mise en œuvre de la Loi MAPTAM*

Le stationnement encourage l'usage de l'automobile, la maîtrise du premier est donc un levier essentiel dans la gestion du second.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'entrée en vigueur de la Loi MAPTAM donnera à la municipalité la capacité de moduler la tarification et le forfait post stationnement qui remplacera la contravention forfaitaire actuelle.

Le barème tarifaire peut varier suivant les zones, en fonction de :

- La pression sur le stationnement ;
- La desserte en transport en commun ;
- Le taux d'occupation des places et la rotation des véhicules ;
- La typologie des usagers.

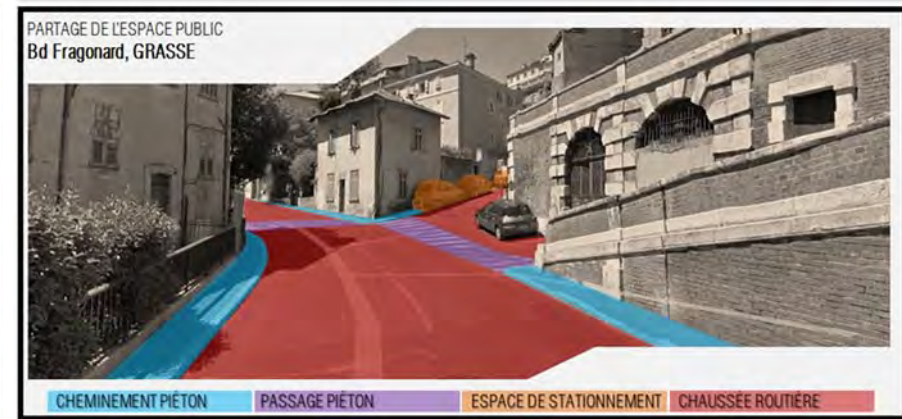
Les résultats des enquêtes d'occupation / rotation menées fin 2016 témoignent de structures de la demande très différentes suivant les secteurs. L'enquête révèle l'intérêt d'un zonage des enjeux de stationnement.

*Un espace public partagé*

L'espace public est une ressource précieuse et rare, surtout en zone urbaine dense, qu'il convient de partager. Le stationnement est de fait, une privatisation temporaire du domaine public. Il revient donc aux pouvoirs publics d'opter pour des stratégies de partage spatial et temporel juste de ces espaces.

A Grasse plus qu'ailleurs, le relief rend l'aménagement de l'espace public contraignant. Les rues sont sinueuses, souvent pentues. Les cheminements piétons nécessitent des escaliers, les aménagements cyclables doivent être plus larges pour compenser un différentiel de vitesses important avec les modes motorisés.

Une simple analyse visuelle des voiries permet de constater que souvent, l'espace dédié aux piétons est très réduit et rend les déplacements inconfortables voire impossibles pour les PMR, y compris à proximité de pôles importants (Parfumerie, Poste). A l'inverse le bd du Jeu de Ballon récemment requalifié, offre un partage de l'espace plus équilibré.



*Favoriser le report des stationnements de longue durée vers les parkings en ouvrages*

Les parkings en ouvrage sont un outil clef de la stratégie en matière de stationnement. Ils doivent offrir une alternative attractive au stationnement sur voirie pour les arrêts de moyenne et longue durée. La mise en place d'une stratégie d'incitation passe par plusieurs aspects : la capacité, le tarif, l'accessibilité, le guidage.

**La capacité** c'est le pouvoir de garantir une offre suffisante pour absorber les pics de demande, notamment en période estivale, où les locaux et les nombreux touristes doivent partager les parkings communaux.

**Le tarif**, c'est travailler sur une modulation des tarifs incitative, encourageant à l'usage des parkings en ouvrage au-delà d'une certaine durée de stationnement.

**L'accessibilité**, c'est dessiner des cheminements piétons, accessibles, balisés et sécurisés entre les parkings en ouvrage et le centre-ville ou les pôles générateurs.

**Le guidage**, c'est la mise en place d'une signalisation claire prenant en charge l'utilisateur dès son approche du centre, vers les parkings les plus adaptés, les plus proches. Cette information peut être optimisée en proposant des indications en temps réel sur l'évolution des capacités disponibles dans les différents équipements.

### *Mouans-Sartoux*

Mouans-Sartoux apparaît de par sa situation comme un nœud de transport dans le bassin de vie. La commune se trouve à l'articulation de la CAPG et de la CA de Cannes et Pays de Lérins. Ce positionnement est générateur de flux automobiles dont le stationnement est une conséquence qui doit continuer d'être géré le plus efficacement possible pour qu'il ne devienne pas une nuisance.

Le projet de nouvelle gare SNCF, convertie en pôle multimodal, ainsi que le BHNS Grasse/Mouans-Sartoux/Cannes, va engendrer une forte demande de stationnement de la part d'usagers pendulaires souhaitant profiter de cette offre multimodale. La capacité de stationnement devra faire l'objet d'études permettant de définir plus précisément les besoins.

L'enjeu sera de satisfaire la demande pendulaire tout en optimisant ces espaces, en réfléchissant par exemple à l'usage de ces parkings en nocturne pour les résidents.



## Peymeinade

La commune de Peymeinade fonctionne principalement autour de la D2562 (Av Boutiny) et l'Av du Dr Belletrud. Ce secteur concentre de nombreux commerces et restaurants. Les nombreux parkings environnants desservent déjà efficacement cette zone.

Les enjeux à l'échelle communale en matière de stationnement sont :

- d'améliorer l'aménagement et la fonctionnalité des parkings existants ;
- de préserver la capacité actuelle tout en fournissant un niveau de service supérieur : lisibilité des marquages, cheminements piétons ;
- d'améliorer la lisibilité d'accès aux équipements de stationnement : la clarté de la signalisation est un point clef dans la politique de stationnement.





### Autres Communes CAPG

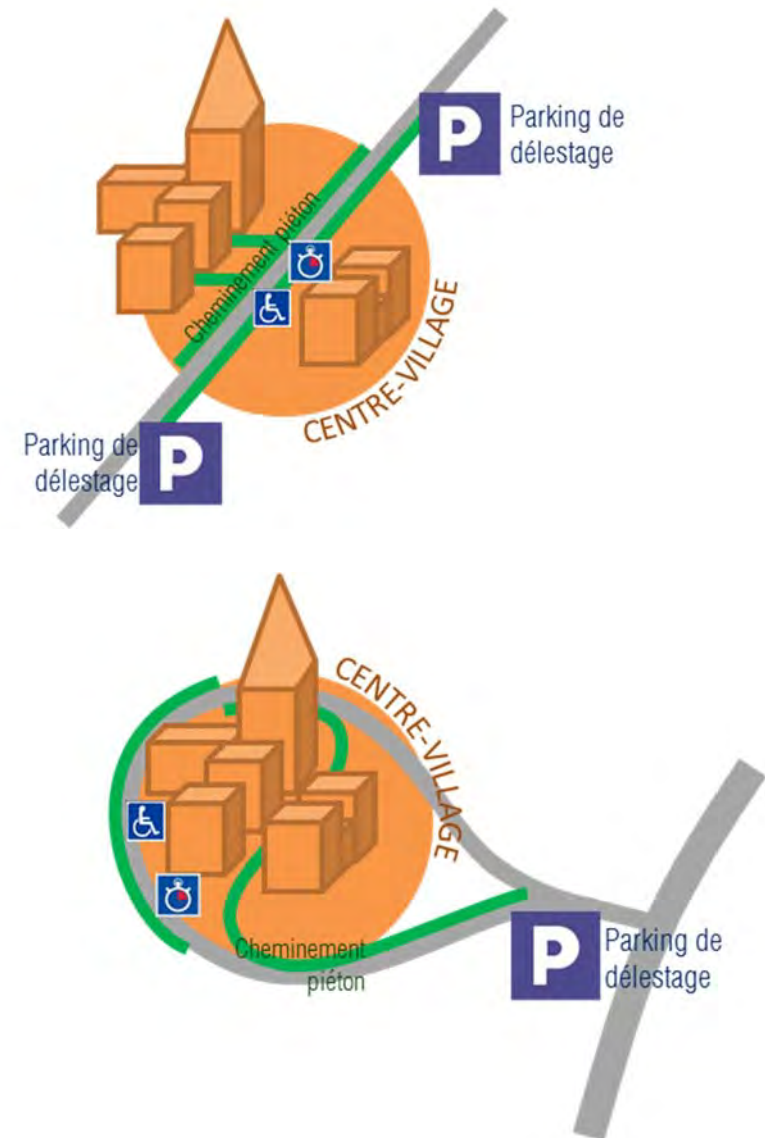
L'enjeu principal est la préservation des centre-bourg / village, par la limitation du stationnement anarchique et surtout du stationnement de longue durée dans les ruelles.

Cette stratégie vise à favoriser les arrêts courts dans les centre-bourg et centre-village pour renforcer l'attractivité des commerces de proximité.

Lorsque le site s'y prête et qu'il existe une demande extérieure notable (tourisme, commerce et artisanat local) la création de parkings de délestage peut s'imposer comme une solution pertinente.

Ces aménagements une fois mis en œuvre, permettent d'améliorer ou de préserver l'attractivité des centres en permettant l'aménagement de l'espace public libéré de la contrainte du stationnement.

Ces mesures doivent s'accompagner de mise en place de cheminements piétons lisibles et accessibles reliant les équipements de stationnement aux centres villageois.



# Le transport de marchandises

## LES DIFFERENTS ASPECTS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le sujet du transport de marchandises recouvre 2 aspects complémentaires avec des problématiques très différentes :

- Le trafic de fret qui concerne le transport de marchandises sur des moyennes et grandes distances pour l'approvisionnement et l'expédition de marchandises depuis/vers les sites industriels, zones d'activités et zones logistiques ainsi que le transport de matériaux de construction ;
- La livraison des marchandises en ville qui constitue le dernier maillon de la chaîne logistique et consiste en *l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville.*

Nous aborderons ici ces deux facettes du transport de marchandises de manière distincte, les enjeux n'étant pas de même nature.

Le coût du transport est un facteur très important de la chaîne logistique, souvent déterminant dans les choix d'itinéraire. Son impact est d'autant plus marqué que le coût des marchandises transportées est faible (cas notamment des matériaux de construction).

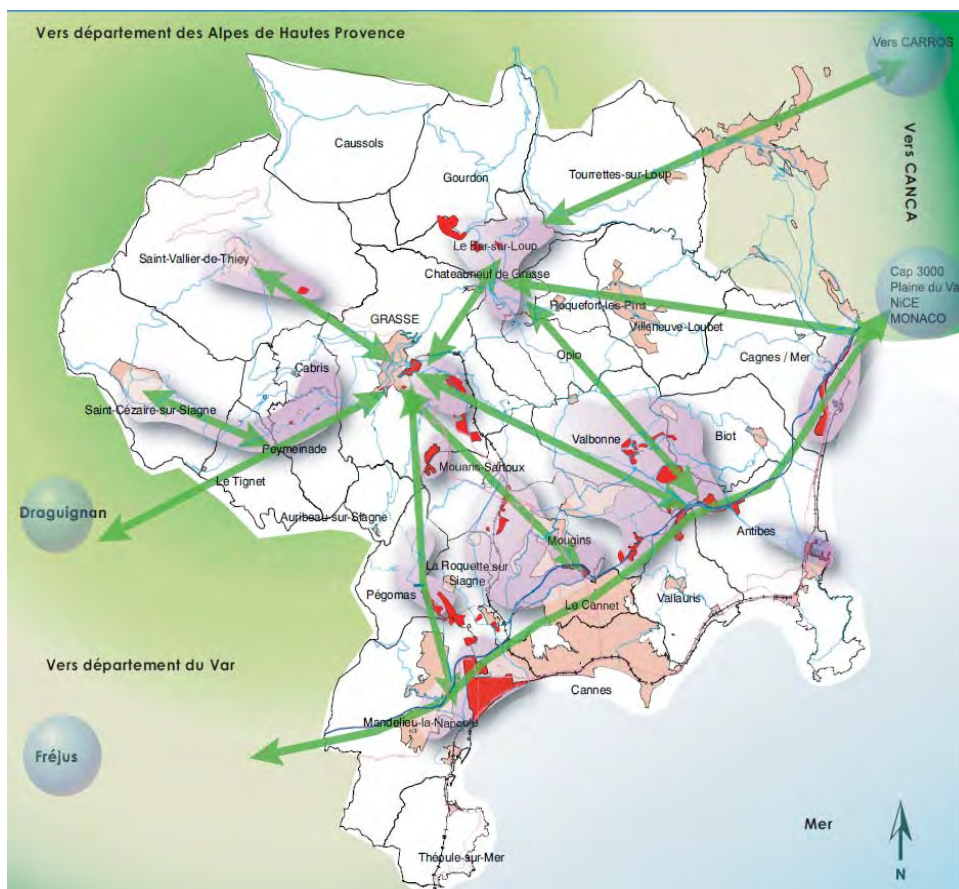


## LE TRAFIC DE FRET

### *Localisation des principaux pôles générateurs de fret sur le territoire de la CAPG*

Outre les centres urbains qui génèrent d'importants flux de marchandises destinés à alimenter les commerces, artisans et particuliers qui s'y trouvent, les principaux sites générateurs de fret sont les zones d'activités. Celles-ci regroupent en effet la majorité des sites industriels ainsi que les commerces de grandes surfaces. Elles sont concentrées dans le tiers sud de la CAPG, **en particulier au Plan de Grasse**.

Certaines zones d'activités sont aujourd'hui difficilement accessibles par



les PL, comme la Festre ou Picourenc. En effet, la zone de la Festre ne dispose pas d'accès direct et nécessite la traversée de points difficiles, comme le centre village du Tignet. De même, l'accès à la zone de Picourenc nécessite la traversée d'une zone résidentielle dont la voirie n'est pas dimensionnée pour le trafic PL. De plus, le ZAC de la Festre fait l'objet d'un projet d'extension qui va générer une augmentation du trafic PL. Ce projet s'accompagne d'une mise à sens unique de la zone avec création d'une nouvelle voie d'accès via le chemin de Cabris et maintien de l'accès actuel par le RD13.

### *Les lignes de désir du transport de marchandises et trafics PL en Pays de Grasse*

La desserte du Pays de Grasse en termes de transport de marchandises est fortement liée à la possibilité de liaison entre les zones d'activités ou industrielles et l'autoroute A8.

Les lignes de désir du trafic de marchandises s'organisent donc principalement en éventail orienté nord-sud, entre Grasse et Cannes, Mandelieu et Antibes qui constituent les principaux points d'accès à l'A8.

Un axe est-ouest existe également entre Peymeinade, Grasse, Châteauneuf de Grasse pour des dessertes de portée plus locale, ainsi que vers Saint-Vallier-de-Thiery et Saint-Cézaire-sur-Siagne.

### *La problématique particulière du transport de matières dangereuses (TMD)*



Le territoire du Pays de Grasse est très fortement concerné par la problématique du transport de matières dangereuses. En effet, outre les équipements et services « classiques » générateurs de flux de matières dangereuses, comme les stations-services, hôpitaux, piscines, le territoire est marqué par la forte présence de nombreux établissements spécifiques à l'origine de flux de matières dangereuses :

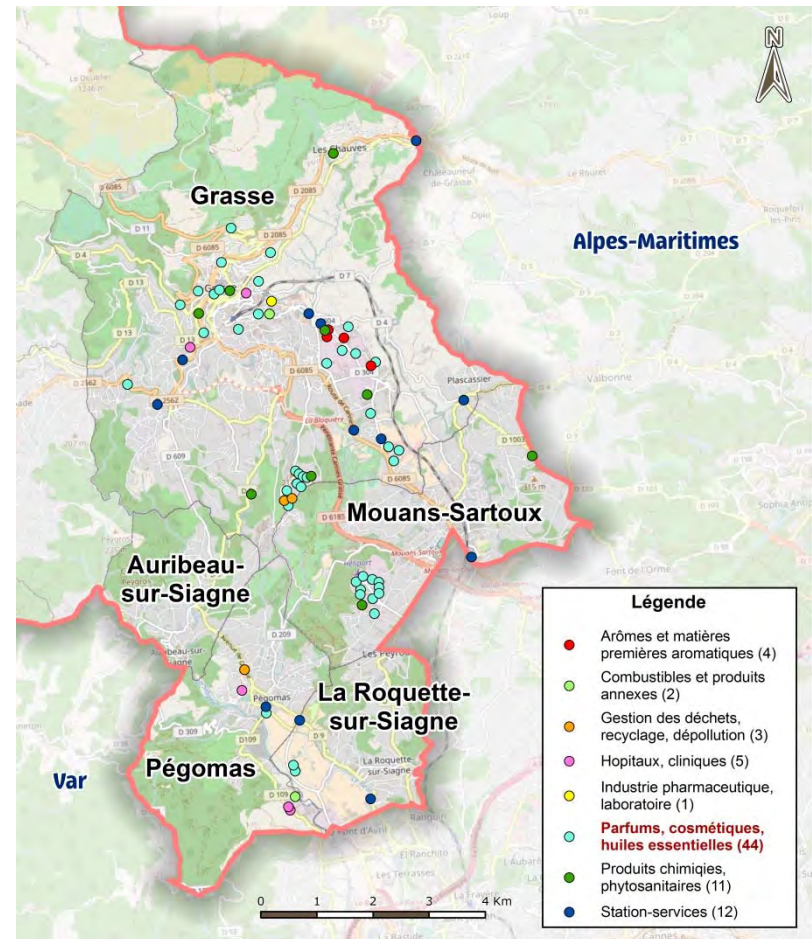
- Entreprises de commerce d'arômes et matières premières aromatiques,
- Entreprises de commerce de produits chimiques, phytosanitaires et d'entretien,
- Etablissements industriels de commerce d'arômes alimentaires et produits aromatiques,
- Etablissements industriels de parfums, cosmétiques et huiles essentielles,
- Etablissements industriels de fabrication de produits chimiques divers.

Ces établissements, classés ICPE<sup>1</sup> ou SEVESO, sont localisés sur l'ancien territoire de Pôle Azur Provence et plus spécifiquement :

- Au Parc de l'Argile à Mouans-Sartoux,
- Aux Parcs des bois de Grasse, de Saint Marc et de Sainte Marguerite à Grasse,
- Dans le centre de Grasse, sans regroupement géographique spécifique,

<sup>1</sup> ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) : il s'agit d'une installation qui peut présenter des dangers ou nuisances pour la commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et des monuments. Afin de réduire les risques et les impacts relatifs à ces installations et d'évaluer leurs aléas technologiques, la définit et encadre de manière précise les procédures relatives aux ICPE ainsi que la manière dont ces installations doivent être gérées.

- A Pégomas et La Roquette-sur-Siagne, sans regroupement géographique spécifique.
- une étude portant sur les communes récemment rentrer dans la CAPG interviendra en 2017



La présence de ces établissements générant des flux de matières dangereuses quasi-quotidiens jusque dans le centre de Grasse, sans regroupement particulier, pose la question de la gestion de ces flux de poids lourds afin d'en minimiser l'impact sur la qualité de vie et l'organisation des trafics des autres modes de déplacements.

En conséquence, les voies les plus fortement concernées par le trafic PL et plus spécifiquement par le trafic de matières dangereuses sont la route de la Paoute et l'avenue Emmanuel Rouquier à Grasse.

### Itinéraires PL et réglementation

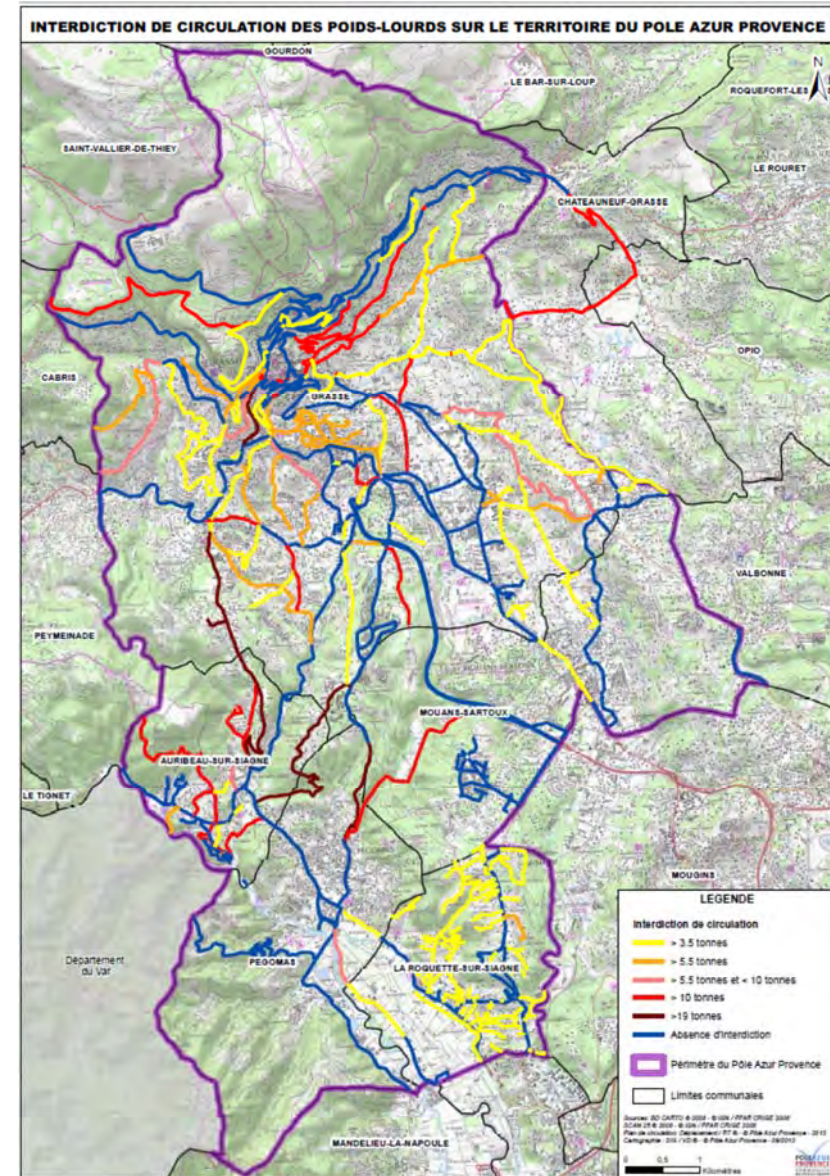
Un nombre restreint de voies permet d'assurer les liaisons nord-sud, en particulier la connexion du Pays de Grasse avec l'autoroute A8. En conséquence, les trafics PL sont concentrés sur quelques voies principales :

- Pénétrante Cannes-Grasse
- RD103 vers Antibes
- RD9 Grasse – Auribeau-sur-Siagne – Pégomas – La Roquette-sur-Siagne
- RD109 Pégomas – Mandelieu-la-Napoule
- RD2085 Grasse – Villeneuve-Loubet et A8
- RD2562 Grasse – Peymeinade vers Draguignan et A8

C'est aussi le long de ces voies que se situent les principales zones d'activité du secteur.

Des arrêtés de circulation ont été pris par de nombreuses communes pour réglementer la circulation des poids-lourds en fonction de leur tonnage. La carte ci-contre présente ces arrêtés sur le territoire de l'ancien Pôle

Azur Provence. Les arrêtés concernent différents tonnages : 3 tonnes, 3,5





tonnes, 5 tonnes, 5,5 tonnes, 6 tonnes, 7,5 tonnes, 8,5 tonnes, 10 tonnes, 12 tonnes, 13,5 tonnes, 15 tonnes, 16 tonnes, 19 tonnes.

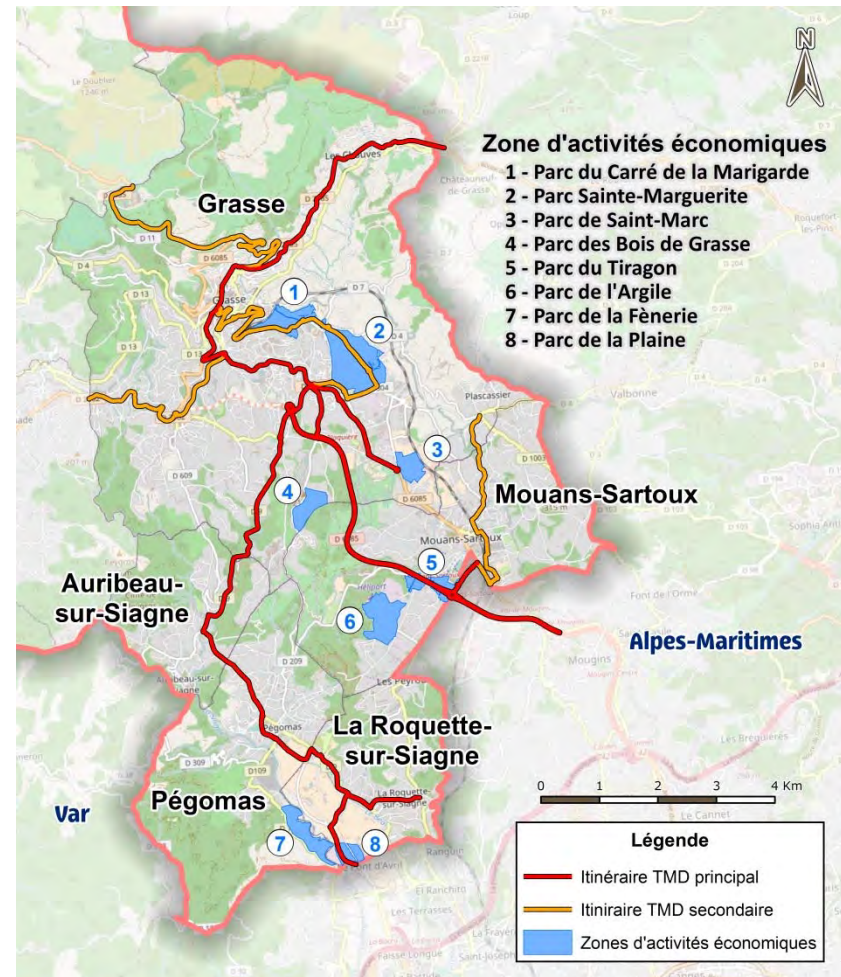
La multiplicité des réglementations, établies de manière indépendante par chaque commune, nuit à la lisibilité de l'ensemble et à l'identification des itinéraires PL.

Les voies principales qui permettent de desservir les zones d'activités économiques depuis les grands axes de communication ne sont pas réglementées, ce qui est favorable à une bonne desserte de ces secteurs. En revanche, de nombreuses voies en plein cœur de Grasse ne sont pas réglementées non plus (Boulevard Fragonard, boulevard Gambetta, avenue du 11 Novembre, boulevard du Jeu de Ballon), ce qui engendre des nuisances liées au trafic PL dans le centre.

Compte tenu de ces éléments, on voit déjà émerger des itinéraires de transport de marchandises à privilégier pour répondre aux enjeux à la fois de desserte des zones d'activité, de transport de matières dangereuses, de préservation des centres des communes et d'amélioration de la lisibilité pour les transporteurs. Les itinéraires principaux pourraient privilégier les grands axes que sont :

- La pénétrante Cannes-Grasse
- La route de Pégomas puis RD9 entre Auribeau, Pégomas et La Roquette
- A l'intérieur de Grasse :
  - o La route du Plan
  - o L'extrémité nord de l'avenue Rouquier
  - o Avenues Georges Pompidou / De Lattre de Tassigny / boulevard Victor hugo

- o Avenues Victoria / Pierre Ziller / Auguste Renoir.



## LES LIVRAISONS EN VILLE

### *Éléments de compréhension*

La ville, bassin dense de consommation, constitue la dernière étape de la chaîne logistique qui regroupe de nombreuses parties prenantes (transporteurs, distributeurs, destinataires, riverains, collectivités locales, acteurs du e-commerce, etc.), dont les objectifs ne sont pas toujours compatibles.

Dernier maillon de cette chaîne logistique, la logistique urbaine se définit comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Cette dernière concentrant le bâti (immobilier et foncier) et les richesses (activités commerciales), la logistique urbaine doit prendre en compte des composantes multiples et diverses telles que les contraintes foncières, d'espace, de congestion sur voirie, économiques, environnementales...

### *La dimension économique*

Sur le plan économique, le constat est sévère : **le dernier kilomètre est le plus coûteux et représente environ 20% du coût total de la chaîne logistique globale**, voire 30% selon certaines études. Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive à son maximum au cours du dernier kilomètre. Si les premiers kilomètres sont bien maîtrisés (flux tendus entre stocks et centres de livraison), les coûts unitaires de transport sont souvent les plus élevés quand on se rapproche du client final. C'est le « défi du dernier kilomètre » auquel sont confrontés de nombreux logisticiens, et leurs clients e-marchands notamment. La capacité de massifier les flux au plus près des destinataires est stratégique pour répondre aux enjeux économiques de desserte du dernier kilomètre. En effet, **plus le point de départ des tournées effectuées est éloigné, plus le temps perdu des chauffeurs est élevé.**

En outre, la croissance du e-commerce (à deux chiffres) a un impact fort sur les pratiques logistiques. Le développement du e-commerce se traduit par une augmentation des livraisons de petits colis vers de nombreuses destinations en milieu urbain, sur un délai de livraison réduit. Le dernier kilomètre a probablement connu plus de transformations en 5 ans que lors des trois dernières décennies. Et il est fort probable que les années qui viennent verront la poursuite de cette mutation et l'apparition de nouveaux modèles.

Quelques chiffres clés :

- Un commerce de détail génère en moyenne 5 livraisons/enlèvements par semaine,
- Une pharmacie peut générer jusqu'à 9 à 10 livraisons/enlèvements par semaine,
- 2/3 des mouvements sont réalisés par le commerce et le secteur tertiaire.

### *La prise en compte de la logistique urbaine en Pays de Grasse*

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a engagé récemment plusieurs démarches concernant la logistique urbaine. Elle s'est notamment inscrite en tant que territoire pilote afin d'expérimenter, durant un an, des outils de mesure, d'accompagnement et de suivi dans le projet « Logistique Urbaine » initié par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer), l'ADEME et le CEREMA.

Cette démarche vise à élaborer une charte pour la logistique durable en ville dont les enjeux sont :

- Réduire les impacts sur l'environnement : pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, consommation d'énergie, bruit ;
- Apaiser le centre-ville : pollution visuelle, congestion, accidents ;
- Améliorer le cadre de vie et la santé publique ;
- Améliorer l'efficacité du transport des marchandises ;
- Renforcer l'attractivité du territoire ;
- Renforcer la compétitivité du territoire ;
- Créer de l'emploi.

En parallèle, une **feuille de route** pour la logistique urbaine a été établie spécifiquement pour le territoire de la CAPG en septembre 2016. Elle vise à mobiliser les acteurs de la sphère publique et privée sur les enjeux autour de la mobilité des marchandises sur l'ensemble du territoire de la CAPG. Elle propose le plan d'action suivant :

- Consolider le diagnostic marchandises
- Mettre en place une instance de concertation

- Définir une réglementation marchandises efficace
- Approfondir l'étude d'impact logistique pour le projet Martelly
- Hiérarchiser le réseau et jalonner les pôles générateurs de trafic de marchandises
- Intégrer les marchandises dans la planification du développement urbain.

Les démarches nécessaires à l'élaboration d'une charte pour la logistique durable pour le territoire de la CAPG sont donc en cours, y compris dans le cadre du présent PDU, avec l'approfondissement des sujets mis au jour par la feuille de route.

### *Les potentialités du territoire en termes de logistique urbaine*

Le territoire de la CAPG est aujourd'hui organisé autour d'un système classique :

- d'acheminement direct des marchandises jusqu'au centre-ville par les transporteurs,
- de gestion communale de la réglementation des livraisons et des aires de stationnement associées avec des réglementations hétérogènes.

Cependant, des améliorations du système sont à attendre de la définition d'une « charte marchandises » pour l'agglomération qui permettra l'harmonisation de la réglementation en matière de transport de marchandises et de livraisons sur l'ensemble de la CAPG.

Par ailleurs, le projet de la ZAC Martelly dans le centre-ville de Grasse, de par sa position, présente un potentiel intéressant pour y développer un espace logistique urbain (ELU) à partir duquel toutes les livraisons dans le centre-ville de Grasse pourraient être organisées. Dans ce secteur en mutation, la SPL Pays de Grasse Développement porte un projet de renouvellement urbain dont les principales caractéristiques définies au programme sont les suivantes :

- 10 290 m<sup>2</sup> de surfaces marchandes et d'espaces culturels (dont un cinéma)
- 6 900 m<sup>2</sup> de logements,
- 680 places de stationnement, dont 540 sont existantes.

Par ailleurs, la gare routière actuellement présente sur le site devrait migrer vers le pôle multimodal de la gare ferroviaire.

L'intérêt de ce site du point de vue du développement d'une logistique urbaine durable doit être approfondi, notamment du point de vue des espaces disponibles et de son accessibilité routière. Si sa position centrale est particulièrement bien adaptée à une desserte de l'ensemble du centre-ville de Grasse, son accès routier reste contraignant puisqu'il impose la traversée de l'ensemble du centre-ville par les poids lourds du fait du système de circulation en sens unique.

Un autre site grassois présente des potentialités intéressantes pour le développement d'un espace logistique urbain. Il s'agit du quartier gare qui devrait également prochainement faire l'objet d'un projet d'aménagement. Plus excentré, ce site présente l'intérêt d'une meilleure accessibilité routière qui permettrait de limiter fortement les trafics PL dans le centre-ville, remplacés par des véhicules de plus petite taille et éventuellement moins polluants. Enfin, les deux sites peuvent avoir des vocations complémentaires.





## LES ENJEUX EN MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LIVRAISONS

### *Les enjeux environnementaux et sociaux*

A l'échelle du territoire urbain, le transport de marchandises en ville représente :

- 20% des véhicules-kilomètres parcourus en ville (y compris les achats motorisés des ménages),
- 50% du gazole consommé,
- 35% du CO<sup>2</sup> émis en ville,
- 30% des émissions de gaz à effet de serre,
- 30% de l'occupation de la voirie.

Par ailleurs, on peut retenir les éléments suivants :

- 70% des livraisons durent moins de dix minutes,
- 8 véhicules de petit gabarit sont nécessaires pour acheminer le chargement d'un seul poids lourd<sup>2</sup>.

Les nuisances associées au transport de marchandises en ville sont principalement des nuisances environnementales, des nuisances sonores, des problèmes de partage de la voirie (stationnement en double file, contribution à la congestion, etc.), etc.

**Les enjeux associés au transport de marchandises en ville sont donc les suivants :**

- **limiter et réduire la consommation d'énergie et l'émission de polluants,**
- **réduire les trafics et la congestion,**

---

<sup>2</sup> Source : enquête nationale Transport Marchandises en Ville, 1994 et renouvelée 2012

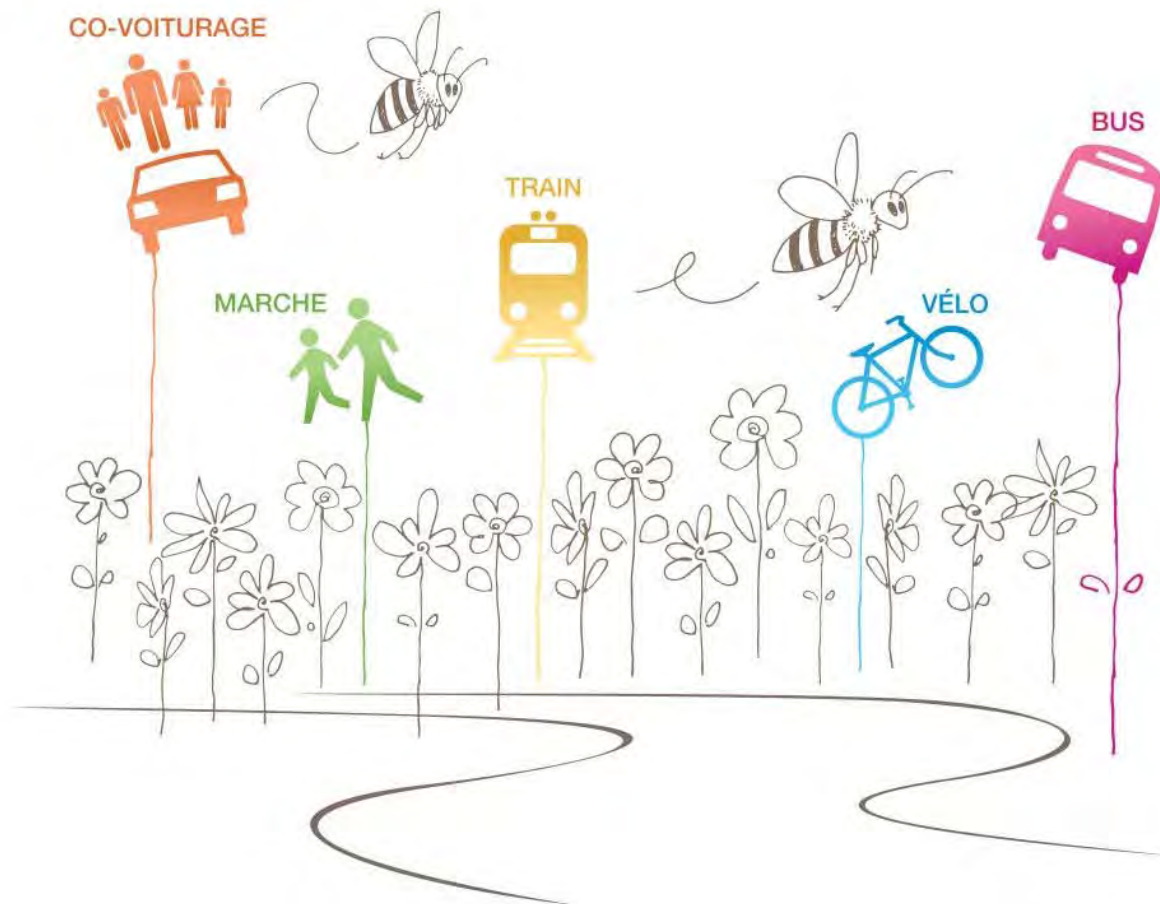
- **massifier les flux en rationalisant les conditions d'approvisionnement.**

### *Les enjeux spécifiques du territoire*

De manière plus spécifique au territoire de la CAPG, les enjeux liés au transport de marchandises sont les suivants :

- Harmoniser à l'échelle de la CAPG et rendre plus lisibles les **réglementations PL**, en cohérence également avec les territoires voisins ;
- Définir des **itinéraires PL** qui permettent de desservir les pôles générateurs de trafic marchandises (y compris les sites liés à l'industrie de la parfumerie et des arômes dans le centre de Grasse) tout en préservant les cœurs de ville, secteurs résidentiels et voies contraintes : limiter leur nombre pour une meilleure lisibilité, associer un jalonnement efficace ;
- Profiter des projets urbains du centre de Grasse pour **revoir l'organisation des livraisons dans le centre-ville** de manière réduire la taille des véhicules ainsi que les émissions polluantes pour s'inscrire dans une démarche de logistique urbaine durable ;
- **Poursuivre les démarches engagées** par la CAPG en matière de transport de marchandises et de logistique urbaine ;





## CONTACT

Communauté d'agglomération du Pays de Grasse  
Service Déplacements-Transports

57, avenue Pierre Sémard  
06130 Grasse  
04 97 05 22 00

[www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr)  
[deplacement@paysdegrasse.fr](mailto:deplacement@paysdegrasse.fr)