

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

PARTIE 4 : MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

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

4. Axe 1 - Structurer les déplacements autour d'axes forts
5. Axe 2 - Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif
6. Axe 3 - Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs
7. 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

LA PROGRAMMATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Si la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse en sa qualité d'Autorité Organisatrice dispose de la compétence pour approuver le Plan de Déplacements Urbains, la mise en œuvre de ce document nécessite l'implication d'un grand nombre de partenaires.

Ainsi, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, le Département des Alpes Maritimes, la Région Sud PACA, l'Etat et les communes de l'agglomération seront notamment appelés à participer à la mise en œuvre des actions programmées par le Plan de Déplacements Urbains, voire à en être les maîtres d'ouvrage. Cette diversité d'acteurs et d'actions implique également une diversité de financements.

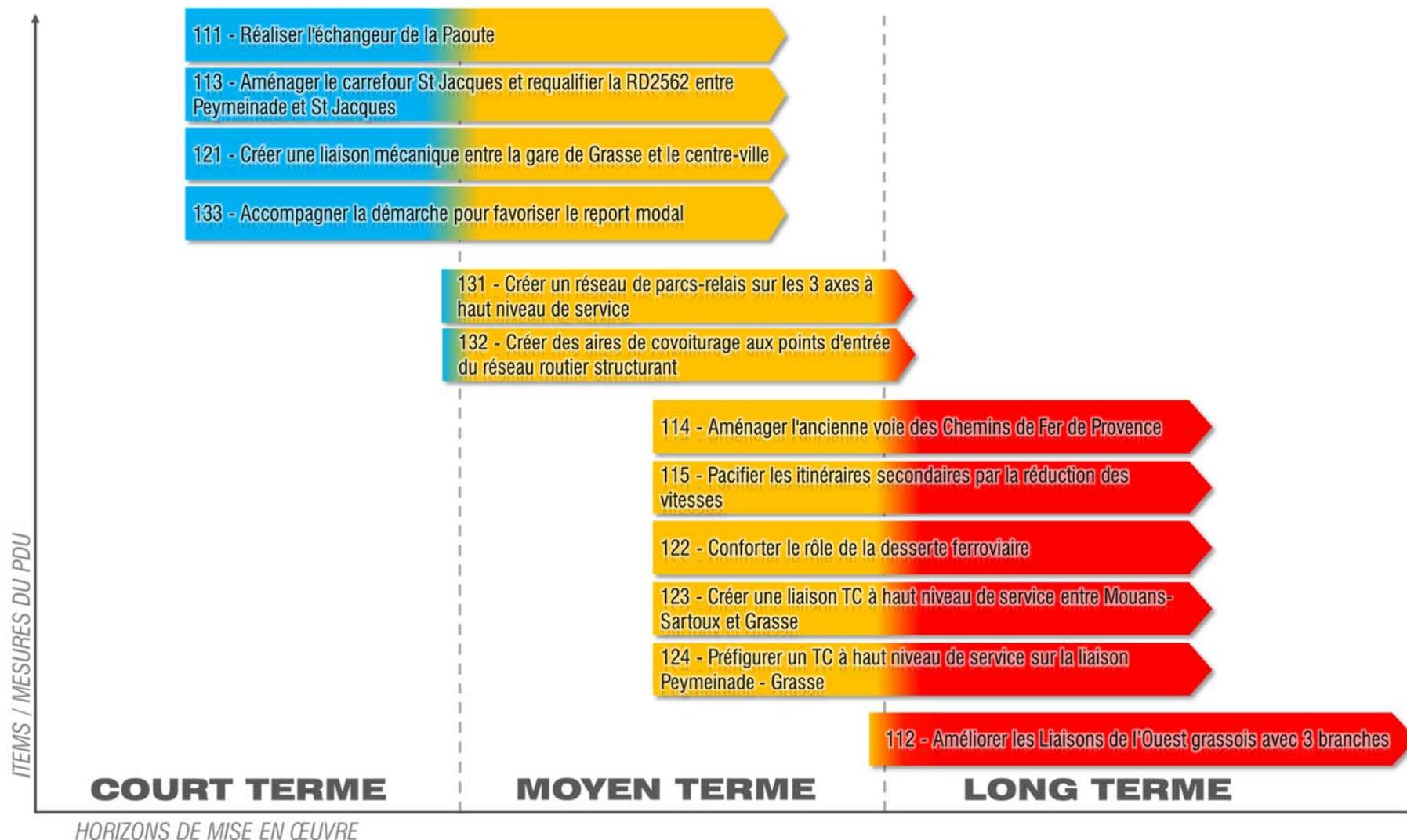
Pour chaque Axe du projet et les actions liées à sa mise en œuvre, une programmation prévisionnelle est établie à court (2017-2020), moyen (2020-2025) et long terme (au-delà de 2025), afin de bien prendre en compte les différents enjeux liés à chaque aménagement ou équipement.

Dans la mesure où plusieurs maîtrises d'ouvrage sont concernées, la programmation prévisionnelle aura vocation à être précisée au fur et à mesure de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains, de même que les modalités des interventions financières des partenaires identifiés.

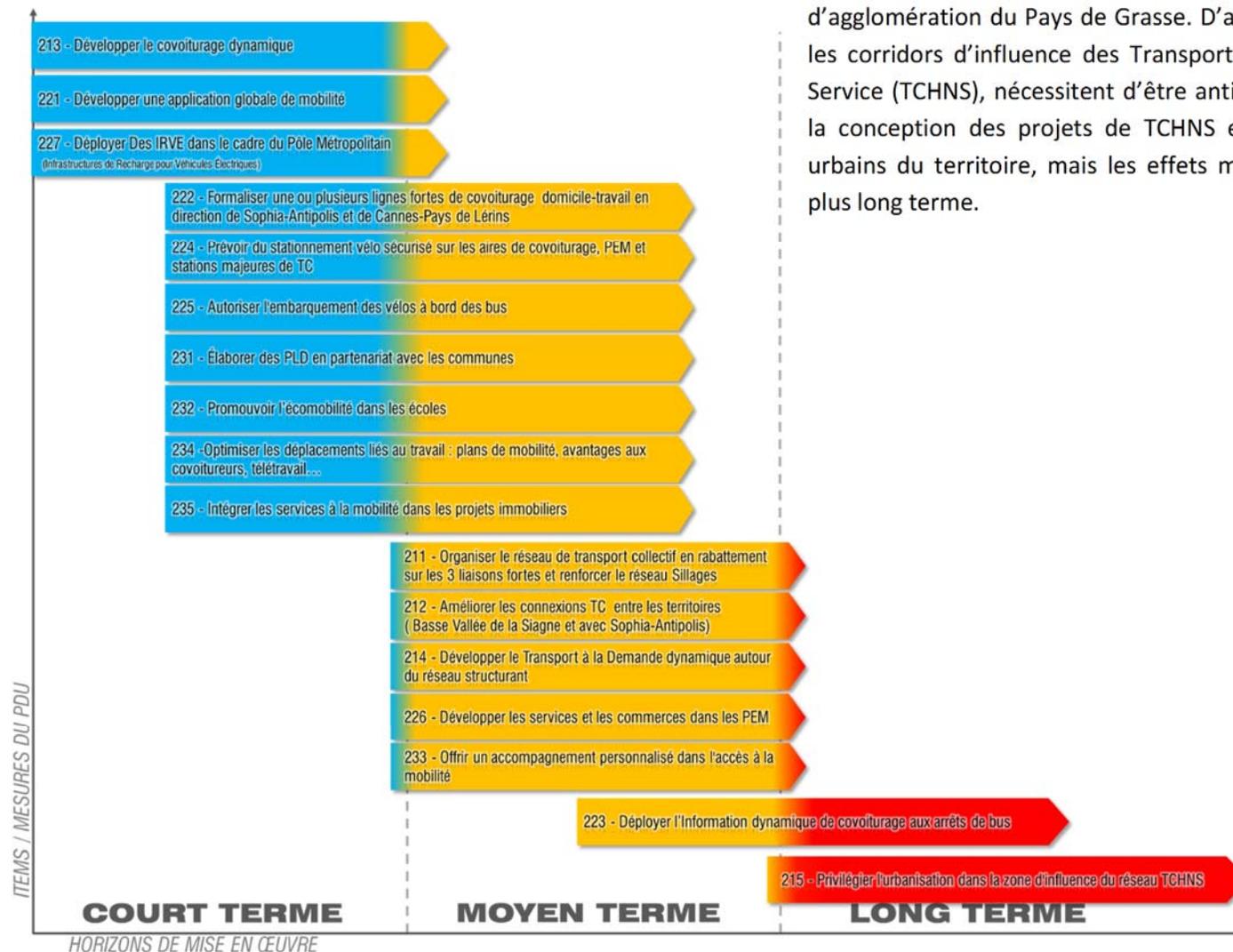
Enfin, l'estimation financière des principales actions portées par la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse pour répondre aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains en terme d'investissements et de coûts d'exploitation est précisée.

I. Calendrier de réalisation de l'Axe 1 - Structurer les déplacements autour d'axes forts

L'Axe 1 repose sur un certain nombre de projets d'infrastructures déjà largement engagés, mais également sur des projets de plus long terme, dont l'échéance de réalisation se situe au-delà de 2025.

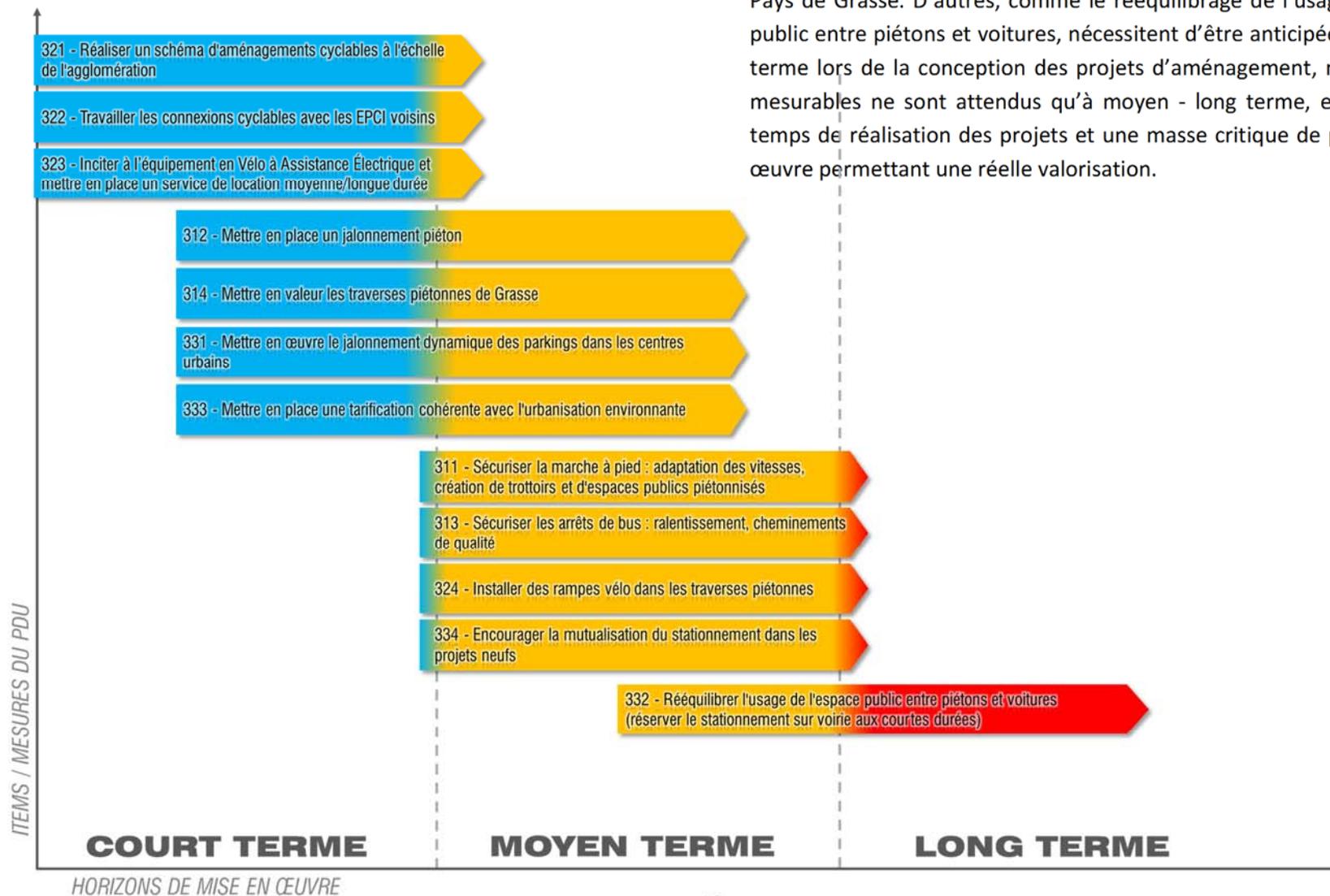


II. Calendrier de réalisation de l'Axe 2 - Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif



La majorité des actions de l'axe 2 sont programmées à l'horizon de réalisation du Plan de Déplacements Urbains. Certaines comme le déploiement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques (IRVE) ont déjà été largement engagées par la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse. D'autres, comme l'urbanisation dans les corridors d'influence des Transports en Commun à Haut Niveau de Service (TCHNS), nécessitent d'être anticipées dès le court terme lors de la conception des projets de TCHNS et la programmation des projets urbains du territoire, mais les effets mesurables ne sont attendus qu'à plus long terme.

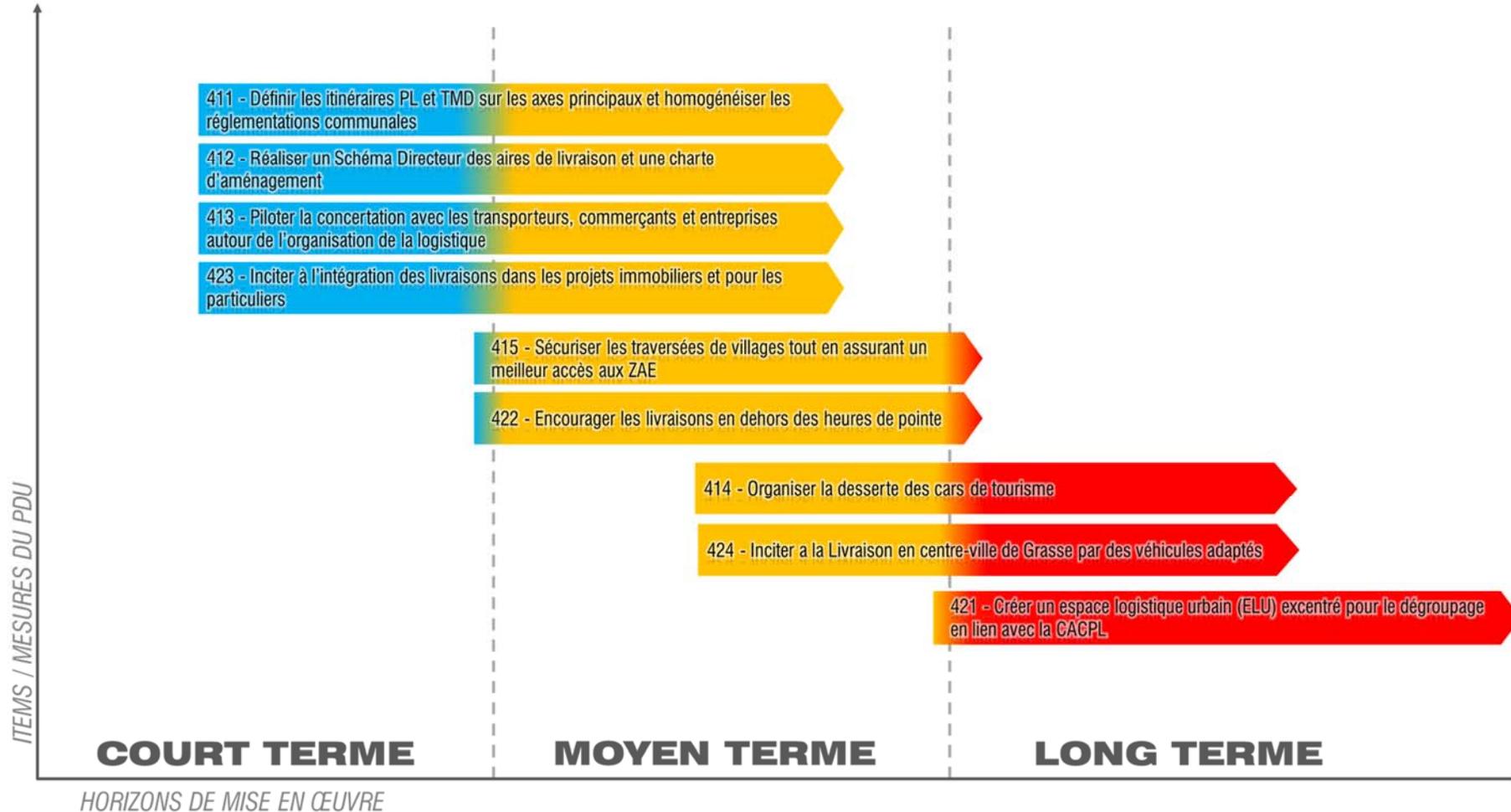
III. Calendrier de réalisation de l'Axe 3 - Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs



La majorité des actions de l'axe 3 sont programmées à l'horizon de réalisation du PDU. Certaines, comme l'élaboration du schéma cyclable, ont déjà été réalisées en 2018 par la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse. D'autres, comme le rééquilibrage de l'usage de l'espace public entre piétons et voitures, nécessitent d'être anticipées dès le court terme lors de la conception des projets d'aménagement, mais les effets mesurables ne sont attendus qu'à moyen - long terme, en lien avec le temps de réalisation des projets et une masse critique de projets mis en œuvre permettant une réelle valorisation.

IV. 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

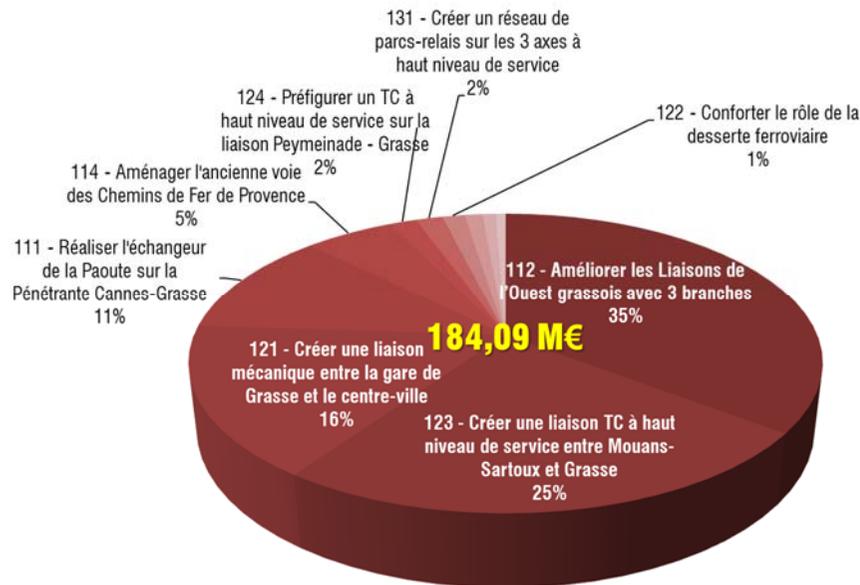
L'axe 4 repose sur des actions nécessitant un jeu d'acteurs et une concertation importants. Leur mise en œuvre est donc programmée dans un temps plus long. Ainsi, les actions visant à réorganiser les livraisons en centre-ville avec des véhicules plus adaptés et la réalisation d'un Espace Logistique Urbain sont programmées à moyen-long terme.



V. Estimation financière des principales actions portées par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse

1. AXE 1 : Structurer les déplacements autour d'axes forts

L'axe 1 concentre l'essentiel des projets lourds d'infrastructures. Ainsi, avec 184 M€, il représente la majorité du budget prévisionnel du PDU. Trois mesures représentent à elles seules 76% des dépenses d'investissement attribuables à cet axe.



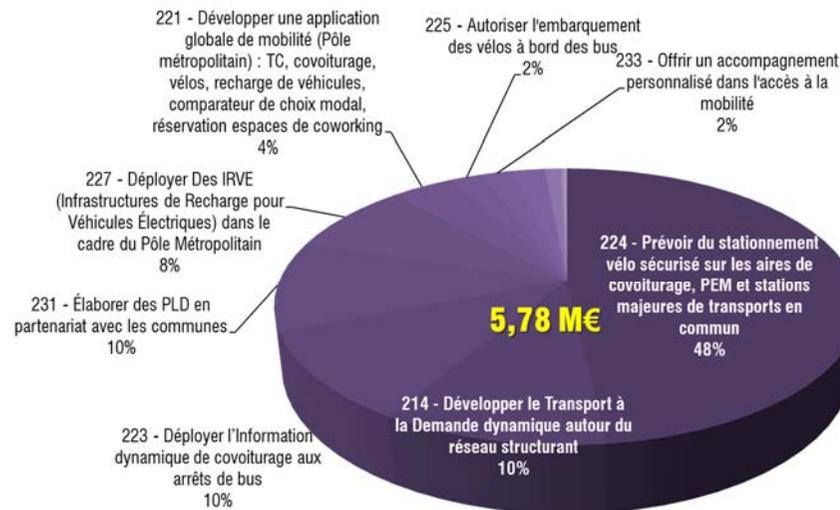
Plusieurs de ces projets sont en totale ou grande partie financés par d'autres acteurs : CD06, communes. La part de financement revenant à la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse s'élève à 90,1 M€, soit 49% du total.

Items / Mesures (ordre décroissant de coûts pour la CAPG)	Montant estimé (M€)	Part de financement CAPG	Montant du financement CAPG (M€)
111 - Réaliser l'échangeur de la Paoute sur la Pénétrante Cannes-Grasse	21	0%	0
112 - Améliorer les Liaisons de l'Ouest grassois avec 3 branches	65	0%	0
113 - Aménager le carrefour St Jacques et requalifier la RD2562 entre Peymeinade et St Jacques	1,99	0%	0
114 - Aménager l'ancienne voie des Chemins de Fer de Provence	10	60%	6
115 - Pacifier les itinéraires secondaires par la réduction des vitesses	1	0%	0
121 - Créer une liaison mécanique entre la gare de Grasse et le centre-ville	30	100%	30
122 - Conforter le rôle de la desserte ferroviaire	2,5	100%	2,5
123 - Créer une liaison TC à haut niveau de service entre Mouans-Sartoux et Grasse	45	100%	45
124 - Préfigurer un TC à haut niveau de service sur la liaison Peymeinade - Grasse	3	100%	3
131 - Créer un réseau de parcs-relais sur les 3 axes à haut niveau de service	3	100%	3
132 - Créer des aires de covoiturage aux points d'entrée du réseau routier structurant	1,5	33%	0,5
133 - Accompagner la démarche pour favoriser le report modal	0,1	100%	0,1
Total	184,09	49%	90,1

2. AXE 2 : Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif

L'axe 2 nécessite un investissement de près de 6M€. Les mesures concernant le développement de modes de transports alternatifs, ainsi que le déploiement de stationnements sécurisés pour les cycles sur différents points d'échanges du réseau, constituent la majorité des dépenses pour cet axe.

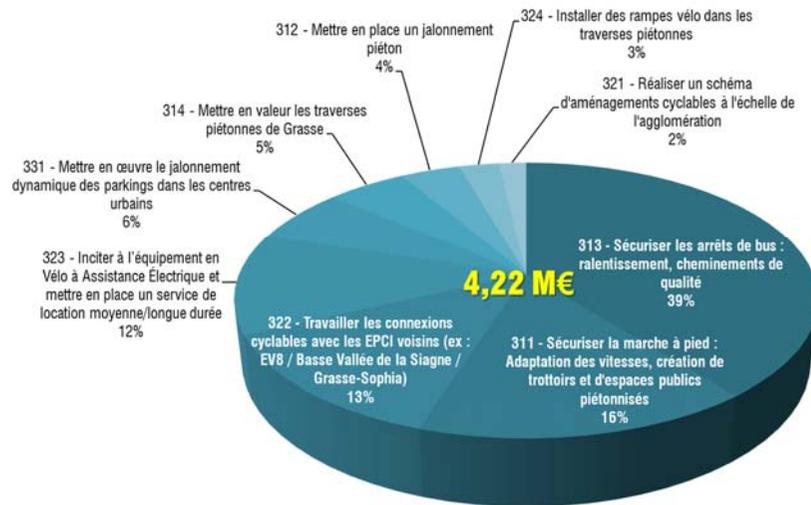
La part de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse dans le financement de l'axe 2 s'élève à 78%, soit 4,53 M€ sur les 5,78 M€ engagés.



Items / Mesures	Montant estimé (M€)	Part de financement CAPG	Montant du financement CAPG (M€)
211 - Organiser le réseau de transport collectif en rabattement sur les 3 liaisons fortes et poursuivre le renforcement du réseau Sillages	0	-	0
212 - Améliorer les connexions TC entre les territoires, notamment sur la Basse Vallée de la Siagne et avec Sophia-Antipolis	0	-	0
213 - Développer le covoiturage dynamique	0,01	100%	0,01
214 - Développer le Transport à la Demande dynamique autour du réseau structurant	0,5	100%	0,5
215 - Privilégier l'urbanisation dans la zone d'influence du réseau TCHNS	0	-	0
221 - Développer une application globale de mobilité (Pôle métropolitain) : TC, covoiturage, vélos, recharge de véhicules, comparateur de choix modal, réservation espaces de coworking	0,2	100%	0,2
222 - Formaliser une ou plusieurs lignes fortes de covoiturage domicile-travail en direction de Sophia-Antipolis et de Cannes-Pays de Lérins	0,05	100%	0,05
223 - Déployer l'Information dynamique de covoiturage aux arrêts de bus	0,5	100%	0,5
224 - Prévoir du stationnement vélo sécurisé sur les aires de covoiturage, PEM et stations majeures de transports en commun	2,3	100%	2,3
225 - Autoriser l'embarquement des vélos à bord des bus	0,1	100%	0,1
226 - Développer les services et les commerces dans les PEM	0	-	0
227 - Déployer Des IRVE (Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques) dans le cadre du Pôle Métropolitain	1,5	33%	0,5
231 - Élaborer des PLD en partenariat avec les communes	0,5	50%	0,25
232 - Promouvoir l'écomobilité dans les écoles	0,01	100%	0,01
233 - Offrir un accompagnement personnalisé dans l'accès à la mobilité	0,01	100%	0,01
234 - Optimiser les déplacements liés au travail : plans de mobilité, avantages aux covoitureurs, télétravail, coworking, aménagement d'horaires, horaires décalés, développement des services dans les entreprises, ...	0,1	100%	0,1
235 - Intégrer les services à la mobilité dans les projets immobiliers	0	-	0
Total	5,78	78%	4,53

3. AXE 3 : Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs

L'axe 3 nécessite un budget d'investissement d'un peu plus de 4M€. Les coûts de conception et réalisation d'aménagements liés aux créations ou requalifications de cheminements piétons ou de pistes cyclables représentent les plus grands volumes d'investissement pour l'axe 3.

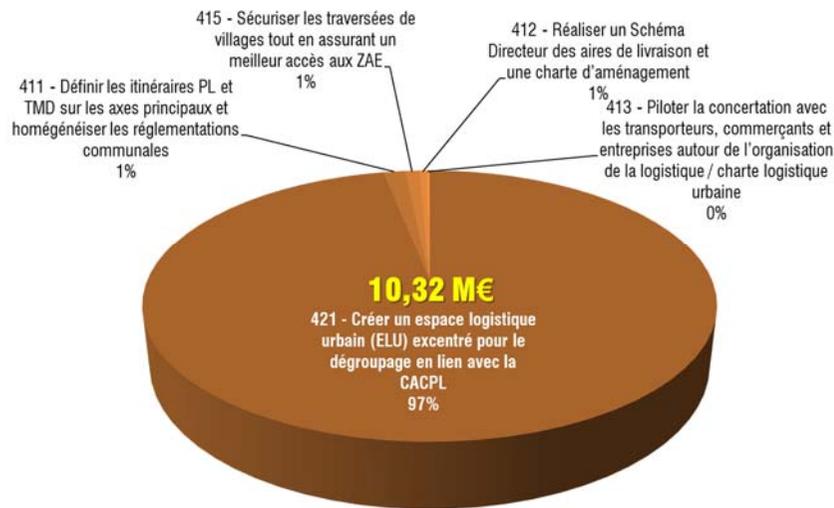


La part de financement attribuable à la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse représente environ 50%, soit 2,12 M€ sur les 4,22M€ engagés au total.

Items / Mesures	Montant estimé (M€)	Part de financement CAPG	Montant du financement CAPG (M€)
311 - Sécuriser la marche à pied : Adaptation des vitesses, création de trottoirs et d'espaces publics piétonnisés	1	0%	0
312 - Mettre en place un jalonnement piéton	0,15	0%	0
313 - Sécuriser les arrêts de bus : ralentissement, cheminements de qualité	1,5	100%	1,5
314 - Mettre en valeur les traverses piétonnes de Grasse	0,2	0%	0
321 - Réaliser un schéma d'aménagements cyclables à l'échelle de l'agglomération	0,07	100%	0,07
322 - Travailler les connexions cyclables avec les EPCI voisins (ex : EV8 / Basse Vallée de la Siagne / Grasse-Sophia)	0,5	0%	0
323 - Inciter à l'équipement en Vélo à Assistance Électrique et mettre en place un service de location moyenne/longue durée	0,45	100%	0,45
324 - Installer des rampes vélo dans les traverses piétonnes	0,1	100%	0,1
331 - Mettre en œuvre le jalonnement dynamique des parkings dans les centres urbains	0,25	0%	0
332 - Rééquilibrer l'usage de l'espace public entre piétons et voitures (réserver le stationnement sur voirie aux courtes durées)	0	-	0
333 - Mettre en place une tarification cohérente avec l'urbanisation environnante	0	-	0
334 - Encourager la mutualisation du stationnement dans les projets neufs	0	-	0
Total	4,22	50%	2,12

4. AXE 4 : Organiser la chaîne logistique dans une stratégie de développement économique et de préservation de la qualité de vie urbain

La mise en œuvre de l'axe 4 correspond à un budget d'investissement de l'ordre de 10M€. La mesure phare de l'axe 4 est également l'investissement prévisionnel le plus lourd dans le domaine du transport de marchandises : la création d'un ELU (Espace Logistique Urbain) de dégroupage. Cette mesure prévue sur le long terme représente 97% du budget de l'axe.

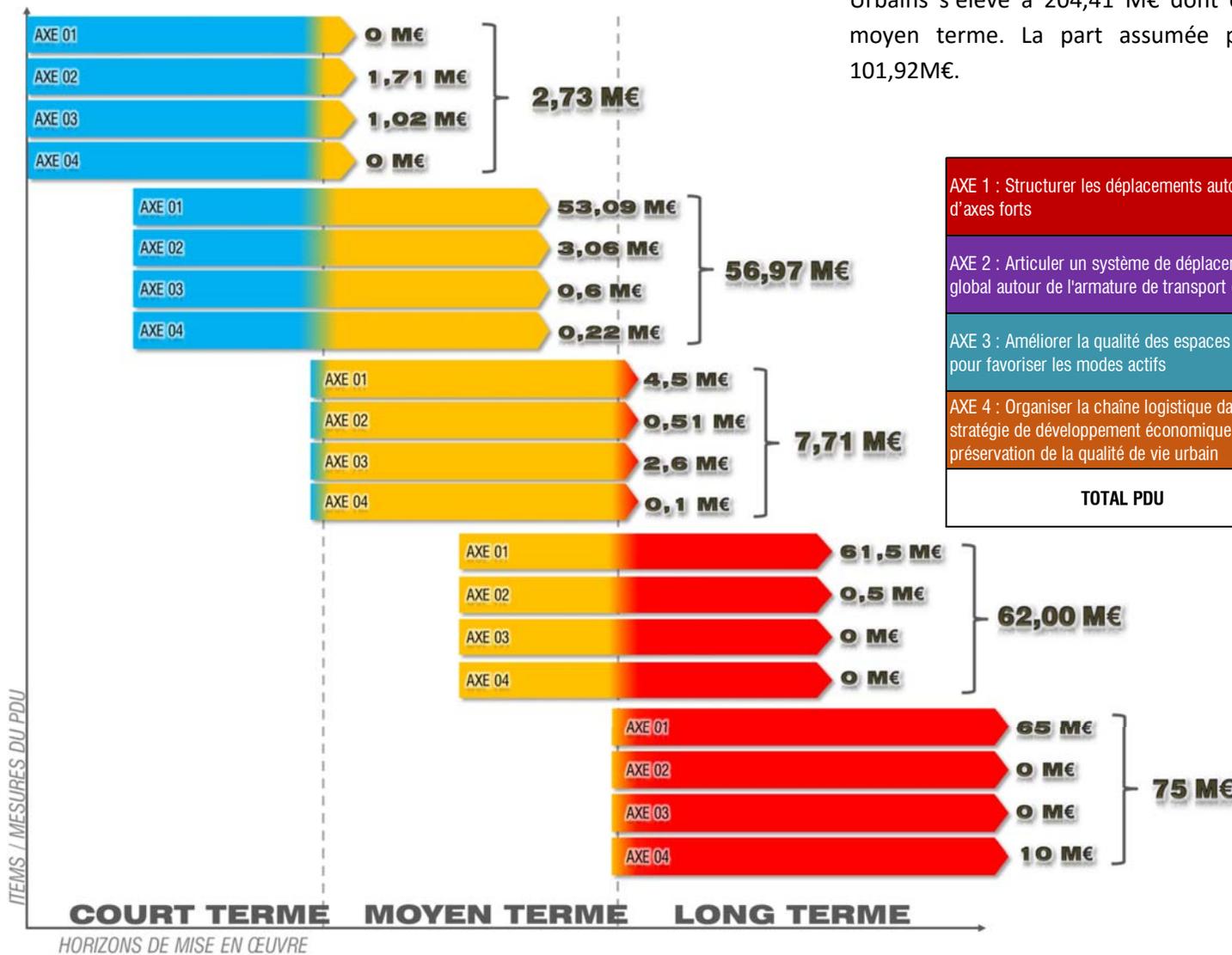


La CAPG finance pleinement l'essentiel des mesures de l'axe 4. Pour la création de l'ELU, la répartition des charges ne peut être précisément définie à ce stade, sans que les partenariats entre acteurs n'aient encore été initiés. Cette répartition (50% de financement CAPG) reste indicative.

Items / Mesures	Montant estimé (M€)	Part de financement CAPG	Montant du financement CAPG (M€)
411 - Définir les itinéraires PL et TMD sur les axes principaux et homogénéiser les réglementations communales	0,15	0%	0
412 - Réaliser un Schéma Directeur des aires de livraison et une charte d'aménagement	0,05	100%	0,05
413 - Piloter la concertation avec les transporteurs, commerçants et entreprises autour de l'organisation de la logistique / charte logistique urbaine	0,02	100%	0,02
414 - Organiser la desserte des cars de tourisme	0	-	0
415 - Sécuriser les traversées de villages tout en assurant un meilleur accès aux ZAE	0,1	100%	0,1
421 - Créer un espace logistique urbain (ELU) excentré pour le dégroupage en lien avec la CACPL	10	50%	5
422 - Encourager les livraisons en dehors des heures de pointe	0	-	0
423 - Inciter à l'intégration des livraisons dans les projets immobiliers et pour les particuliers	0	-	0
424 - Inciter à la Livraison en centre-ville de Grasse par des véhicules adaptés	0	-	0
Total	10,32	50%	5,17

VI. Synthèse de la programmation

Le budget total d'investissement des actions du Plan de Déplacements Urbains s'élève à 204,41 M€ dont environ la moitié à l'horizon court-moyen terme. La part assumée par la CAPG représente 50% soit 101,92M€.



	Montant estimé (en M€)	Part de financement CAPG	Montant du financement CAPG (en M€)
AXE 1 : Structurer les déplacements autour d'axes forts	184,09	49%	90,1
AXE 2 : Articuler un système de déplacement global autour de l'armature de transport collectif	5,78	78%	4,53
AXE 3 : Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser les modes actifs	4,22	50%	2,12
AXE 4 : Organiser la chaîne logistique dans une stratégie de développement économique et de préservation de la qualité de vie urbain	10,32	50%	5,17
TOTAL PDU	204,41	50%	101,92

Concernant les actions mise en œuvre dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains, les coûts d'exploitation attendus sont :

Equipements	Coûts d'exploitation prévisionnels
Exploitation des P+R	80K€ à 100K€ / an
Gestion des IRVE (Installations de Recharges pour les Véhicules Electriques)	40K€ / an
Exploitation du TCSP entre le PEM de Grasse et le Centre-Villes de Grasse	TPC : 1,2M€ à 1,8M€ / an
Exploitation du TCSP entre le PEM de Grasse et Peymeinade	BHNS : 3 à 5€ HT / km parcouru

Ces données sont produites à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer au fur et à mesure de la réalisation des projets prévus par le Plan de Déplacements Urbains. Elles seront affinées projet par projet au cours de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains en fonction des études techniques. Dans la mesure du possible, en dehors des axes de transports en commun structurants, la stabilité des coûts d'exploitation du réseau TC sera recherchée.

ÉVALUATION ET SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

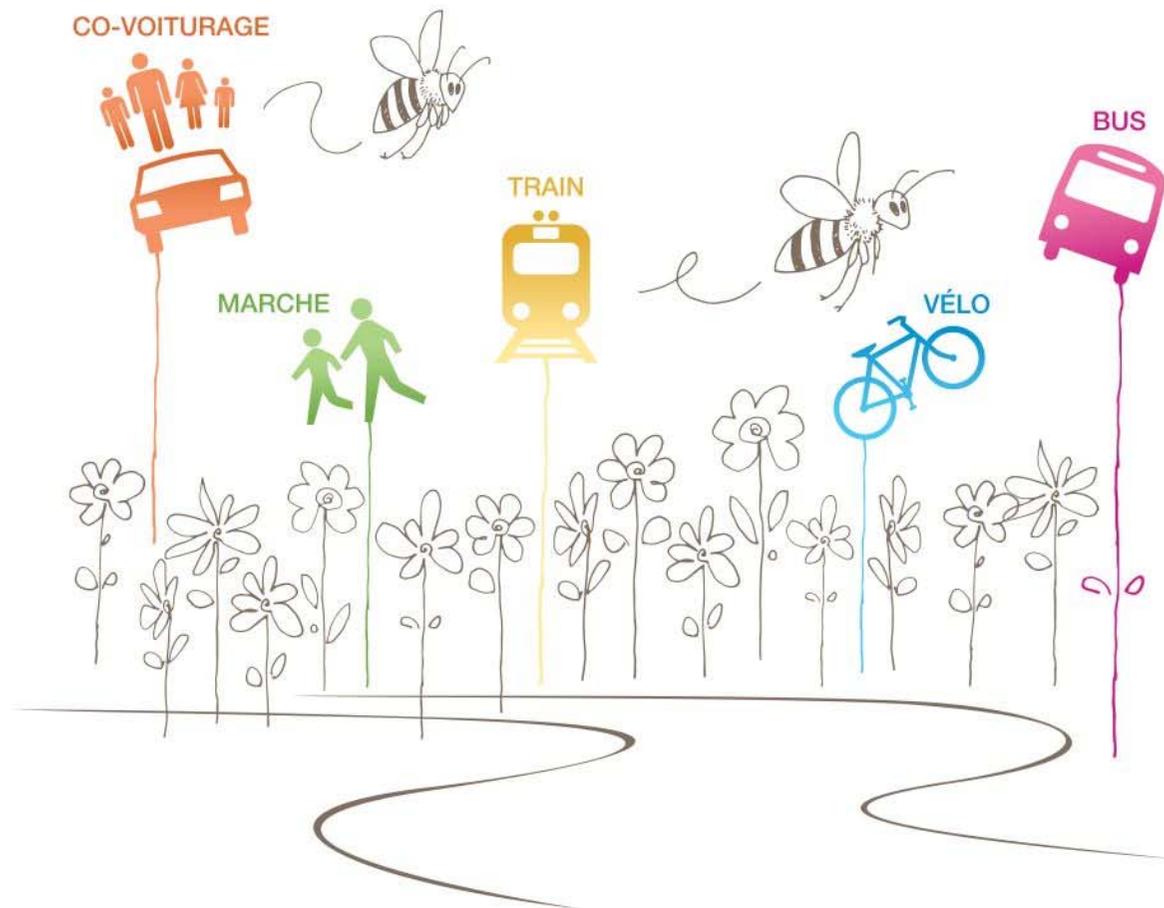
Les objectifs du PDU feront l'objet d'un suivi et d'une évaluation dans le temps. Une première série d'indicateurs est proposée ci-contre. Cette liste est évolutive et pourra être complétée ou affinée suivant le contexte.

Le détail de la composition précise et des calculs utilisés pour chaque indicateur feront l'objet d'un examen et d'une validation par un groupe de travail technique spécifique. Les indicateurs retenus à ce stade sont limités en nombre et ne nécessitent pas de dispositifs lourds de recueil.

Ces indicateurs seront renseignés pour établir un état initial qui constituera le point de référence, puis, des recueils réguliers seront réalisés afin d'analyser leur évolution parallèlement à la mise en œuvre des actions du Plan de Déplacements Urbains.

Au-delà de ce suivi, il serait intéressant qu'une nouvelle Enquête Ménages Déplacements (EMD) soit réalisée, la dernière datant de 2009. Les Enquêtes Ménages Déplacements permettent de connaître l'évolution des pratiques de mobilité des habitants à l'échelle d'une agglomération ou au-delà. Dans le cadre du suivi du Plan de Déplacements Urbains, il s'agira notamment d'évaluer la répartition modale, en lien avec l'objectif d'accroissement de la part des modes alternatifs à la voiture et en tenant compte du développement du réseau armature des transports publics. De nombreux indicateurs pourront en être extraits pour connaître l'évolution globale des mobilités, tels que les horaires de déplacements, les flux, la part d'accompagnement scolaire en voiture, etc. L'aire d'étude de cette nouvelle EMD est à définir avec les différents partenaires, acteurs de la mobilité.

Actions		Indicateurs de suivi pressentis
Axe 1 - Structurer les déplacements autour d'axes forts		
1.1	Compléter le réseau routier pour délester les points durs	Evolution des trafics et des vitesses sur les axes principaux et secondaires
1.2	Créer une armature à haut niveau de service pour le réseau de transports publics	Km de TCSP réalisés Fréquentation des TC sur les axes structurants
1.3	Organiser le stationnement en rabattement sur les axes forts	Nombre de places en P+R réalisées Fréquentation des P+R Nombre de places de covoiturage
Axe 2 - Articuler un système de déplacement global autour de l'armature transport collectif		
2.1	Développer une offre de transport en rabattement sur le réseau armature	Fréquentation du réseau de bus
2.2	Faciliter l'intermodalité et la multimodalité	Nombre de places vélos dans les PEM Nombre d'IRVE dans les PEM Nombre d'usagers utilisant le service de covoiturage Nombre d'arrêts équipés en information covoiturage Nombre de bus équipés pour accueillir les vélos
2.3	Gérer de façon raisonnée les besoins en mobilité	Nombre de communes ayant engagé une démarche PLD Nombre d'établissements scolaires engagés dans une démarche d'écomobilité Nombre d'entreprises/salariés engagés dans un plan de mobilité
Axe 3 - Articuler un système de déplacement global autour de l'armature transport collectif		
3.1	Développer la marche à pied par l'aménagement de l'espace public	Evolution du linéaire de voiries accessibles Nombre d'arrêts TC accessibles Nombre de traverses aménagées
3.2	Encourager et faciliter l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens	Evolution du linéaire d'aménagements cyclables Nombre de VAE en location Nombre de traverses équipées de rampes à vélos
3.3	Agir sur le stationnement pour optimiser l'usage de l'espace public dans le centre	Fréquentation des parkings en ouvrage Taux d'occupation / rotation du stationnement sur voirie Offre de stationnement sur voirie et en ouvrage
Axe 4 - Organiser la chaîne logistique dans une stratégie de développement économique et de préservation de la qualité de vie urbaine		
4.1	Organiser la circulation et le stationnement des Poids-Lourds	Suivi de l'accidentalité impliquant des Poids-Lourds
4.2	Organiser la livraison dans les centres villes tout en les délestant du trafic Poids-Lourds	Réalisation et mise en œuvre de l'ELU



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
deplacement@paysdegrasse.fr