

VILLE DE MOUANS-SARTOUX

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE 2020-2030

Mouans Sartoux

#tous en selle



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



SOMMAIRE

01

MOT DU MAIRE

02

PRÉAMBULE

04

ÉLABORATION DE LA
STRATÉGIE

05

MISE EN OEUVRE
DU SCHÉMA DIRECTEUR
CYCLABLE

03

ÉTAT DES LIEUX

06

ANNEXES



01 MOT DU MAIRE

Schéma Directeur
Cyclable

Les enjeux environnementaux sont au cœur de nos préoccupations. Le changement climatique engendré par l'augmentation considérable des gaz à effet de serre, démontre que le modèle de nos sociétés actuelles doit impérativement se révolutionner au bénéfice de la protection de notre planète.



Les déplacements sont nécessaires à nos besoins fondamentaux, travail, logement, l'accès à l'éducation, à la santé, aux loisirs... Or il est aussi le premier émetteur de gaz à effet de serre. Le transport est donc l'un des leviers sur lequel nous pouvons encore agir et accompagner nos modes de vie dans la transition écologique, vers une mobilité durable et respectueuse de notre environnement.

Depuis plus de 20 ans à Mouans-Sartoux nous agissons pour réduire notre impact environnemental, par l'accomplissement d'actions dans les domaines de l'éducation, l'alimentation, la culture, le sport, le logement, la santé. Dans le secteur du déplacement, plusieurs projets ont déjà été réalisés:

la généralisation du 30 km/h dans toute notre agglomération (ville 30), la création de cheminements piétons et voies vertes, l'aménagement d'un parking de co-voiturage, l'installation de box vélos sécurisés à proximité de la Gare SNCF, la construction d'un parking multimodal, la mise place croissante de l'opération « marchons et roulons vers l'école », ainsi que de nombreux aménagements cyclables sur les voies communales et départementales...

Aujourd'hui nous souhaitons mettre en œuvre un véritable plan d'actions vélo sur les 10 ans à venir, pour encourager et intensifier la pratique du vélo à Mouans-Sartoux et ses liaisons avec nos communes voisines. En cohérence avec le schéma directeur intercommunal, nous avons élaboré notre schéma directeur cyclable communal qui prévoit de constituer un véritable maillage de liaisons cyclables, d'augmenter l'offre de stationnements vélos sécurisés ainsi que des stations de gonflage et réparation en libre service, de créer « un Atelier Vélo Participatif », de promouvoir le vélo dans les écoles par l'apprentissage du « savoir rouler à vélo », mais aussi de valoriser les déplacements professionnels à vélo.

Le document que nous vous présentons est le fruit d'un travail de plus d'1 an de réflexion et d'étude de terrain, en concertation avec les usagers, les commerces, les partenaires associatifs et territoriaux. Ce projet ambitieux, baptisé « Tous en Selle » nous permettra de créer près de 30 km d'aménagements et de jalonnements cyclables à Mouans-Sartoux, en investissant près de 2 millions d'euros sur 10 ans.

En accomplissant ensemble cette transition écologique nous œuvrons pour les générations de demain...

Pierre ASCHIERI

Maire de Mouans-Sartoux,
Vice -président de la communauté
d'agglomération du Pays de Grasse



02 PRÉAMBULE

Schéma Directeur
Cyclable

Mouans-Sartoux est engagé depuis de nombreuses années pour le développement des mobilités actives et mène différents projets et actions :

- Création d'une zone de rencontre en 2011
- Élaboration et validation du Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) en 2012
- Limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des voiries communales : Ville 30, Ville à vivre en 2013
- Création de stationnements vélos à proximité des établissements publics en 2015
- Réglementation et signalisation des voies vertes en 2016
- Jalonnement « Temps de parcours » pour favoriser la marche entre les centres d'intérêts du centre ville en 2017
- Création d'un parking de covoiturage avec le Département des Alpes-Maritimes en 2018
- Partenaire avec la CAPG pour l'installation de box vélos sécurisés en gare TER et parking de covoiturage en 2019

Dans la continuité de cette démarche et faisant suite au Schéma Directeur Cyclable du Pays de Grasse adopté en Mai 2018, ayant permis d'identifier les grands axes de la communauté d'Agglomération; Mouans-Sartoux a initié l'élaboration d'un **schéma directeur cyclable communal, visant à orienter et encadrer le développement de la politique cyclable du territoire à moyen terme.**

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours des années 2020 et 2021 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire ainsi que de la concertation et des sollicitations auprès de la population.

Ce schéma directeur cyclable a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'aménagements cyclables en 2021 et d'élaborer un plan d'actions pour favoriser l'usage quotidien du vélo afin de tripler la part modale du vélo sur le territoire d'ici 2024** . Ce plan d'actions fixe à court, moyen, long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau cyclable favorisant des déplacements sécurisés et continus, et également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, ...).

De plus, Mouans-Sartoux souhaite initier le projet « **Tous-en-selle** » qui a pour but d'accompagner les citoyens dans leur transition énergétique en promouvant l'usage du vélo pour tous.

Quels sont les différents **modes d'utilisation du vélo** et leurs attentes en France ?

PRÉAMBULE



UTILITAIRES

- **Déplacements quotidiens** : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- **Distances courtes**, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de **trajets directs**, sûrs, sur des **aménagements cohérents**;
- Besoin d'un **stationnement** à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



LOISIRS / BALADE

- **Promenades**, utilisation familiale, récréative, touristique;
- **Destinations variées**, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- **Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages** avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- **Vacances à vélo** : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- **Voyages** : 400km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- **Visites** : 30km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



SPORTIF

- **Longues distances**, sur voirie en interurbain;
- **Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic**, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.



03 ÉTAT DES LIEUX

Schéma Directeur
Cyclable



ÉTAT DES LIEUX

L'état des lieux a pour objectif d'identifier les forces, faiblesses et opportunités de développement des déplacements du quotidien à vélo sur la commune de Mouans-Sartoux.

Ce diagnostic est basé sur des entretiens avec l'ensemble des acteurs de la politique cyclable, des données de comptage vélo sur différents axes de la commune, des enquêtes auprès de la population et des commerces et des relevés images du terrain, permettant d'assurer un diagnostic technique de l'état du réseau existant.

Ce diagnostic est essentiel afin d'élaborer une stratégie cohérente sur la commune, exploitant les forces et aménagements existants pour les compléter et les renforcer.

Le diagnostic se décompose en trois parties :

- Analyse du potentiel captable
- Analyse de l'existant : points d'intérêts, états des lieux des aménagements, inventaire de l'offre de stationnement, ...
- Synthèse des enjeux et objectifs



ANALYSE DES FLUX DE CIRCULATION

La commune recense 9 911 habitants (RP 2018) et plus de 4 000 emplois se concentrant à 45% sur la Zone d'Activité de l'Argile (1890 emplois).

Plus de 1 200 actifs travaillent et vivent dans la commune, ce qui favorise les déplacements du quotidien à vélo. De plus sur 1864 personnes scolarisées, 993 sont scolarisées dans leur commune de résidence, Mouans-Sartoux. Il est donc nécessaire d'assurer un maillage d'aménagements cyclables complet sur la commune afin de faciliter les déplacements sur de courtes distances.

Enfin, les flux entrants sur la commune proviennent majoritairement de Grasse, Cannes et Le Canet et les flux sortants sont en direction de Cannes, Grasse et Mougins. Il est ainsi nécessaire de **créer des liaisons vers les intercommunalités et communes voisines afin de développer l'usage du vélo** ; mais également sur des distances plus importantes il est impératif de **favoriser l'intermodalité** en développant le stationnement vélo à proximité des arrêts de bus ou des gares ou en développant l'emport du vélo dans les transports en commun.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL ENTRANT AU TERRITOIRE

Trajet	Flux (nombre de personnes)
Grasse ⇄ Mouans-Sartoux	991
Cannes ⇄ Mouans-Sartoux	369
Le Canet ⇄ Mouans-Sartoux	360
Mougins ⇄ Mouans-Sartoux	261

FLUX DOMICILE-TRAVAIL SORTANT AU TERRITOIRE

Trajet	Flux interne
Mouans-Sartoux ⇄ Cannes	428
Mouans-Sartoux ⇄ Grasse	449
Mouans-Sartoux ⇄ Mougins	314

Source : INSEE RP 2017



LA PRATIQUE DU VÉLO SUR LE TERRITOIRE

Les déplacements au sein de la commune se font **très largement en véhicule motorisé** :

ÉTAT DES LIEUX

Type de déplacement	Pourcentage Mouans-Sartoux	Pourcentage département des Alpes-Maritimes	Pourcentage national
Pas de déplacement	5,2	3,8	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	6,5	9,1	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,7	1,3	2,1
Deux-roues motorisé	3,5	7,5	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	80,2	64,8	70,5
Transports en commun	3	13,4	15,2

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2017)

Même si le pourcentage en vélo est légèrement supérieur à celui départemental, **les déplacements se font très largement en véhicule**. La marge de progression au niveau du report modal sur les transports en commun et en vélo est donc très importante notamment au regard de **l'attractivité économique de la commune**.

=> Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la commune, aussi la marge de progression de la part vélo doit s'évaluer au regard de **l'objectif fixé à l'échelle nationale : 9% de part modale d'ici 2024**.

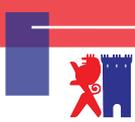


ÉTAT DES LIEUX

Afin d'analyser plus finement la pratique du vélo sur le territoire, une **enquête mobilité en ligne** et une **enquête terrain** auprès de la population et des commerçants ont été réalisées au cours de l'élaboration du schéma directeur cyclable. Ces enquêtes ont facilité la compréhension des usages du vélo sur le territoire, des freins à sa pratique et des attentes de la population en termes de services vélos.

Les pages suivantes détaillent les résultats des enquêtes en ligne et terrain .





ENQUÊTE EN LIGNE



473
Participants
de la ville

33%
35-44 ans

29%
45-54 ans



53%
Femmes

22%
Travaillent
À Mouans Sartoux

Ils utilisent le vélo entre 1 et 3 fois par mois
 22% N'utilisent jamais un vélo



34%
Utilisent du VTT

28%
Utilisent du VAE

46%
Pour tourisme ou pour se
balader



**ENTRE 10
ET 15 KM**



60%
Pensent que le frein
principal c'est le manque
d'aménagements et de
sécurité



34%
Seraient prêts à utiliser un
transport en commun avec
des vélos si cela était plus
simple

49%
Sont forcés à prendre des
axes sans aménagement



70%

Ne connaissent pas les actions
menées par Mouans-Sartoux pour
le vélo

ILS PRÉFÈRENT

AVOIR PLUS DE :
Vélos en libre service
Station de pompage vélo

PLUS DE
Communication autour du
vélo

UNE POLITIQUE
Favorisant le vélo au travail,
pour prendre le vélo pour les
déplacements quotidiens



GÉNÉRALITÉS :

- La plupart de répondants ont entre **35-54 ans, âge qui correspond parfaitement à un mélange entre jeunes actifs et familles** avec des enfants.
- La plupart **habitent à Mouans-Sartoux mais travaillent ailleurs**, ce qui les fait parcourir au moins 10 km de façon quotidienne.
- **Le VTT et le VAE** restent les types de vélo privilégiés.



Motif de déplacement : Même si la majorité utilisent le vélo pour des balades ou tourisme, une grande partie le fait également pour faire des achats et pour aller au travail ou à l'école.

Freins à la pratique : les principaux freins à la pratique cyclable sur le territoire restent le manque d'aménagements et le sentiment d'insécurité sur les axes de circulation. Le trafic motorisé reste la crainte la plus importante ainsi que le manque de continuité du réseau cyclable.



Intermodalité : La majorité des répondants ne prennent pas leur vélo lors de leurs déplacements en transport en commun car ils n'en n'ont pas l'utilité. 34% serait prêt à utiliser un mode de transport avec un vélo si cela était plus facile.

Non-usagers : Les non-usagers répondants déclarent ne pas avoir d'utilité au vélo, même combiné à un autre moyen de déplacement. La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé pour leurs trajets quotidiens mais ils sont convaincus que le développement de la pratique cyclable passe par l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés.



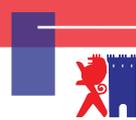
Stationnement : les usagers évaluent une mauvaise quantité et une qualité insuffisante du stationnement vélo sur le territoire.

- Ce sont les arceaux le type de stationnement le plus utilisé.

Entretien/Réparations : Ils considèrent difficile de réaliser l'entretien de leur équipement ou de trouver des ateliers pour des réparations (plusieurs répondants proposent des ateliers ou des endroits pour faire des petites réparations, station de pompage, etc.).

Selon les participants, **inciter à la pratique du vélo pour toutes les générations** est à privilégier afin de mieux répondre aux enjeux environnementaux de la Ville. Ils souhaitent également **plus de communication et d'information liées à l'usage vélo**, aux aides du gouvernement ainsi qu'aux associations vélo.

HABITUDES VÉLO HABITANTS MOUANS SARTOUX



ENQUÊTE TERRAIN



Les 83 %
Habitent à Mouans-Sartoux

66% Ne font jamais du vélo

41 Participants



Ceux qui font du vélo le font pour :

35%

Pour aller à l'école / au travail

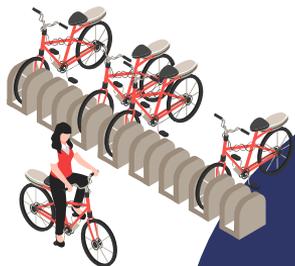


21%

Pour accompagner les enfants à l'école

44%

Pour se balader / tourisme / faire du sport



Ils seraient prêts à prendre un vélo si le réseaux était plus sécurisés.

100%

Évaluent comme mauvaise la qualité de la continuité

Pourquoi ils ne font pas du vélo ?

« Je n'ai pas le temps »

« C'est trop dangereux »
« Le manque d'aménagements cyclables »

« Je n'ai pas un vélo »



« Ma localisation »
« Je travaille trop loin »
« Mon âge »

LES TYPES DE SERVICES ASSOCIÉS INTÉRESSANTS

58%

Vélos en libre service



41%

Remorques en libre service



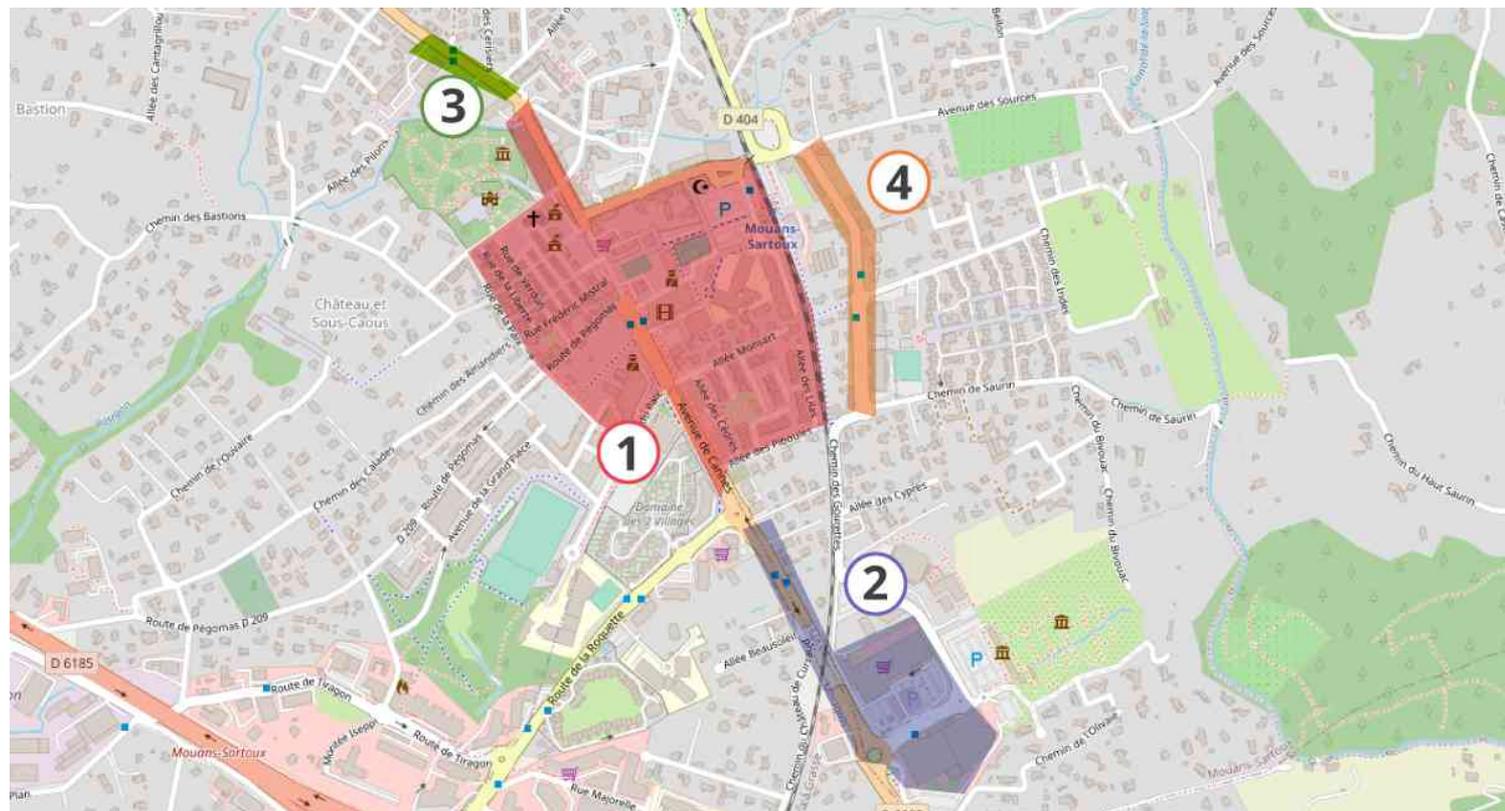
58%

« Famille et Mobilité active »



ZONES D'INTERVENTION

ENQUÊTE TERRAIN





Commerces :

- Marché des Forains
 - Boulangerie « Epi d'Or »
 - Casabella Café
 - Casino
 - Tabac « Le Narval »
 - « Traiteur Galland »
 - Atelier création « Evahia »
- La Poule aux Jeux d'Or*
- Azur Fleurs
 - Carmine coiffure
 - Boutique de couture
 - Boutique d'équipement sportif

Constats :

- **Quelques déplacements** sont effectués à vélo dans l'hyper-centre
- Beaucoup de **stationnement vélo sur le mobilier urbain** (barrières; stationnement minute)
- **Retour négatifs** sur une potentielle suppression stationnement voiture au dépend de l'activité commerciale
- Les **arrêts minutes** ne permettent pas aux clients de « se balader »



CONCLUSIONS :

- **Les commerçants de la zone 1 ne sont pas réfractèrent** au développement des aménagements et de la pratique cyclable sur la commune
- **Certains habitants se déplacent** dans l'hyper-centre **en vélo** pour effectuer des achats car ils habitent à proximité
- La présence de stationnement minutes dans le centre impactent la présence de touristes et donc de clients
- Les **commerçants ne souhaitent pas une réduction du stationnement** automobiles en centre ville





ZONE 2 – Commerces de l'Av. de Cannes et le sud de la ville

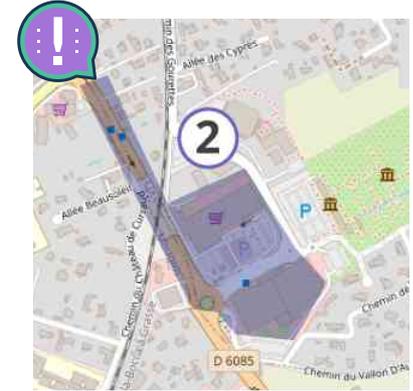
ENQUÊTE TERRAIN

Commerces :

- Boutique « Osmoya »
- Pharmacie des Cèdres
- Epicerie italienne « Sandro Più »
- Supermarché « Lidl »
- « McDonald's » Mougins
- Supermarché « Casino »
- Botanic
- Concept store « Le Grand Comptoir »
- Librairie « Le forum arts et livres »

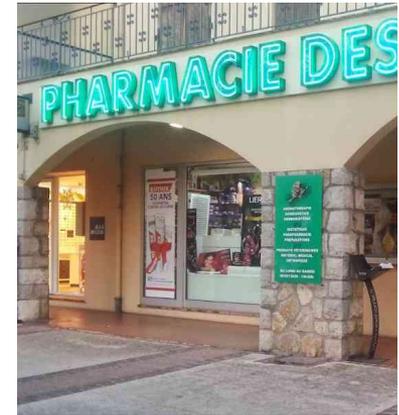
Constats :

- **Certains déplacements à vélo**
- Retour négatifs sur une potentielle suppression de place de stationnement voiture au dépend de l'activité commerciale
- Les commerces situés au Sud sont moins sensibles à la suppression de stationnement, du fait d'une offre actuellement insuffisante.
-



CONCLUSIONS :

- A proximité de l'hyper-centre, la zone 2 située sur l'Avenue de Cannes **pourrait être sujet de nombreux déplacements à vélo, néanmoins la piste cyclable est dangereuse.**
- Ils constatent un **manque de stationnement vélo** (ce qui pourrait augmenter les visiteurs à vélo)
- Au Nord de la zone, la **piste cyclable est considérée comme dangereuse** par les commerçants, témoins de **nombreux accrochages**
- Les commerçants de cette zone ne sont **pas non plus favorables à la réduction de places** de stationnement à proximité
- Les commerçants au Sud de la zone (Casino, Botanic), sont **moins touchés par les déplacements vélo**, dans la mesure où leur clientèle se déplace à des fins d'achats volumineux



Commerces :

- Boulangerie «L'Atelier du Boulanger »
- Salon d'esthétique « So Chic So Choc »
- Service informatique « Access 2 IT »

Constats :

- **Peu voire aucun déplacements à vélo**
- Retour négatifs sur une potentielle suppression de places de stationnement voiture au dépend de l'activité commerciale
- La **bande cyclable transitoire** devant les commerces **utilisée comme stationnement sauvage**
- **Les logements sociaux** utilisent les parking dédiés aux commerces



CONCLUSIONS :

- La zone 3 au Nord de la commune s'avère être plus « **excentrée** »
- Les déplacements à vélo se font rares et la **bande cyclable provisoire créée est pratiquement non empruntée**
- Par manque de stationnement devant les commerces, la **bande cyclable est utilisée comme stationnement sauvage**
- Réduire le **nombre de place de stationnement aurait un impact négatif** sur l'activité des commerçants de cette zone





Commerces :

- Epicerie « Vival »
- Pizzeria « o'Deluxe »
- Boulangerie « Au Pain des Gourettes »
- Pressing « Nature Pressing »
- Opticien « Optque du Soleil »
- Boutique « Aurore Beauté »

Constats :

- Très **peu de déplacements à vélo** (parking vélo utilisé plus par des scooters)
- **Construction de logements sociaux** face aux commerces, impactant l'offre de stationnement
- Commerces **prêts à déménager** à Mougins pour avoir plus de clients

CONCLUSIONS :

- La zone 4 se situant derrière la gare offre des commerces de proximité, ainsi qu'un pôle santé
- Les commerçants **déplorent un manque de stationnement** aux abords de leurs boutiques pour leur livraison mais également pour leur clients
- Les **logements sociaux occupent les parkings** de façon permanente ce qui empêche les clients de trouver une place
- Le manque de parking est problématique pas seulement pour les commerces mais aussi pour le **centre de santé**



INVENTAIRE DES PÔLES A DESSERVIR ET GENERATEUR DE TRAFIC

Les pôles générateurs du territoire communal sont identifiés selon plusieurs catégories.

Les principaux pôles retenus sont les suivants :

- **Établissements d'enseignement primaires et secondaires :**
 - Écoles maternelles et primaires : *Aimé Legall, François Jacob, l'Orée du Bois, les Pouces Verts.*
 - Enseignement secondaire : *Collège la Chênaie, Collège les Pouces Verts*
- **Principaux sites culturels :**
 - Château de Mouans-Sartoux
 - Médiathèque
 - J.M.I.P
- **Zones d'Activités :**
 - ZA de l'Argile
 - ZA du Tiragon
- **Pôles d'Échanges ou Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) :**
 - Gare TER de Mouans-Sartoux
 - Aire de Covoiturage de la Roquette
 - Parking du Château

Ils est important de desservir ces différents pôles générateurs dans le maillage cyclable.

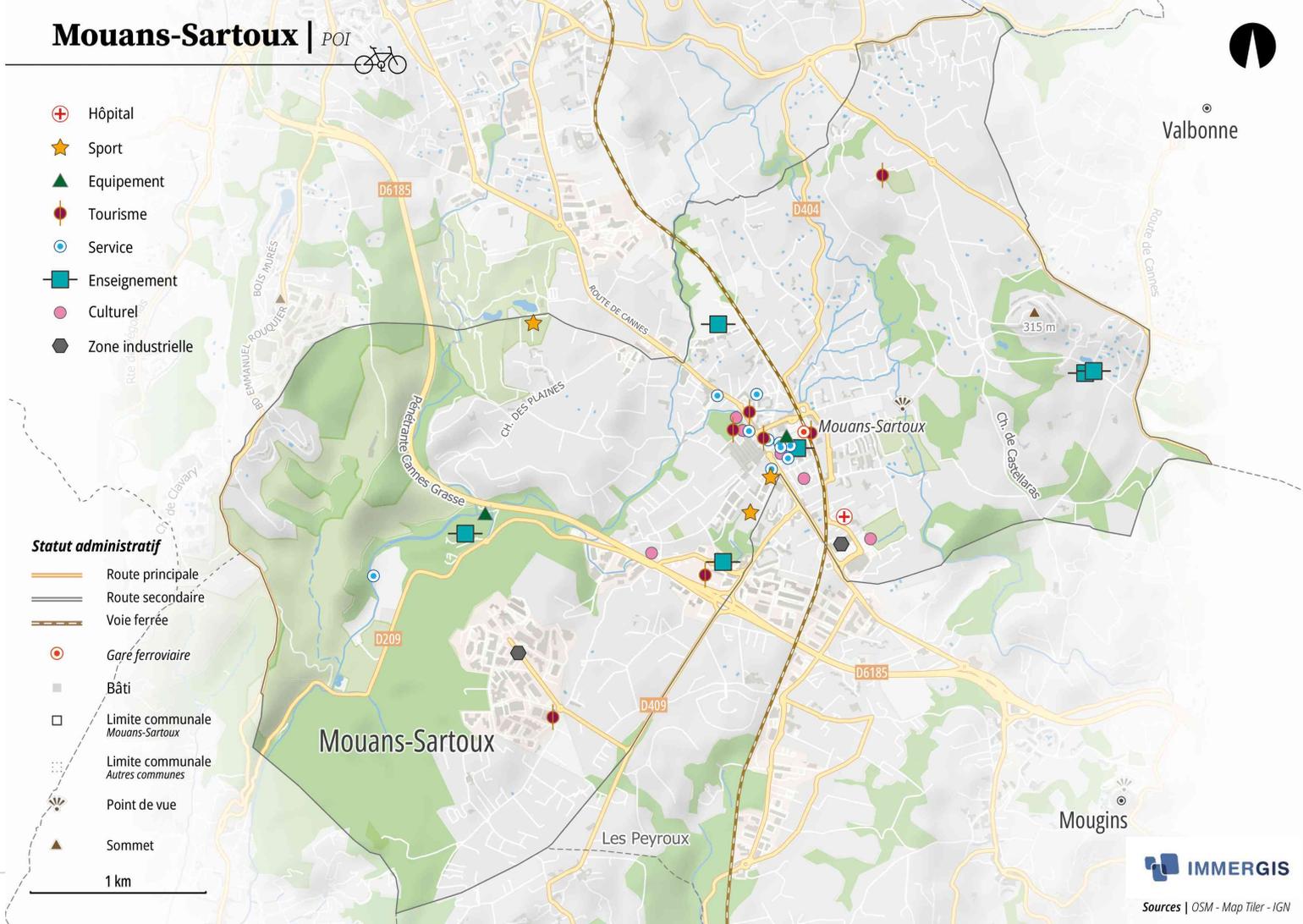


INVENTAIRE DES PÔLES A DESSERVIR ET GENERATEUR DE TRAFIC

- Hôpital
- Sport
- Equipement
- Tourisme
- Service
- Enseignement
- Culturel
- Zone industrielle

Statut administratif

- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- Limite communale Mouans-Sartoux
- Limite communale Autres communes
- Point de vue
- Sommet
- 1 km



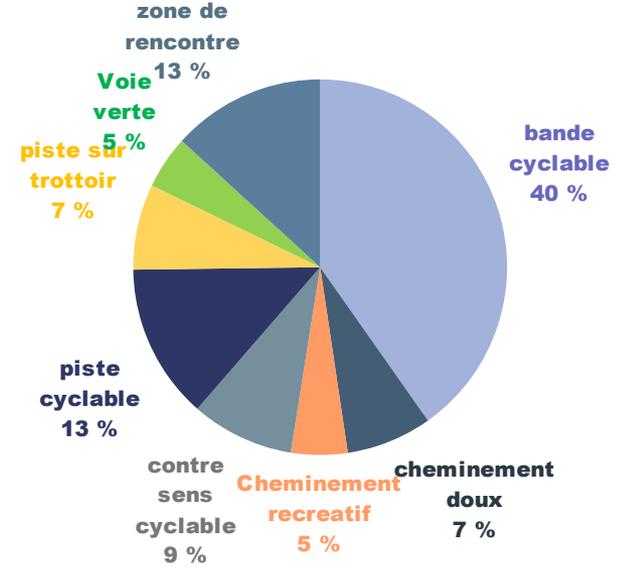


ÉTAT DES LIEUX DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EXISTANTS

En 2020, **24,5 km d'infrastructures** sont recensés sur le territoire. Cela représente 16,8 % du linéaire total de voirie (145km route et chemin tous confondus).

L'offre d'aménagement cyclable peut être améliorée en **maillant le territoire, en créant des liaisons vers les EPCI voisins et en réduisant les discontinuités cyclables.**

Le schéma directeur cyclable a pour vocation de traiter les points évoqués ci-dessus.



Mouans-Sartoux | Aménagements existants

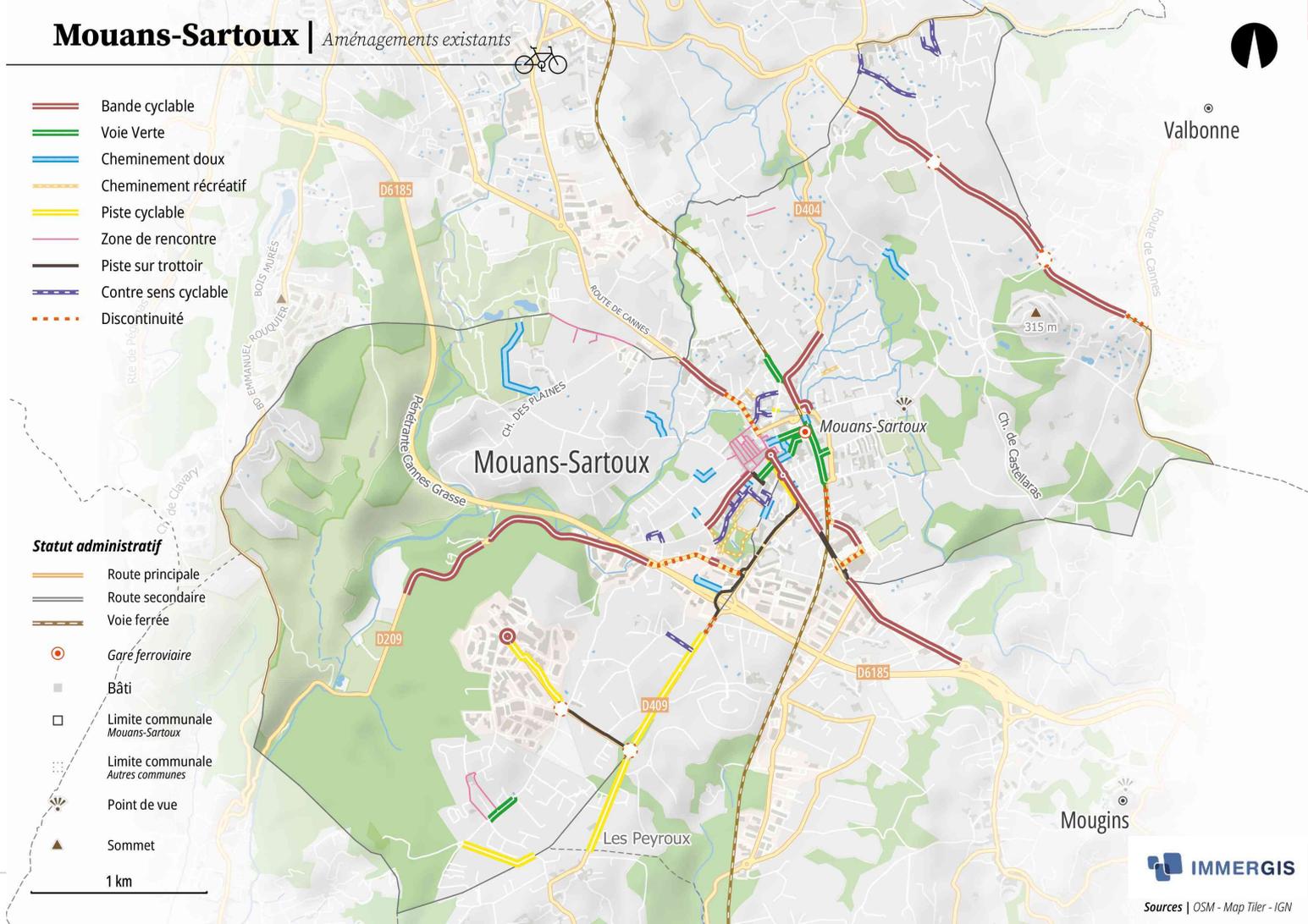


MOUANS-SARTOUX AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

- Bande cyclable
- Voie Verte
- Cheminement doux
- Cheminement récréatif
- Piste cyclable
- Zone de rencontre
- Piste sur trottoir
- Contre sens cyclable
- Discontinuité

Statut administratif

- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- Limite communale Mouans-Sartoux
- Limite communale Autres communes
- Point de vue
- Sommet
- 1 km



L'OFFRE DE SERVICES EXISTANTE

193 places de stationnement sont recensées sur le territoire, selon la répartition suivante :

- Arceaux : 132
- Râteliers: 47
- Boxs vélos : 14

Le stationnement existant est principalement réparti au niveau du centre-ville.

L'enjeu dans le cadre du développement du schéma directeur cyclable sera de **renforcer cette offre de stationnement notamment au niveau des pôles générateurs de déplacements identifiés afin de favoriser les déplacements du quotidien.**

La **mise en place de stationnement vélo** à proximité des pôles suivants est primordial :

- Les établissements scolaires
- A proximité des commerces
- Les zones d'activités
- Des aires de loisirs
-



Concernant les services d'achat et de réparation des vélos sur le territoire, l'offre est assez diverses avec la présence , **un réparateur** de vélo en carbone, **d'atelier participatif pour tous** avec l'association Choisir le Vélo (atelier de réparation) et le projet en cours de d'une **Maison du vélo** pour l'association Choisir le vélo.

MOUANS-SARTOUX STATIONNEMENTS VÉLO EXISTANTS

Mouans-Sartoux | Stationnements existants



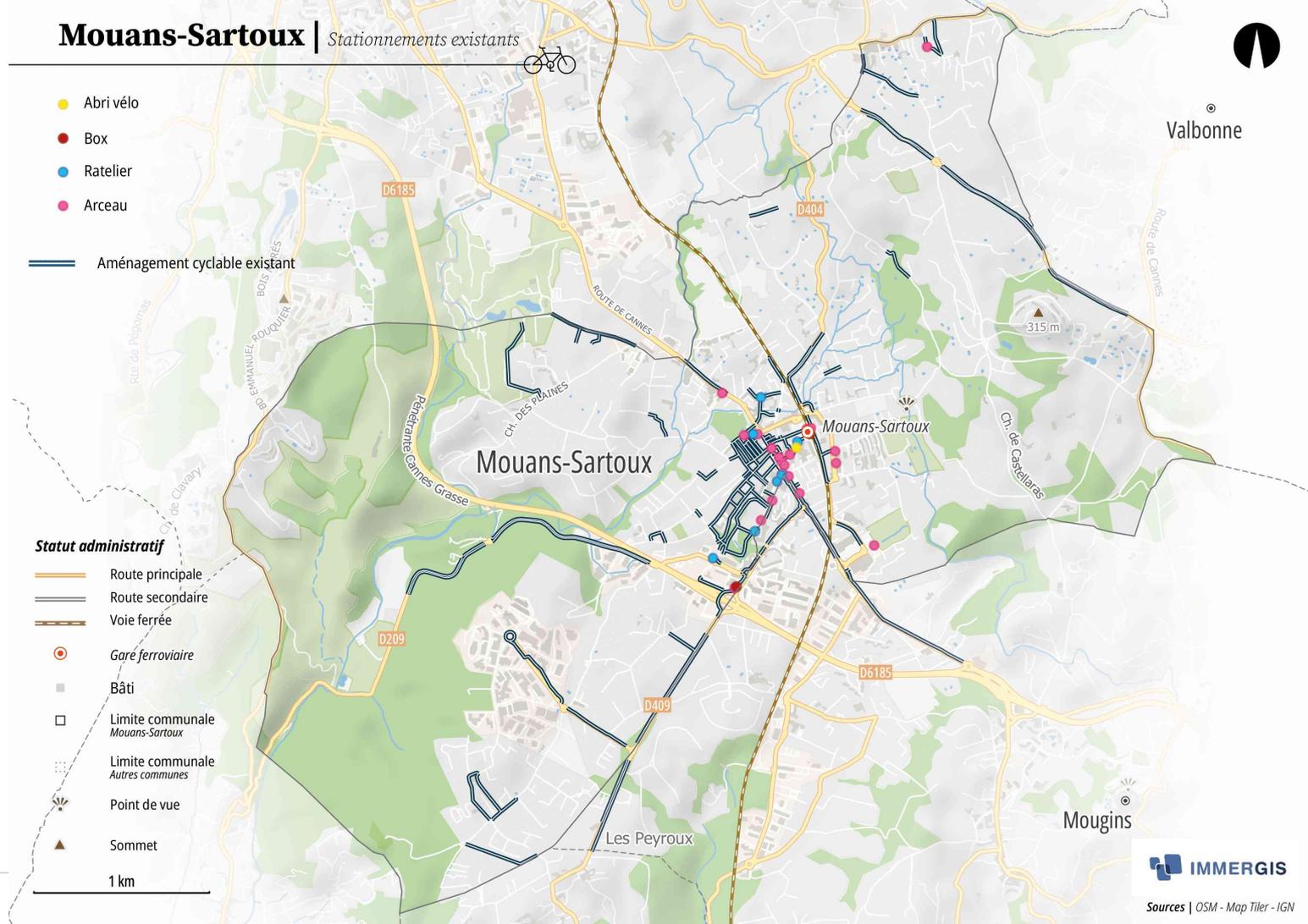
- Abri vélo
- Box
- Ratelier
- Arceau

— Aménagement cyclable existant

Statut administratif

- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- Limite communale Mouans-Sartoux
- Limite communale Autres communes
- ☼ Point de vue
- ▲ Sommet

1 km



Valbonne

315 m

Mouans-Sartoux

Mouans-Sartoux

Les Peyroux

Mougins



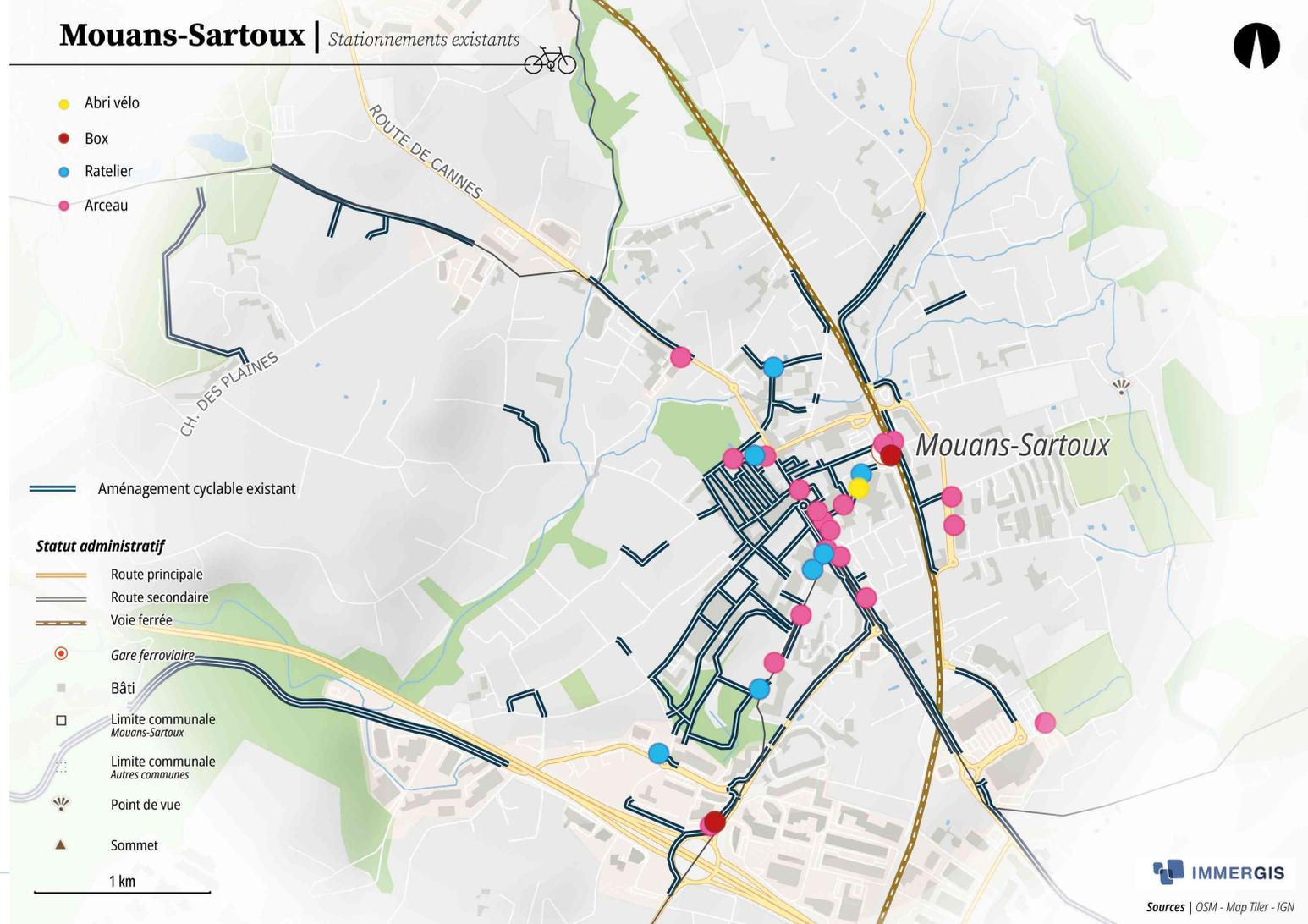
Mouans-Sartoux | Stationnements existants



- Abri vélo
- Box
- Ratelier
- Arceau

Aménagement cyclable existant

- Statut administratif**
- Route principale
 - Route secondaire
 - Voie ferrée
 - Gare ferroviaire
 - Bâti
 - Limite communale Mouans-Sartoux
 - Limite communale Autres communes
 - Point de vue
 - Sommet
 - 1 km



ZOOM : MOUANS-SARTOUX STATIONNEMENTS VÉLO EXISTANTS



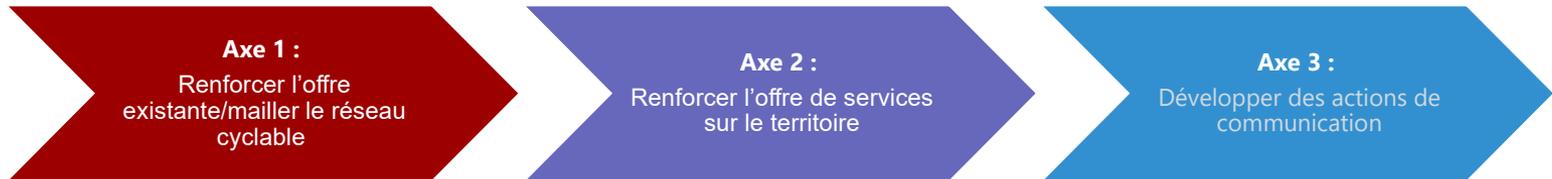
SYNTHÈSE

Objectifs identifiés



- Développer des liaisons vers les EPCI voisins (Grasse, Mougins)
- Développer les aménagements cyclables à **proximité des établissements scolaires et ERP** (voies partagées, zones apaisées).
- **Traiter les discontinuités cyclables** dans la commune et la vétusté de certaines sections.
- **Développer la desserte des plus importantes zones d'activités** (ZA de l'Argile et ZA de Tiragon)
- **Renforcer l'offre de stationnement** dans le centre-ville, à proximité des lieux de vie et des établissements scolaires et des établissements publics.
- **Renforcer les zones apaisées à proximité du centre-ville**
- **Renforcer le jalonnement** pour valoriser les aménagements existants et inviter les cyclistes à prendre ces itinéraires.

STRATÉGIE PROPOSÉE





04 ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

Schéma Directeur
Cyclable

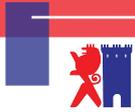
ÉLABORATION DU RÉSEAU CYCLABLE

Sur la base des **éléments du diagnostic terrain, des analyses des données et des rencontres avec les différents acteurs**, le réseau cyclable proposé est construit en vue de :

- Définir les liaisons aux communes limitrophes vers et depuis le centre-ville,
- Desservir les pôles générateurs de déplacements
- Desservir les établissements scolaires
- Desservir les zones d'activité
- Assurer les continuités d'aménagement à partir du réseau existant
- Définir les liaisons vers les quartiers densifiés et les quartiers en voie de densification
- Favoriser l'intermodalité : Vélo - Piéton -Transport collectif - Covoiturage - Voiture
- Proposer des principes d'aménagement des points noirs et les prioriser

Le réseau cyclable projeté porte le ratio d'aménagements à 5,6 mètres linéaires/habitant. Cet objectif est envisageable sur le long terme, soit 10 ans. Afin de réaliser ce projet, **le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire.**

Ainsi quatre phases de projet ont été établies. Les aménagements cyclables prévus dans ces phases dépendent de plusieurs caractéristiques. La page suivante détaille l'ensemble des quatre phases.



ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

CRITÈRES

- Faisabilité technique
- Faisabilité Maîtrise d'œuvre
- Coût
- Foncier
- Desserte des pôles principaux

PHASE 1 : DE 0 A 3 ANS

Développement des axes prioritaires
Desserte des pôles générateurs

PHASE 2 : DE 3 A 5 ANS

Limiter les discontinuités cyclables
Desservir les pôles générateurs restants

PHASE 3 : DE 5 A 7 ANS

Connexion des quartiers résidentiels

PHASE 4 : DE 7 A 10 ANS

Connexion des quartiers résidentiels restants
ou faisabilités plus complexes

Mouans-Sartoux | Phasage

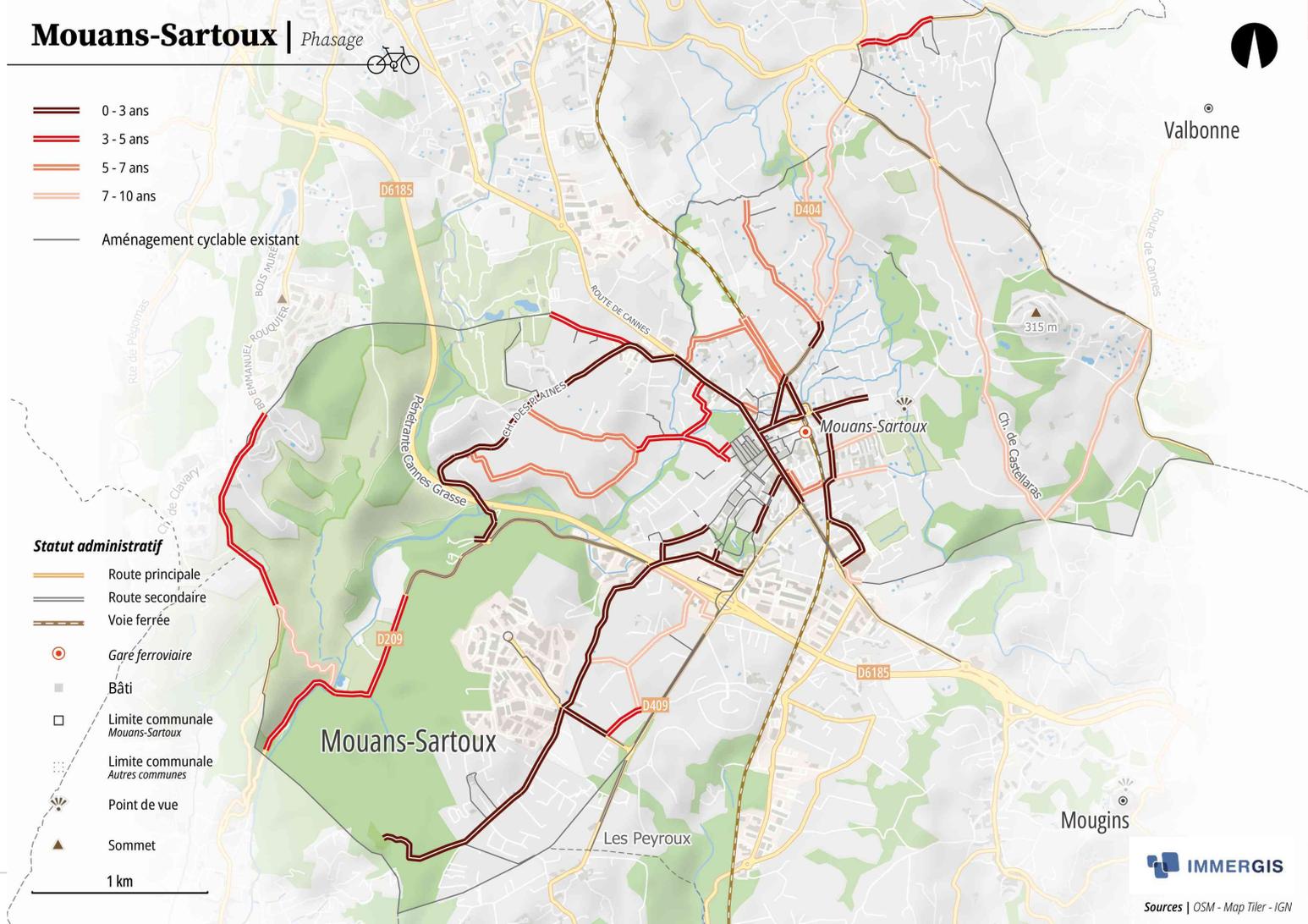


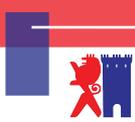
MOUANS SARTOUX - PHASAGE

- 0 - 3 ans
- 3 - 5 ans
- 5 - 7 ans
- 7 - 10 ans
- Aménagement cyclable existant

- Statut administratif**
- Route principale
 - Route secondaire
 - Voie ferrée
 - Gare ferroviaire
 - Bâti
 - Limite communale Mouans-Sartoux
 - Limite communale Autres communes
 - Point de vue
 - Sommet

1 km





CHIFFRAGE GLOBAL ET PHASAGE

• 24,8 km de linéaires cyclables

ÉTAT ACTUEL



Phase 1 : De 0 à 3 ans

- + 9,9 km de linéaires cyclables
- **1 056 830 €**
- Soit : 106 750 €/km

• + 5,1 km de linéaires cyclables

• **432 206 €**

• Soit 864 746€/km

Phase 2 : De 3 à 5 ans

Phase 3 : De 5 à 7 ans

- + 4,7 km de linéaires cyclables
- **148 622 €**
- Soit 31 622€/km

• + 9,3 km de linéaires cyclables

• **392 788€**

• Soit 4 223 €/km

Phase 4 : De 7 à 10 ans

Soit un total de :
53,8 km de linéaires cyclables

Coût global :
2 030 446€

Soit un **budget moyen** de
203 044 €/an

RENFORCER L'OFFRE DE SERVICES

Au regard du diagnostic du stationnement vélo existant, il apparaît nécessaire de développer l'offre afin de permettre à la population de bénéficier d'une offre à proximité des principales destinations mais également de stationner en sécurité.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public (centre-ville, des établissements scolaires, ...)
- Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, ...

Le besoin global de places de stationnement a été estimé à 127 places supplémentaires.

Ainsi, le nombre de place atteindrait 320 sur l'ensemble du territoire en comprenant la création de 112 places de stationnement arceaux et 20 places de stationnement de type boxs vélos sécurisés.

La part d'utilisation du vélo dans les déplacements est aujourd'hui encore faible, de l'ordre de 1,7% sur la commune. Pour développer le vélo, le développement du réseau cyclable et de ses équipements doit s'accompagner du développement de l'offre et des services à destination des cyclistes associés.

Ainsi les services envisagés sont les suivants :

- Développer un jalonnement et une signalétique vélo adaptés afin de trouver facilement son chemin.
- Mettre en place des actions d'événementiels autour du vélo (ateliers vélo, vélo challenge, défi mobilité, balade à vélo, comptage vélo, campagne d'informations, enquêtes, ...)
- *cf : détail dans le plan de communication*

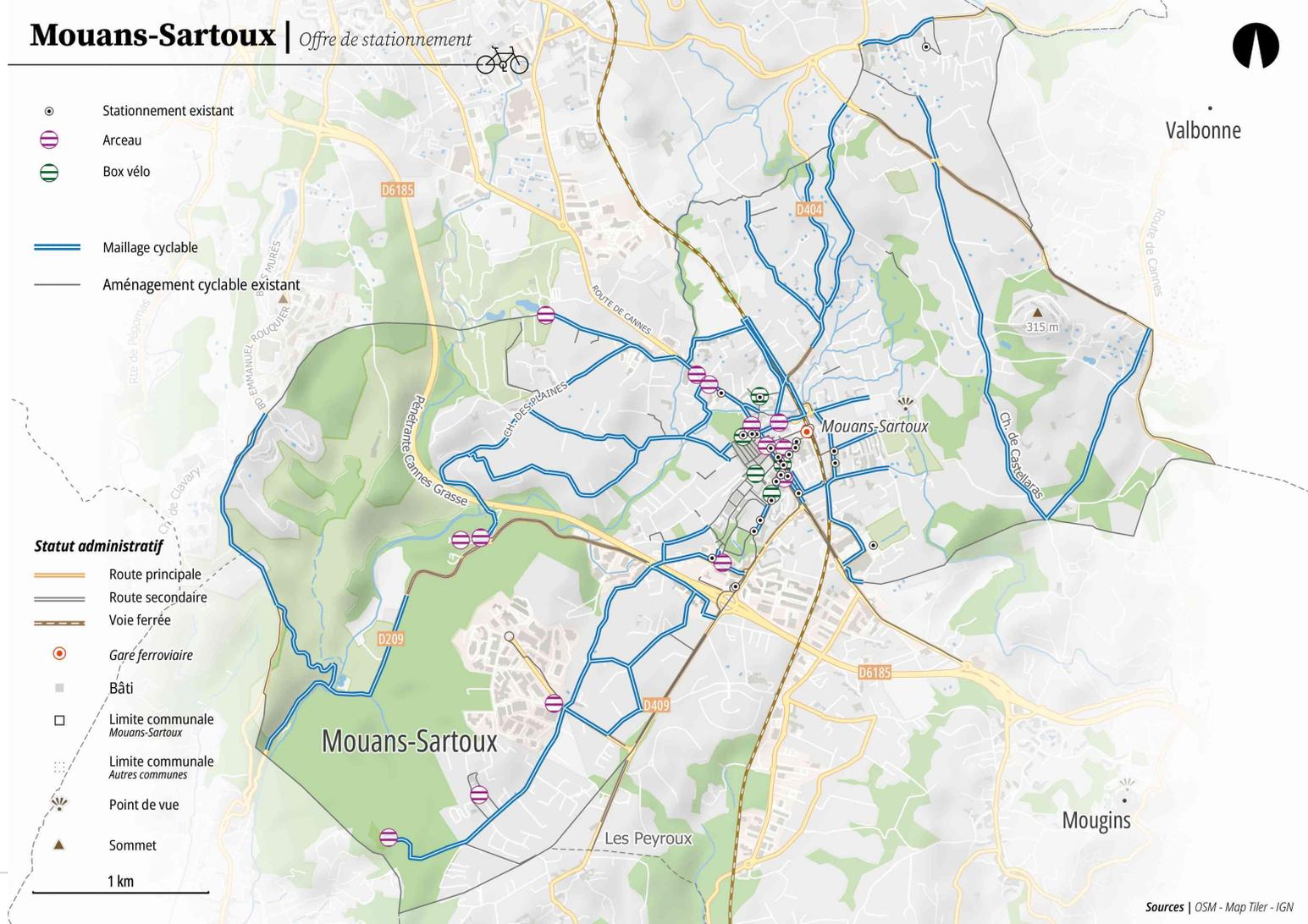


ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

- Stationnement existant
- Arceau
- Box vélo
- Maillage cyclable
- Aménagement cyclable existant

Statut administratif

- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Gare ferroviaire
- Bâti
- Limite communale Mouans-Sartoux
- Limite communale Autres communes
- Point de vue
- Sommet
- 1 km



ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

Mouans-Sartoux | Offre de stationnement



⊙ Stationnement existant

⊙ Arceau

⊙ Box vélo

— Maillage cyclable

— Aménagement cyclable existant

Statut administratif

— Route principale

— Route secondaire

— Voie ferrée

⊙ Gare ferroviaire

Bâti

□ Limite communale
Mouans-Sartoux

⋯ Limite communale
Autres communes

⊙ Point de vue

▲ Sommet

STATIONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacement tels que :

- Établissements scolaires
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé

COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

- Arceau : 220€ < x < 400 €
- Box vélo : ≈2 000 €/place

COÛT GLOBAL : 56 800 €

Le scénario idéal pour un stationnement vélo de qualité sur le territoire serait de **remplacer les râteliers existant (47) par des arceaux vélo** qui sont beaucoup plus adaptés pour les cyclistes. **Le coût supplémentaire représenté par cette opération est estimé à 14 100 €.**



ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

PLAN DE SIGNALÉTIQUE ET DE JALONNEMENT

Deux typologies de jalonnement sont identifiées :

- Un jalonnement **dédié aux axes structurants**
- Un jalonnement **dédié aux réseaux secondaire et tertiaire** permettant aux cyclistes de rejoindre les pôles générateurs de déplacements.

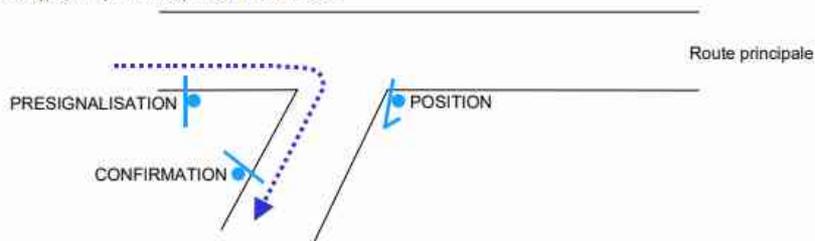
OBJECTIFS DU JALONNEMENT

- Guider le cycliste
- Identifier les itinéraires
- Identifier les pôles générateurs de déplacements
- Augmenter la visibilité du vélo
- Sensibiliser l'ensemble des usagers sur le développement de la pratique du vélo
- Identifier les rabattements vers les centres-villes

MISE EN ŒUVRE DU JALONNEMENT

- Afin de guider aux mieux les cyclistes la mise en place de 3 panneaux de jalonnement est conseillé :
 - 1 - Pré-signalisation
 - 2 - Position
 - 3 - Confirmation

Trois types d'implantations peuvent être réalisés :



- Dans le centre ville de Mouans-Sartoux, au niveau du maillage cyclable, de nombreuses intersections sont présentes. Ainsi la mise en place essentiellement de panneaux de position sera suffisante.
- Les panneaux de pré-signalisation et de confirmation seront nécessaires majoritairement sur les itinéraires en direction des communes voisines et vers les secteurs périphériques, c'est-à-dire plus excentré du centre-ville



RÉSEAU STRUCTURANT

Exemple de déclinaison de la carte d'itinéraires

ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

1 Direction Grasse - Mougins
Mouans Sartoux #tous en selle

2 Direction Ecole François Jacob
Mouans Sartoux #tous en selle

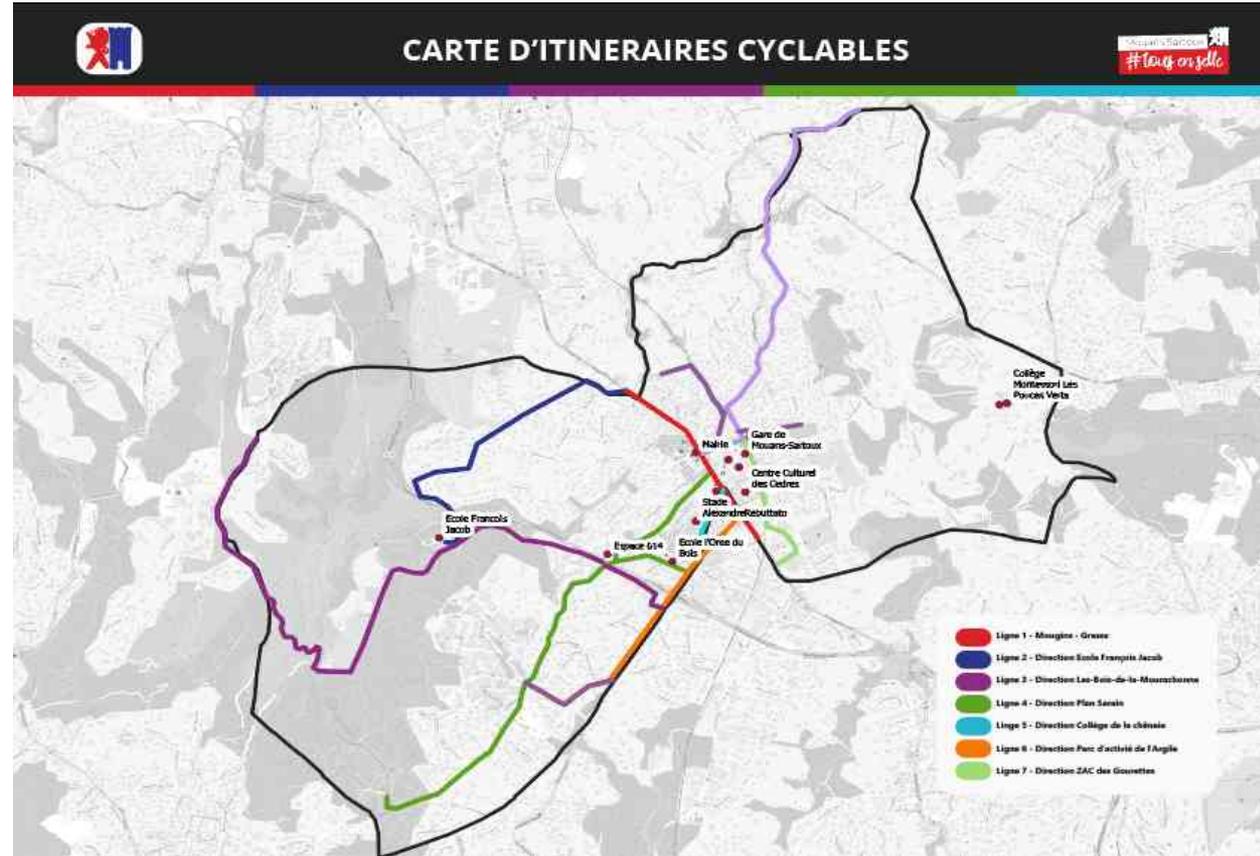
3 Direction Les Bois-de-la-Mourachon
Mouans Sartoux #tous en selle

4 Direction Plan-Sarain
Mouans Sartoux #tous en selle

5 Direction Collège de la Chênale
Mouans Sartoux #tous en selle

6 Direction Parc d'activité de l'Argile
Mouans Sartoux #tous en selle

7 Direction ZAC des Gourettes
Mouans Sartoux #tous en selle



MOUANS-SARTOUX JALONNEMENT

Mouans-Sartoux | Plan de jalonnement



- Pré-signalisation
- Confirmation
- Position
- Maillage cyclable
- Aménagement cyclable existant

Statut administratif

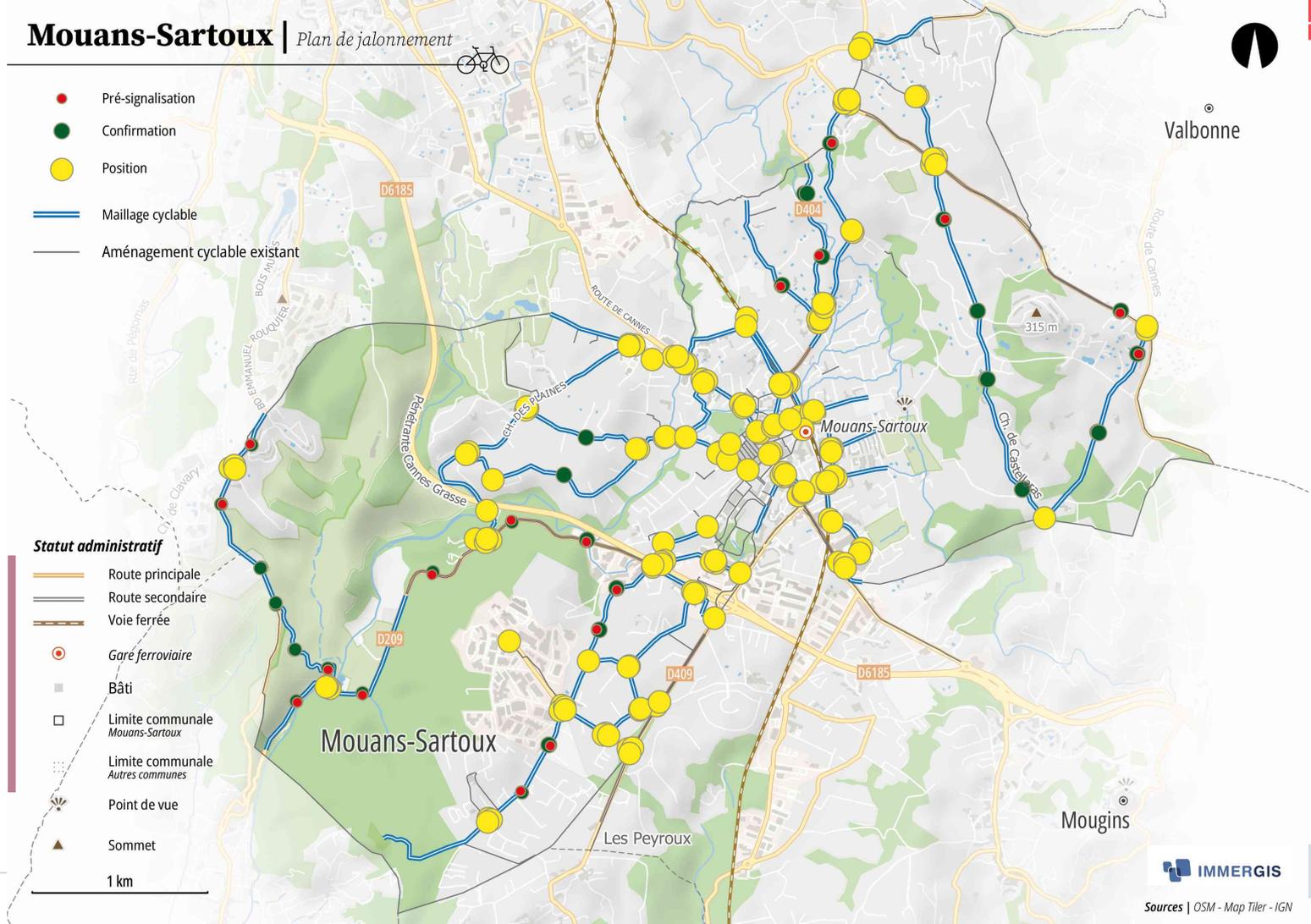
- Route principale
 - Route secondaire
 - Voie ferrée
 - Gare ferroviaire
 - Bâti
 - Limite communale Mouans-Sartoux
 - Limite communale Autres communes
 - ▲ Point de vue
 - ▲ Sommet
- 1 km

JALONNEMENT

Confirmation : 38 panneaux
Position : 148 panneaux
Pré-signalisation : 18
panneaux

Total : 204 panneaux

COÛT GLOBAL : 61 200 €





05 MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE



PLAN D' ACTIONS SUR 10 ANS

MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable communal se déclinera sur 10 ans. Ce plan d'actions permettra d'identifier les axes prioritaires et les montants affectés.

L'objectif de ce plan d'actions vise à favoriser le nombre de déplacements effectués en vélo par les usagers pratiquant déjà le vélo mais surtout de susciter l'intérêt des non-usagers à cette pratique. En effet, en développant les infrastructures, en apportant une nouvelle image du vélo et en mettant en place les services nécessaires, cela permettra de lever certains freins à la pratique du vélo.

Ce plan d'actions s'articule autour des fiches aménagements, des projets de la commune et du plan de communication.

Les fiches aménagements sont focalisées sur les propositions d'aménagement. Ces fiches permettent d'identifier sur chaque tronçon du réseau cyclable, le type d'aménagement préconisé en ayant des informations générales sur l'axe, des spécifications techniques et des données sur le jalonnement et le stationnement. Ces fiches seront une base de travail pour la commune et elles leur permettront de constater les préconisations effectuées sur l'axe étudié avant d'étudier un projet ou des travaux. Des exemples de fiches sont présentées dans cette partie et l'ensemble des fiches sont en annexe du présent document.

Les projets prévus par la commune autour du vélo seront développés dans les diapositives suivantes (savoir rouler à vélo et création d'un atelier participatif)

Le Plan de communication a pour but de développer la pratique du vélo en sensibilisant et en créant un engouement autour de ce mode déplacement.

ÉVALUATION DES COÛTS DE LA POLITIQUE CYCLABLE

La réalisation **du schéma est évaluée à plus de 2 millions d'euros en investissement pour les aménagements à créer.**

Le coût estimé pour les stationnements s'élève à 56 800 € et celui du jalonnement à 61 200 €.

A ces investissements, s'ajoutera le coût de la maîtrise foncière qui n'a pas fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l'élaboration du SDC. En effet, la commune envisage dans un premier temps d'intégrer des emplacements réservés nécessaires dans le Plan Local d'Urbanisme et pourra en parallèle saisir les opportunités de projets émergent.

Compte tenu des montants relativement faibles, le stationnement vélo peut être mis en œuvre dès les premières années de façon à disposer d'une offre homogène et suffisante sur le territoire.

Les investissements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Cyclable, à terme, s'élèvent ainsi globalement **à 2,2 M€ pour Mouans-Sartoux**, avec un reste à charge (compte tenu d'un taux de subvention moyen constaté de 40% sur les nouveaux aménagements cyclables) de l'ordre de 1,3 M€.

Les actions de communication liés au développement du vélo seront sûrement plus importantes les premières années afin de susciter un nouvel engouement à la pratique du vélo, pour des déplacements plus respectueux de l'environnement. Le budget pour cette partie est détaillé dans le plan de communication.

cf : Plan de communication

FICHES D'AMÉNAGEMENT



Chemin des Gourettes



INFORMATION GÉNÉRALES

Objectifs :

Apaisement du centre

Type d'aménagement :

zone 30, chaudiou sans reprise de chaussée, 2 bandes cyclables sans reprise de chaussée, 1 bande cyclable avec reprise de chaussée

Fonction : Utilitaire

Pôles générateurs :

ZAC des Gourettes, Residences Retraite Victoria, Botanic, Grand Jardin, Les Jardins du Musée International de la Parfumerie

SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Longueur : 1079 m

Type de chaussée : 2 x 1 voies

Largeur de chaussée : 6.38 m

Largeur de l'accotement paire : 1.25 m

Largeur de l'accotement impaire : 1.53 m

Niveau de cyclabilité : Moyen

Faisabilité foncière : Public

Coût de l'opération :
32 532 €

Gestion de l'entretien des aménagements : Commune

Entretien des aménagements : Balayage, entretien signalétique

Coût de l'entretien : 777 €

Partenaires techniques : Commune

Partenaires financiers : /

Phasage : 0-3 ans

STATIONNEMENT & JALONNEMENT

Stationnement supplémentaires :

Box vélos : 0
Arceaux : 0

Jalonnements :

Panneau directionnels : 13

Coût du stationnement :

Box vélo : 0 €
Arceau : 0 €

Coût du jalonnement :

3900 €



- Gare
- chaudiou sans reprise de chaussée
- zone 30
- 1 bande cyclable avec reprise de chaussée
- Maillage cyclable
- 2 bandes cyclables sans reprise de chaussée
- Aménagement cyclable existant

INDICATEURS À REMPLIR À L'AVANCEMENT DU SDC

Indicateurs	Etat Actuel	Estimation après la réalisation du projet	Résultat année n+1	Résultat année n+2
Linéaire d'aménagement	/	/	/	/
Suivi de l'accidentologie lié aux cyclistes	0	/	/	/
Fréquentation des places de stationnements sur l'itinéraire	/	/	/	/
Jalonnement	0	13	/	/
Evaluation de la pratique	/	/	/	/

PROJETS EN COURS DE MISE EN OEUVRE

Engagement dans le « Savoir rouler à vélo »
Bornes de réparation
Création d'un atelier vélo participatif



Le service municipal « Enfance et accueil de loisir périscolaire » organise et met en œuvre **un programme pédagogique et pratique** ayant pour but de développer la **pratique du vélo** au sein de ses établissements scolaires.

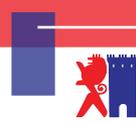
Ce programme est le suivant :

- Activités vélo dans les cycles EPS des écoles
- Activités vélo dans les activités périscolaires
- Atelier « entretenir son vélo » avec l'association Choisir le vélo
- Piste sécurité routière par la Police municipale
- Opérations « roulons vers l'école » avec vélo-bus (encadrants: Animateur et Parents d'élèves)
- Sorties vélo du périscolaire
- Vélo école avec l'association Choisir le Vélo

Ces activités dédiées au développement de la pratique du vélo font appel à plusieurs intervenants : **l'association Choisir le Vélo, la Police Municipale et des animateurs de centres de loisir.**

De plus, les services municipaux ont également mis en place des actions liées à la prévention du risque piéton avec le programme national **Permis piéton** parrainé par la sécurité routière et financé par l'Association Prévention MAIF





SAVOIR ROULER À VÉLO

A partir de **2021**, la commune de Mouans-Sartoux s'engagera dans le « **Savoir rouler à vélo** » au sein de ses 3 écoles maternelles et primaires (Ecole Aimé Legall, Ecole François Jacob et Ecole l'Orée du Bois).

Cette démarche prévue par la commune de Mouans-Sartoux permettra d'apprendre à plus de 1 000 élèves de primaires la pratique du vélo :

- **Savoir pédaler**
- **Savoir circuler**
- **Savoir rouler**

La sécurité routière a déployé un document permettant de connaître la majorité des règles pour circuler à vélo et rouler en toute sécurité (équipements obligatoires, conseils pratiques, ...). Ce prospectus est exposé dans les diapositives suivantes.



À SAVOIR

Le double sens cyclable dans les zones 30, les zones de rencontre et les aires piétonnes



Le double sens cyclable est une voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles et des engins de déplacement personnel motorisés.

Cette règle est appliquée à l'ensemble des voies limitées à 30 km/h, aux zones de rencontre et aux aires piétonnes, sauf décision contraire prise par l'autorité de police.

Les doubles sens cyclables peuvent également se rencontrer sur des voies à 50 km/h. Dans ce cas, des panneaux et marquages au sol doivent obligatoirement les signaler.

Le cédez-le-passage cycliste au feu



Au niveau de certains feux de circulation et lorsque la signalisation le permet, les cyclistes peuvent aller dans la ou les directions indiquées par les flèches, sans s'arrêter au feu rouge mais en cédant le passage aux piétons et aux usagers de la voie sécante.

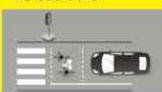


Autres facilités de franchissement des feux en faveur des cyclistes



Il existe également des feux d'autorisation conditionnelle de franchissement pour les cyclistes.

Le sas vélo



Le sas vélo est un espace réservé à un feu de signalisation aux cyclistes et aux conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés.

Il est situé entre la ligne d'arrêt destinée aux autres véhicules et un passage piéton. Il permet aux cyclistes de se placer devant les véhicules à moteur pour démarrer en toute sécurité.

La route est un espace qui se partage, ce qui implique un respect mutuel de la part de ceux qui s'y déplacent.

Le cycliste, comme l'automobiliste, doit appliquer les règles du code de la route qui garantissent sa sécurité et celle des autres usagers. Pour rouler sans se mettre en danger, le cycliste doit impérativement disposer d'un vélo en bon état, bien équipé, et surtout connaître et appliquer les règles élémentaires de déplacement, en ville et hors agglomération, de jour, comme de nuit.

LES PRINCIPALES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

INFRACTION	AMENDE FORFAITAIRE
Défaut d'éclairage	11 €
Changement de direction sans avertissement préalable	35 €
Circuler à plus de 2 de front sur la chaussée	35 €
Avoir un passager sur son vélo (sans siège fixé au véhicule)	35 €
Remorquage	35 €
Dépassement de la vitesse maximale autorisée*	35 €
Non respect de l'arrêt au feu orange	35 €
Défaut de freinage	60 €
Circuler sur le trottoir en agglomération	135 €
Tenir en main son téléphone ou porter des écouteurs	135 €
Rouler en sens interdit	135 €
Non-respect de l'arrêt au feu rouge	135 €
Non-respect de l'arrêt à un stop	135 €
Remonter les files par la droite	135 €
Circulation sous l'emprise de l'alcool (entre 0,2 et 0,4 mg/l d'air expiré)	135 €
Vitesse inadaptée au regard des circonstances*	135 €
Dépassement sans avertissement préalable	135 €
Non respect de la priorité de passage à l'égard des piétons	135 €

*La différence entre dépassement de la vitesse (35 €) et vitesse inadaptée au regard des circonstances (135 €) est que dans le second cas, le cycliste peut respecter la limitation de vitesse mais ignorer volontairement un risque croisement de piétons, virages, etc.

En savoir plus ?
securite-routiere.gouv.fr



twitter.com/routeplusseur

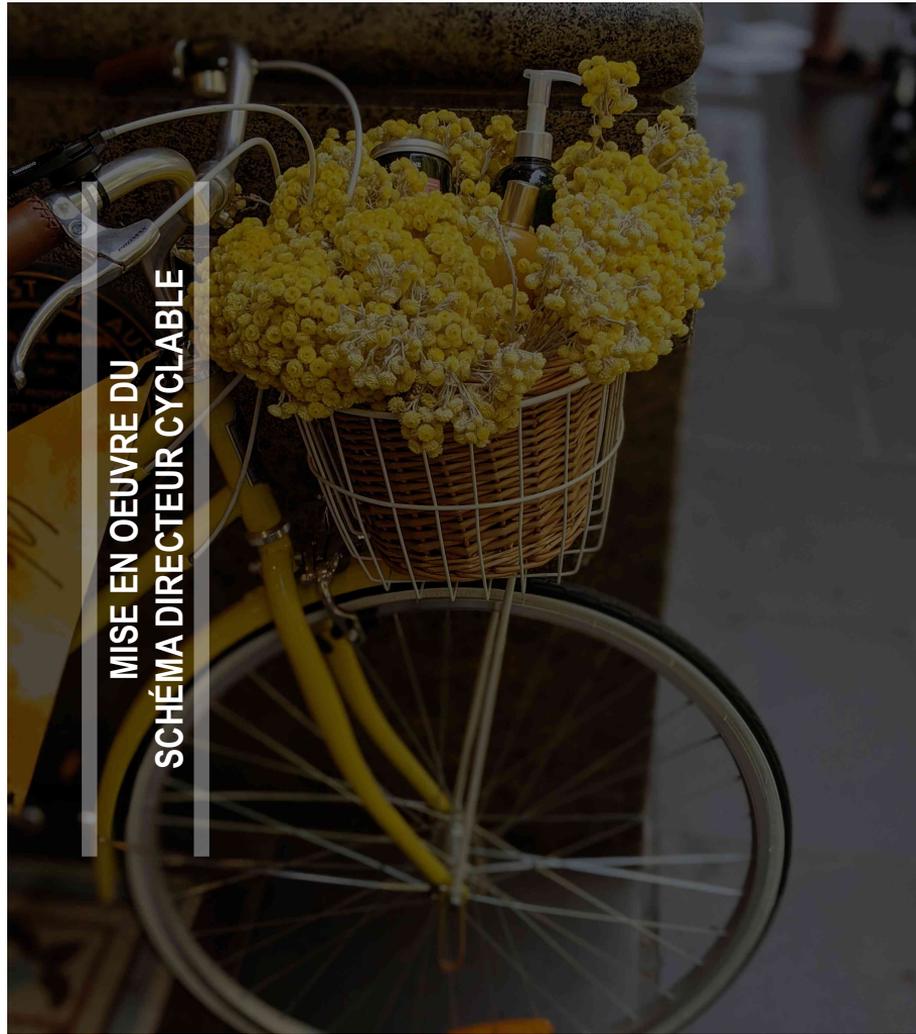


Ministère de l'Intérieur
 Délégation à la sécurité routière
 Immeuble Garantie - Place Beauvau - 75800 PARIS CEDEX 08

CIRCULER À VÉLO ROULEZ EN TOUTE SÉCURITÉ



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE



STATIONS DE RÉPARATION VÉLO

La ville de Mouans-Sartoux déploie des **stations de réparation vélo sur la commune**. Cette démarche permet de développer la pratique du vélo aussi bien pour les usagers du quotidien que les cyclotouristes.

L'objectif de cette démarche est d'offrir un service à destination de la population et de tous les usagers du vélo.

Les résultats attendus sont les suivants :

- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien
- Vision du vélo comme une solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par la stratégie de ruissellement)
- Un accompagnement à la hausse de la fréquentation cyclotouriste sur la commune

ATELIER VÉLO PARTICIPATIF

La ville de Mouans-Sartoux dispose déjà sur sa commune d'un atelier vélo participatif mis en place par l'association Choisir le Vélo. La commune souhaite mettre à disposition un local pour cette association.

Cet atelier met à disposition **des outils, des pièces détachées et des conseils pour permettre aux cyclistes d'entretenir et de réparer eux-mêmes leurs vélos**. Leurs activités, volontairement accessibles à tous, sont développées dans une démarche locale, solidaire et conviviale.

PLAN DE COMMUNICATION





Objectifs de communication :

- Définir un programme d'animations afin d'accompagner les habitants au changement vers les mobilités durables
- Revaloriser l'utilisation du vélo et inciter à l'utiliser davantage
- Créer une culture vélo sur le territoire
- Mettre en avant les services et l'offre vélo sur le territoire
- Pour augmenter la notoriété des campagnes de promotion en faveur des déplacements des cyclistes, la Ville de Mouans-Sartoux a créé une identité visuelle pour accompagner les actions de sensibilisation et la communication événementielle.



Actions de communication et de sensibilisation :

- Des campagnes d'incitation auprès du grand public avec les cibles prioritaires : scolaires, étudiants, nouveaux habitants... Ces campagnes pourront se faire sous la thématique de la santé, de la sécurité et des avantages en temps de parcours.
- **Une campagne de sensibilisation au respect de la part des non-cyclistes** : automobilistes, avec les autos écoles, campagnes d'affichage et de changement de comportements sont également envisagées.
- **Une campagne sur la sécurité des cyclistes** : éclairage, port du casque...
- **Animations dans les écoles et les périscolaires**, pour apprendre aux jeunes à faire du vélo ou à être prudents sur la route (Savoir rouler à vélo)

Une communication continue :

La Ville de Mouans-Sartoux permettra aux administrés une communication continue grâce aux différents canaux mis en place. Toute l'information référente au Schéma Directeur Cyclable et ses évolutions ainsi que les nouveaux itinéraires et services vélo seront disponibles à tout moment sur ces différents canaux.

MÉTHODOLOGIE ET SUIVIE DU SCHÉMA



Mouans Sartoux



#tous en selle

Les outils de suivi et d'évaluation du schéma directeur cyclable seront :

- Les fiches aménagement (vu précédemment), permettent via le tableau des indicateurs de suivre l'évolution de la pratique cyclable.
- **Le « Cycloscope »**, outil de suivi des politiques cyclables de l'ADEME développé en 3 axes :
- Études
- Expérimentation de services vélo
- Communication, animation et sensibilisation






**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

