



Mougins autrement

LISTE DE GAUCHE, ÉCOLOGISTE ET CITOYENNE

Mougins le 17 février 2011

à Monsieur le Commissaire enquêteur,
Enquête Publique PDU
57avenue Pierre Sépard
BP31036
06131 Grasse
Sous couvert des Services techniques
municipaux de la mairie de Mougins
330 chemin de la Plaine - 06250 Mougins

Objet : Enquête publique sur le PDU

Monsieur,

Les élus de notre liste « Mougins autrement » ont suivi d'élaboration du PDU du syndicat mixte Sillages. En ayant débattu avec nos colistiers, nous souhaitons porter à votre connaissance les remarques que ce document nous inspire.

Sommaire

1- Observations préliminaires - Gouvernance	1
2- La nécessité de faire diminuer sensiblement l'usage de la voiture.....	3
3- Promouvoir toutes les solutions alternatives à la voiture.....	3
4- Définir un meilleur usage de la voirie	3
5- Développement des réseaux de transport en commun.....	4
6- Coordonner tous les modes de déplacements	6
7- Stationnement et parcs relais	6
8- Logistique ; circulation et livraison des marchandises	7
9- Rechercher la cohérence de l'urbanisation et des axes de transports	7
10- Conclusion	8

1- Observations préliminaires - Gouvernance

Les différentes Autorités Organisatrices de Transport (AOT) des Alpes Maritimes gèrent chacune des territoires dont le découpage géographique est particulièrement incohérent.

Les territoires des SCoT CASA et SCoT Ouest AM sont découpés dans le sens Nord Sud alors que les cohérences du territoire sont également Est Ouest comme la DTA l'a très bien montré (planches 1). Les AOT correspondent à des périmètres de transports urbains sans aucune cohérence avec la réalité des déplacements (voir planche 2). »

Le sentiment général qui domine après lecture des documents, c'est l'insuffisance de ce PDU par rapport aux besoins immenses en matière de transports en commun, de modes de déplacements doux, de covoiturage et de communication. Insuffisance dans l'amélioration de l'existant, et insuffisance dans la création de nouvelles lignes, de pistes cyclables, de trottoirs, de parc relais et de sites propres. Insuffisance notoire également par rapport à la législation en vigueur : les

objectifs de chaque action sont très ambitieux, mais l'action concrète qui en découle est souvent insignifiant, et le financement est quasi inexistant, sauf pour l'action phare de ce PDU : le funiculaire de Grasse qui, à lui seul, consomme 34 millions d'euros sur un budget total de 43 millions d'euros en 6 ans, y compris les frais de fonctionnement.

Planche 1 : Lois Littoral et Montagne [DTA 06 (1997-2003)] & SCoT dans les Alpes-Maritimes

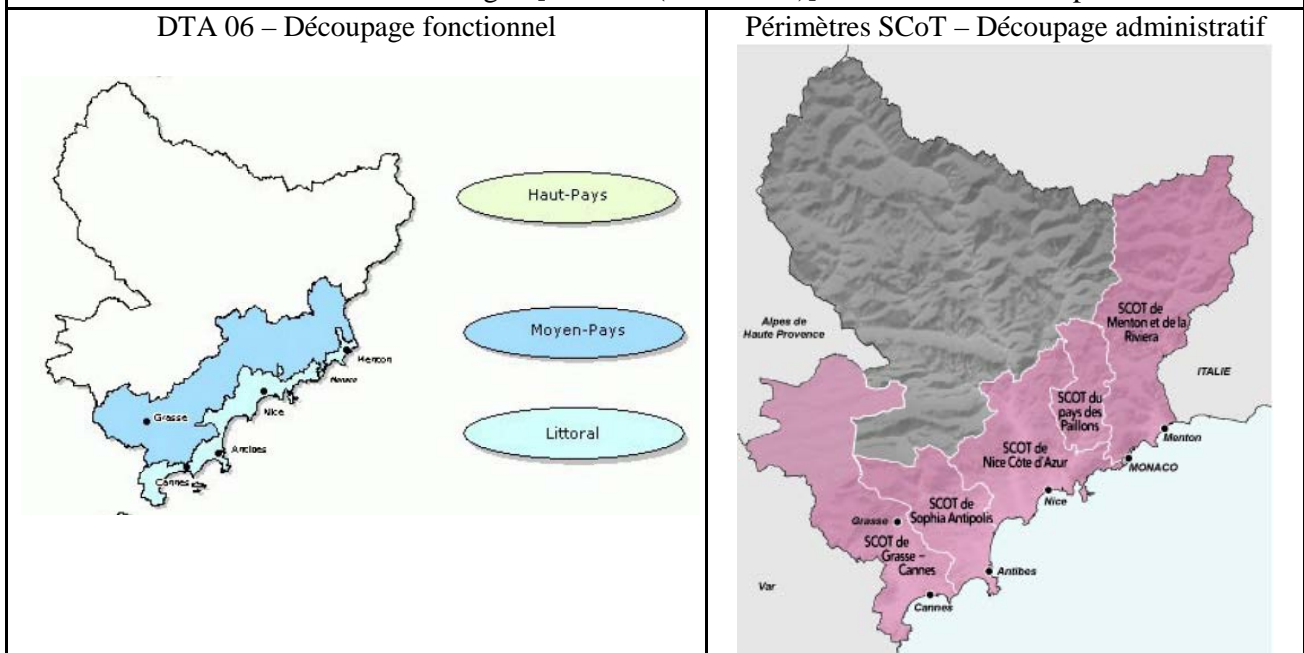
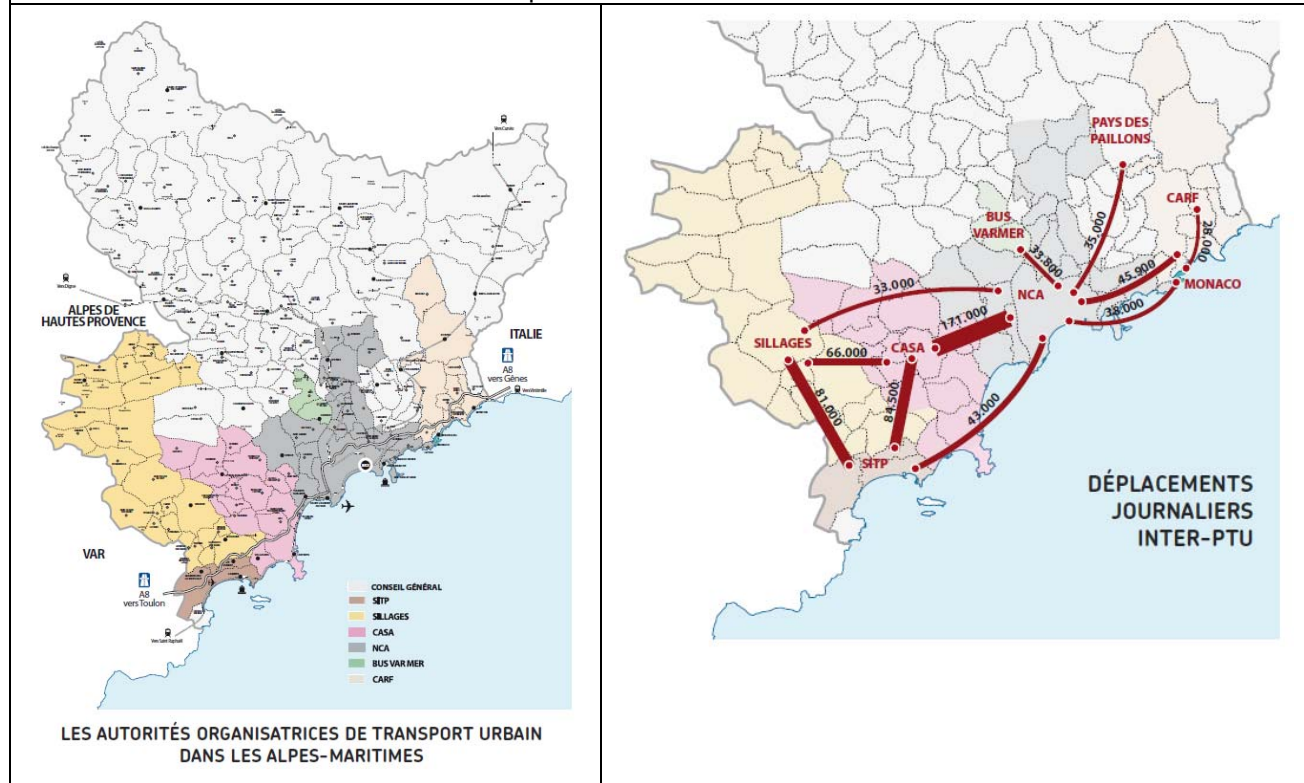


Planche 2 – Les AOTU et la réalité des déplacements



La réalité des échanges entre les TPU Sillage, SIPT et CASA montre que le morcellement artificiel des PTU est un frein à la bonne gouvernance

Il n'existe pas de ligne directe entre Mougins et Antibes, pas de ligne entre Mougins le haut et Sophia, quelques bus par jour seulement entre Mougins et Sophia. Le Périmètre des Transports Urbains Sillage n'est pas pertinent pour construire un véritable projet de déplacements sur le secteur Ouest des Alpes Maritimes. Il est clair qu'une autorité unique des transports pour l'ensemble du département s'impose.

2- La nécessité de faire diminuer sensiblement l'usage de la voiture

Plutôt que de parler de « reconquête de clientèle » nous préférions entendre le terme de reconquête d'usagers même si l'aspect commercial est cher à VEOLIA. Nous devons considérer la question des déplacements comme une opération de service public.

L'objectif que nous aimerions voir affiché prioritairement est celui de la diminution de l'usage de la voiture particulière.

En effet, les perspectives de diminution de la production des énergies fossiles, et particulièrement les produits pétroliers avec le phénomène du pic pétrolier tel qu'il est analysé par les autorités mondiales (*The Oil Drum*) qui indique notamment : « Il n'est pas du tout impossible que nous soyons au début du plateau de production mondiale, plateau qui pourrait durer encore 5 à 10 ans avant un déclin marqué de cette production.... auquel il va bien falloir s'adapter. »¹

Par ailleurs la tendance confirmée du réchauffement climatique (plan climat et le facteur 4) implique la recherche systématique de réduction des gaz à effet de serre produits par les transports routiers.

Notre région est soumise à de fortes pollutions dues à l'ozone. La pollution résultant de la circulation automobile doit absolument être réduite.

La circulation automobile est la cause d'une insécurité routière qui n'a pas encore été maîtrisée. Enfin les encombrements et les bouchons provoquent des pertes de temps et du stress pour les personnes.

3- Promouvoir toutes les solutions alternatives à la voiture

Diminuer la circulation des véhicules individuels nécessite des actions importantes pour :

- Augmenter l'usage des transports en commun et donc, il convient de rendre les TC mieux organisés, plus attractifs, plus rapides, plus fiables et plus fréquents.
- Promouvoir une priorité au covoiturage dans le cadre des PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise).
- Développer les modes doux en leur offrant sécurité, infrastructures et reconnaissance dans le domaine urbain comme en périphérie des agglomérations.

Ce PDU ne répond pas à ces critères et ne propose pas les moyens de ses objectifs.

4- Définir un meilleur usage de la voirie

Partage de la voirie. Les principes de partage de la voirie doivent être affirmés pour donner la place aux autres modes, transports en commun, deux roues et piétons. La circulation des voitures doit être contrainte partout où le partage de la voirie est nécessaire.

Sécurité routière Le PDU s'attache à analyser la sécurité routière liée aux transports bus essentiellement.

L'étude sécurité devrait s'étendre à tous les domaines de la voirie routière autant en agglomération que dans les zones moins urbanisées.

Une telle étude devrait permettre de mettre en évidence les secteurs accidentogènes, les conflits de partage et permettre aux collectivités de requalifier leurs voiries pour créer des routes apaisées.

Développement des modes doux. Les modes doux sont complètement délaissés par absence d'aménagements. Leur espace est ouvert à la voiture qui fait la loi sur la route ; les autres usagers n'y trouvent plus leur place. L'absence de trottoir interdit tout simplement la marche à pied et l'utilisateur prendra sa voiture quand il pourrait rester piéton !

L'usage du vélo n'est pas rédhitoire dans notre région, sous prétexte de trop de déclivité. Le cycliste doit pouvoir circuler dans un espace protégé. La mise en place d'un schéma de pistes cyclables coordonné du réseau du Conseil Général et des communes avec des prescriptions d'aménagement permettant un réel partage de la voirie dans le respect de la sécurité et de la cohérence est impératif.

Les propositions du PDU sont inexistantes dans le domaine des modes doux.

¹ Source : « *The Oil Drum* » - Document tiré du site Internet de Jean-Marc Jancovici, expert indépendant en énergie et bilan carbone, http://www.manicore.com/documentation/petrole/pic_passe_petrole.html

5- Développement des réseaux de transport en commun

Pour augmenter l'usage des TC et donc diminuer la circulation des véhicules individuels, il convient de rendre les TC plus attractifs, plus rapides, plus fiables et plus fréquents. Ce PDU ne répond pas à ces critères.

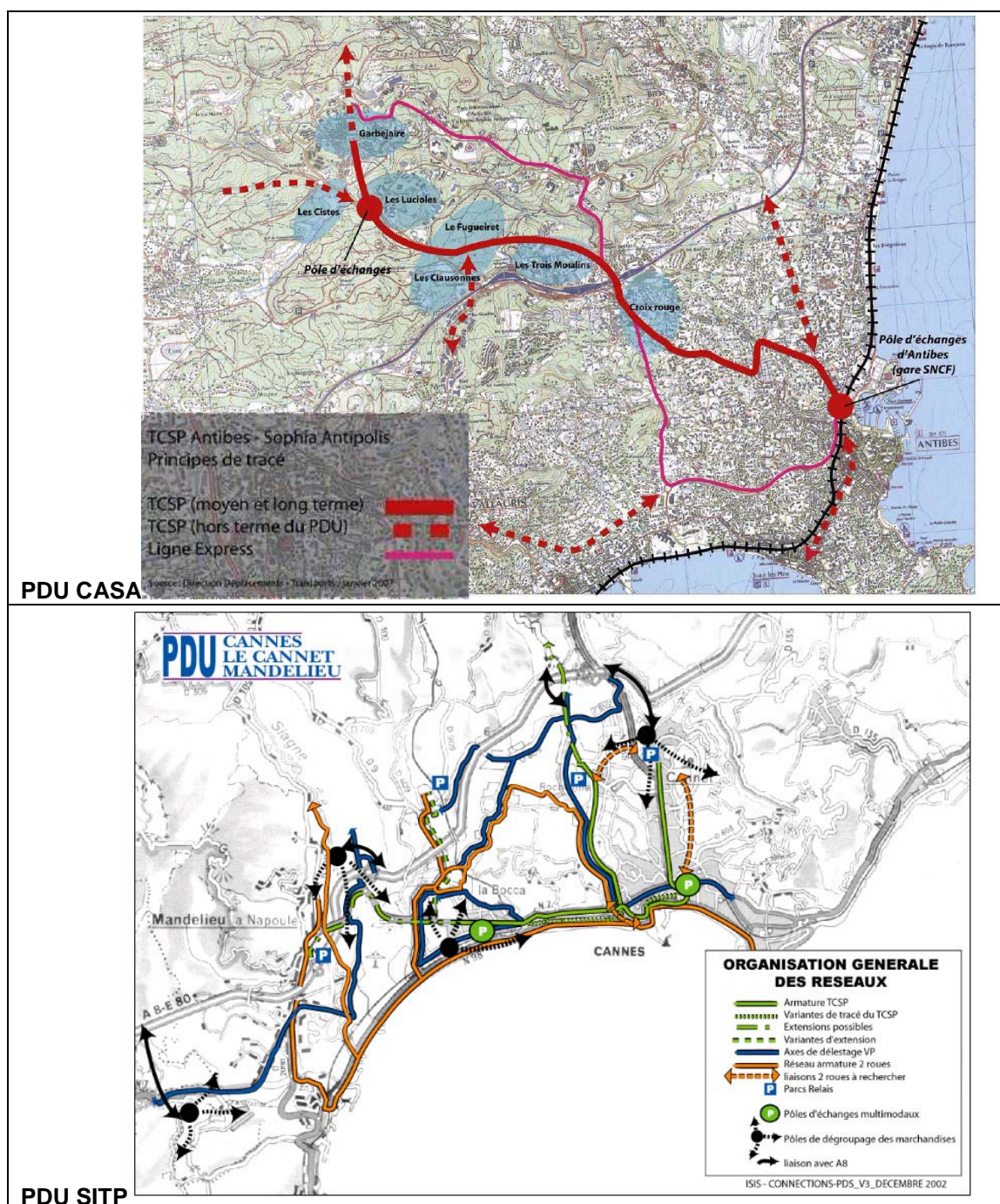
5-1 Le système de desserte du haut pays n'est pas incitatif.

Action 4, redéploiement des moyens sur le secteur nord : depuis la reprise par Sillages du transport à la demande dans le haut pays, le nombre d'usagers a fortement diminué, notamment en raison de la mise en place d'une carte d'accès obligatoire, obtenu seulement après la constitution d'un dossier administratif lourd, qui dissuade les habitants à l'année et interdit l'accès aux usagers occasionnels.

Faciliter la desserte en TC du Haut Pays, au-delà des déplacements proprement dits, aura pour effet de renforcer la cohésion sociale ; c'est là un rôle de service public.

5-2 Quelles liaisons vers Cannes, Sophia Antipolis et Antibes ?

Les deux PDU voisins SITP et CASA ont amorcé un schéma de liaison future vers le PTU Sillages. Voir ci-dessous :



Les liaisons extérieures du PTU Sillages se font essentiellement avec Le Cannet, Mandelieu, Cannes (SITP) et avec Valbonne, Sophia et Antibes, voir Vallauris (CASA). Les échanges importants se pratiquent en voiture individuelle provoquant des bouchons et la saturation des axes routiers particulièrement pendant les mouvements pendulaires domicile travail. Le SITP et la CASA ont chacun produit et approuvé leur PDU. Il serait indispensable de mettre en cohérence les trois PDU.

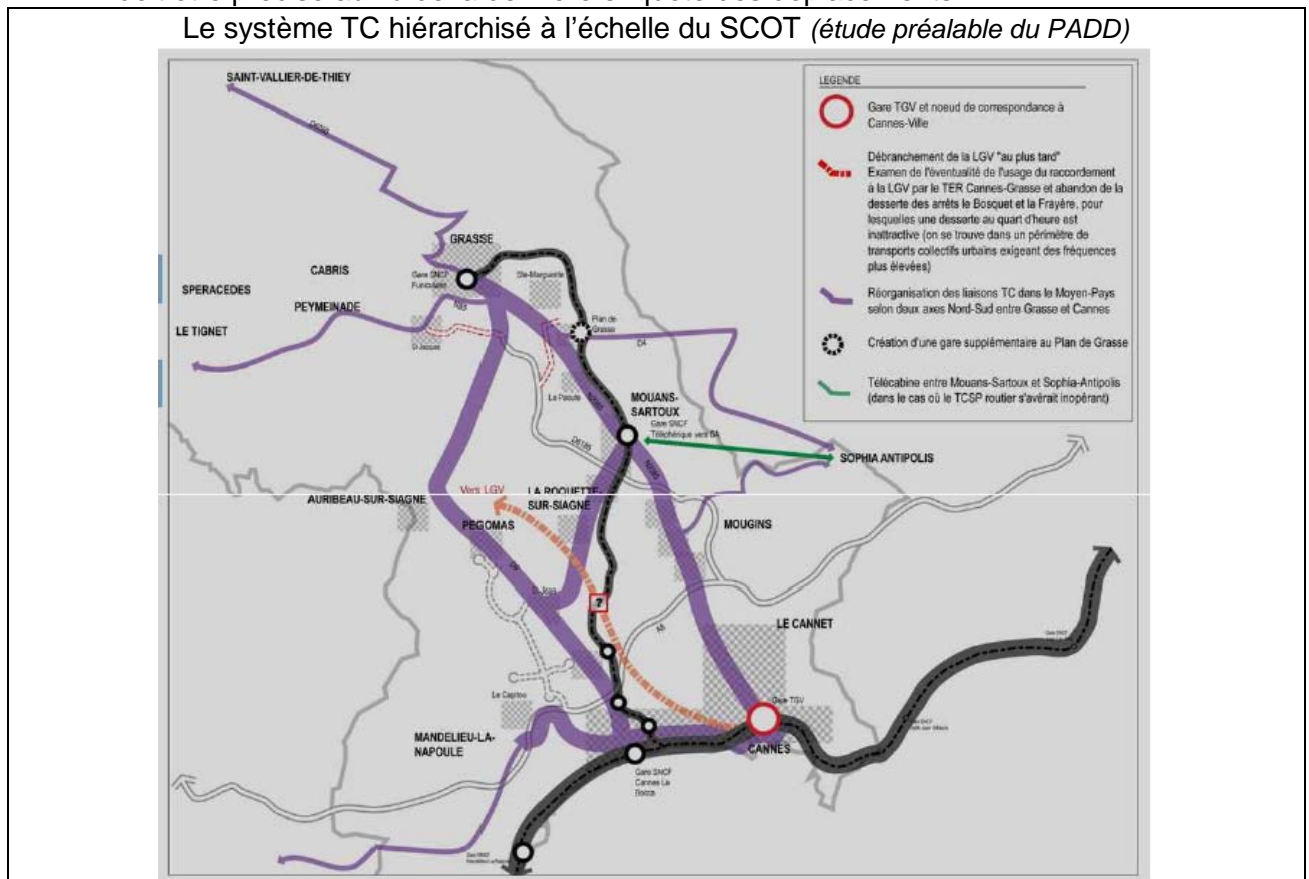
La CASA prévoit une prolongation de son TCSP vers l'Ouest (Mougins, Mouans-Sartoux). Le SITP prévoit la prolongation éventuelle de son TCSP du Cannet vers Mougins. Il est fort regrettable que le PDU Sillages ne cherche pas à relier ces projets dont l'utilité et la cohérence a par ailleurs été soulignée dans la DTA 06 (Directive d'Aménagement du Territoire).

5-3 Schéma, hiérarchisation, niveaux service

Le SCOT Ouest a apporté une première réflexion sur le schéma des transports en commun (voir ci-dessous) :

- Le choix du système de transport en commun en site propre est structurant pour orienter l'organisation à venir du territoire
- Un système organisé de TC en site propre hiérarchisé à partir d'une gare TGV, aménagée quai à quai avec la ligne littorale et le TER Cannes-Grasse
- Le développement de l'urbanisation à venir est articulé au nouveau système de TCSP et doit être précisé au vu de la dernière enquête des déplacements.

Le système TC hiérarchisé à l'échelle du SCOT (étude préalable du PADD)



Ces pistes de travail sont particulièrement intéressantes car elles proposent de structurer le réseau pour en faire un véritable réseau capable de concurrencer la voiture. Un réseau structurant et hiérarchisé, épine dorsale avec ses ramifications permettant de desservir efficacement les zones urbanisées.

Le PDU est loin de cette réflexion. Ses perspectives restent limitées à des améliorations ponctuelles de son réseau de transport. Seul le projet de funiculaire de Grasse et l'intermodalité de la gare de Grasse sont une innovation intéressante (actions 1, 2 et 7).

L'action 11 propose la création d'un TCSP entre Grasse et Mouans Sartoux pour la ligne 600. Pourquoi ne pas la prolonger jusqu'à Cannes ? Cette ligne souffre notamment de sa fréquence insuffisante, de son irrégularité et de sa surcharge en heure de pointe.

On peut regretter que l'idée d'un TCSP Grasse Mouans-Sartoux ne se justifie que par une amélioration de la desserte locale et n'ait pas l'ambition de devenir un tronçon de réseau structurant prolongé et maillé.

5-4 fixer un objectif d'utilisation des TC au terme du PDU

L'action 23 consiste à faire le suivi du PDU. Il aurait été utile de se fixer un objectif en matière de transport en commun fixant une part de déplacements par les TC en augmentation sensible par rapport à la situation actuelle comme par exemple le doublement du nombre d'usagers des TC.

5-5 Des règles de déontologie pour les infrastructures de déplacement

Nous suggérons de n'entreprendre aucune réalisation routière avant d'avoir engagé la réalisation du réseau TCSP structurant.

Au nombre des projets TCSP structurants doivent figurer :

- le TCSP Gare de Grasse Mouans-Sartoux Mougins Cannes
- le TCSP Mouans-Sartoux – Sophia (via Mougins)

Enfin tout projet routier doit être conçu en compatibilité avec une conversion TCSP ultérieure

6- Coordonner tous les modes de déplacements

D'une manière générale l'intermodalité doit être conçue à partir de nœuds de correspondance situés au cœur ou à proximité immédiate des noyaux villageois et urbains ; en accordant une importance primordiale aux aménités des lieux ; dans une vision prospective de l'évolution du tourisme en faveur des transports publics et des modes doux.

La coordination de tous les modes de déplacements doit intervenir à tous les niveaux pour assurer la continuité du déplacement sans rupture ni attente ; Train-Tram ou Train-bus à haut niveau de service, TCSP-bus urbains et aussi bus ou TCSP avec les circulations piétons et vélos

7- Stationnement et parcs relais

Le PDU stipule bien que le flux principal de transit de son territoire se situe entre Cannes, Mougins et Valbonne. Or, rien n'est proposé en termes d'amélioration des transports en commun, hormis « un parc relais aux Bréguières au cas où un échangeur y verrait le jour ».

« Parc relais aux Bréguières au cas où un échangeur y verrait le jour »

1 – L'accessibilité extrêmement mauvaise des Bréguières provoquera des nuisances et des bouchons inacceptables.

En effet les voies d'accès aux Bréguières depuis le Cannet, Vallauris et Mougins, route des Bréguières à très forte déclivité, chemin des Collines et du Belvédère déjà surchargés par de la desserte locale et du transit parasite ne peuvent pas supporter un surcroît de trafic. De la même manière les routes menant à Sophia sont déjà saturées ce qui pénaliserait des navettes TC éventuelles.

Les Bréguières ne sont situés sur aucune ligne de TC reliant avec régularité Le Cannet Cannes et Mougins ; la circulation de bus sur les voies décrites ci-dessus n'est pas appropriée.

2 – L'Echangeur des Bréguières ne verra jamais le jour

Le projet d'échangeur, bien que réclamé par le Maire de Mougins, n'est pas autorisé sur l'A8. Le projet a été présenté dans le SCoT de la CASA en tant que "diffuseur autoroutier" permettant des échanges avec le réseau local à partir de l'A8 Ouest vers Sophia. Bien que sa définition n'en soit pas donnée, il semble qu'il s'agisse là d'un "demi-échangeur" (au sens courant de l'expression).

Or, la DTA ne prévoit pas de nouvel échangeur sur l'A8 hormis celui de Biot et, depuis, dans une réponse à une question écrite posée dans le cadre du débat public sur le projet de contournement routier de Nice, à savoir :

"Est-ce qu'une sortie d'autoroute serait prévue aux Bréguières Mougins dans un des scénarios ?"

L'Etat s'y est déclaré opposé :

"Dans le cas d'une solution longue, une bifurcation autoroutière, et non un échangeur, serait prévue aux Bréguières." [Réponse écrite en date du 23.03.2006 du DDE 06, Jean-Marie CARTERAC].

On remarquera par ailleurs qu'une telle proposition d'échangeur, si elle était présentée dans la perspective d'amorcer la déviation autoroutière de Nice (solution longue) [alors qu'à ce jour aucune solution définitive n'est retenue], ne serait pas techniquement compatible avec la simple bifurcation autoroutière de la dite déviation.

Quoi qu'il en soit, si ce projet était maintenu, on ne peut que s'attendre à des effets négatifs :

Si l'ouvrage était réalisé sans continuité autoroutière, il deviendrait un véritable échangeur de desserte ouest de Sophia et constituerait une formidable incitation à la spéculation foncière et à l'ouverture à l'urbanisation des territoires mieux desservis soit dans le périmètre de Sophia soit sur les espaces formant la coupure verte des parcs de la Brague, Sartoux et la Valmasque ainsi que leurs zones naturelles périphériques.

Le tracé autoroutier lui-même n'est pas précisé et serait susceptible d'avoir un impact important sur les zones naturelles.

Un accès autoroutier supplémentaire consacrerait l'usage de la voiture particulière que nous voulons limiter. De plus il contribuerait à surcharger le trafic de l'A8 à l'ouest et l'échangeur de Cannes Mougins déjà largement saturé.

Il convient de créer sans attendre un parc relais à la sortie de l'échangeur de Cannes, avec mise en place d'un TC prioritaire, faute de site propre, entre ce parc relais et Sophia, ainsi qu'une priorité au covoiturage dans le cadre des PDE.

8- Logistique ; circulation et livraison des marchandises

L'aspect livraison de marchandises et la logistique qu'elle demande est évoqué dans le PDU sans aucune proposition concrète d'organisation des pôles de rupture de charge et de pôles de répartition. En fait, c'est toute la logistique des Alpes Maritimes qu'il faut repenser et particulièrement une organisation spécifique sur l'ouest du département. Un tel projet devra impliquer les collectivités mais aussi les professionnels du transport, les représentants des entreprises et du commerce.

9- Rechercher la cohérence de l'urbanisation et des axes de transports

La démarche d'aménagement du territoire doit décloisonner les études de déplacements « conception de l'infrastructure et du service transport » (AOT) des projets d'urbanisme « stratégie de développement urbain » (communes).

Il est indispensable de définir conjointement et adapter réciproquement le tracé des TCSP et les potentialités de mutation urbaine dans un corridor de 500 m de part et d'autre de la ligne. Rechercher la cohérence entre l'urbanisation et les axes de transports doit être une priorité pour permettre le développement de l'agglomération tout en prévoyant la diminution significative de l'usage de la voiture. Cette action doit par ailleurs préserver les coupures vertes indispensables à l'équilibre urbain et définir les zones de densification urbaines en liaison avec les axes de transports.

De ce fait, cette étude suppose que l'AOT et les communes acceptent de réfléchir ensemble aux moyens d'exercer au mieux leurs compétences respectives et s'inscrivent dans une démarche de projet dont l'aboutissement doit converger.

Il serait indispensable de réaliser une application intelligente du principe de compatibilité entre SCOT / PDU et PLU.

10- Conclusion

Le Plan de déplacement Urbain du secteur Sillages présente à notre avis de nombreuses lacunes notamment dans le manque de perspectives claires sur le schéma des déplacements, avec l'absence de projets de transports en commun en site propre sur les itinéraires les plus chargés comme l'axe Grasse Mouans-Sartoux Mougins Cannes et l'axe Mouans-Sartoux, Mougins, Sophia vers Antibes. Ces deux derniers points relèvent d'un manque flagrant de cohérence avec les AOT et les PDU voisins ainsi que la DTA.

D'une manière générale le PDU est pauvre par rapport aux perspectives d'évolution de notre territoire.

Depuis des décennies le modèle de développement de la bande côtière et du moyen pays des Alpes Maritimes à été basé sur l'étalement urbain et le tout routier. L'heure est venue de changer de cap et de restructurer notre territoire en misant sur un système de déplacements donnant la priorité aux transports en commun et aux modes alternatifs à la voiture tout en cherchant la coordination des transports et des stratégies de développement urbain.

En tant que conseillers municipaux de Mougins nous déplorons la pauvreté du PDU qui ne propose pas de réels progrès pour les déplacements sur notre commune.

C'est dans ce sens que nous vous demandons d'étudier nos propositions avec l'espoir que des modifications soient prises en compte sur les points que nous évoquons.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le commissaire enquêteur l'expression de notre profond respect.

Pour Les conseillers municipaux de la liste Mougins autrement
Pierre DESRIAUX, Paul DE CONINCK, Véronique RNOT-DESNOIX

Pierre DESRIAUX