

# BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE

-

## PROJET DE BUS EXPRESS COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE



---

# PROJET DE BUS EXPRESS

## GRASSE - MOUANS-SARTOUX

Février 2023

**Table des matières**

1.	LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION .....	5
1.1.	Le projet de BHNS.....	5
1.2.	Le maître d’ouvrage .....	9
2.	LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION .....	10
2.1.	LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION.....	10
2.2.	L’ANNONCE DE LA CONCERTATION .....	11
2.3.	LES SUPPORTS D’INFORMATION SUR LE PROJET .....	16
2.4.	LES MODALITES POUR S’EXPRIMER A L’ECRIT.....	21
2.5.	LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION.....	22
2.6.	LA PARTICIPATION EFFECTIVE A LA CONCERTATION .....	28
3.	L’ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS .....	31
3.1.	L’OPPORTUNITE DU PROJET .....	31
3.2.	LE TRACE.....	32
3.3.	LE POSITIONNEMENT DES STATIONS .....	33
3.4.	LES SERVICES ASSOCIES AU BHNS .....	33
3.5.	L’INSERTION URBAINE ET LE CADRE DE VIE .....	34
3.6.	LA PLACE DE LA VOITURE DANS LE PROJET.....	35
3.7.	LE DEVELOPPEMENT ET LA SECURISATION DES CHEMINEMENTS VELOS ET PIETONS.....	36
3.8.	L’INTERCONNEXION AVEC LE RESEAU PALM BUS.....	36
3.9.	LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET .....	37
4.	LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNAUTE D’AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE .....	39
5.	EN SYNTHESE.....	42
6.	ANNEXES.....	43
6.1.	LA DELIBERATION APPROUVANT LES MODALITES DE CONCERTATION.....	43
6.2.	LES REUNIONS PUBLIQUES ET ATELIERS DE TRAVAIL.....	47
6.3.	LES COURRIERS RECUS .....	97
6.4.	LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES PAPIER.....	97
6.5.	LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES EN LIGNE .....	124

**Table des figures**

<b>Figure 1 – Extrait du Plan de Déplacements Urbains - 2018 .....</b>	<b>5</b>
<b>Figure 2 – Le tracé étudié du BHNS .....</b>	<b>7</b>
<b>Figure 3 – Les stations du futur BHNS .....</b>	<b>8</b>
<b>Figure 4 – Calendrier global du projet BHNS .....</b>	<b>9</b>
<b>Figure 5 – Extrait du journal Le Grassois .....</b>	<b>11</b>
<b>Figure 6 – Extrait du compte twitter de la CAPG .....</b>	<b>12</b>
<b>Figure 7 – Nice Matin le 06/10/2022 .....</b>	<b>12</b>
<b>Figure 8 – Extrait du site web de la CAPG .....</b>	<b>13</b>
<b>Figure 9 – Extrait du compte twitter de la CAPG .....</b>	<b>13</b>
<b>Figure 10 – Exemple de communication auprès des partenaires de la CAPG .....</b>	<b>14</b>
<b>Figure 11 – Extrait des comptes twitter de Grasse et de Mouans-Sartoux .....</b>	<b>14</b>
<b>Figure 12 – La page titre du dossier de concertation .....</b>	<b>16</b>
<b>Figure 13 – La synthèse du dossier .....</b>	<b>17</b>
<b>Figure 14 – Extrait du journal Nice-Matin .....</b>	<b>24</b>
<b>Figure 15 – Extrait du journal Nice-Matin .....</b>	<b>25</b>

**Table des illustrations**

<b>Image 1 – Installation des kakémonos au Palais des Congrès de Grasse .....</b>	<b>17</b>
<b>Image 2 – Installation à la Mairie Le Plan .....</b>	<b>18</b>
<b>Image 3 – Installation à la Mairie de Mouans-Sartoux .....</b>	<b>19</b>
<b>Image 4 – Installation à la Mairie de Grasse .....</b>	<b>20</b>
<b>Image 5 – Installation à la CAPG .....</b>	<b>20</b>
<b>Image 6 – Installation à Sillages .....</b>	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>Image 7 – Réunion publique no 1 .....</b>	<b>23</b>
<b>Image 8 – Réunion publique no 2 .....</b>	<b>26</b>
<b>Image 9 – Atelier 2 au Plan de Grasse .....</b>	<b>27</b>
<b>Image 10 – Atelier 3 à Mouans-Sartoux .....</b>	<b>28</b>

## Préambule

Le projet de ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) doit relier la Gare SNCF de Grasse aux Jardins du Musée International de la Parfumerie (JMIP) de Mouans-Sartoux.

Parce qu'il va traverser de nombreux quartiers, dont certains sont actuellement en pleine mutation, le BHNS Gare de Grasse – JMIP de Mouans-Sartoux est aussi un outil au service de la transformation de la ville. Dans son sillage, une requalification de façade à façade sera réalisée, renouvelant et embellissant ainsi les espaces publics alentours.

Cette concertation a été l'occasion pour le public de prendre connaissance du projet et d'exprimer avis, remarques et propositions. Ces différentes contributions alimenteront les phases d'études ultérieures. La concertation a également permis aux habitants d'exprimer leurs préoccupations et leurs questions, auxquelles la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a, dans la mesure du possible, apporté des réponses. Elle était ouverte à l'ensemble des parties prenantes concernées par le projet de création du BHNS : futurs usagers, riverains, commerçants, associations, etc.

Ce document constitue la synthèse de l'analyse des avis et questions adressés à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse et ses partenaires pendant la concertation, que ce soit en rencontre publique, par mail, par courrier ou sur les registres situés dans les lieux préalablement déterminés.

Il présente en conclusion les enseignements de la concertation ainsi que les engagements de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse pour la suite du projet.

Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique.

## 1. LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

### 1.1. Le projet de BHNS

#### 1.1.1. Le contexte

La nouvelle ligne de Bus à Haut Niveau de Service Gare de Grasse – JMIP de Mouans-Sartoux, est inscrite dans le Plan de Déplacements Urbains délibéré en 2018.

Figure 1 – Extrait du Plan de Déplacements Urbains - 2018

**ACTION 1.2** Créer une armature à haut niveau de service pour le réseau de transports public

**ITEM 123** CRÉER UNE LIAISON TC À HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE MOUANS-SARTOUX ET GRASSE

**DIAGNOSTIC**

Le temps de parcours et la régularité sont deux éléments clés pour l'utilisateur dans le choix d'utiliser ou pas les transports en commun.

La ligne A entre Grasse et Mouans Sartoux est aujourd'hui la ligne la plus fréquentée du réseau Sillages avec plus de 232 000 voyageurs en 2016. Il est opportun de renforcer son attractivité en complément de l'offre ferroviaire.

**OBJECTIFS**

- Favoriser l'usage des transports collectifs en réalisant un transport en commun en site propre sur la liaison Grasse – Mouans-Sartoux.
- Assurer la connexion vers le territoire voisin Cannes-Pays de Lérins.

**MESURES A METTRE EN PLACE**

La CAPG engagera à court-moyen terme les études de faisabilité d'un TC à Haut Niveau de Service (TCHNS) entre le PEM de la Gare de Grasse et le PEM de la gare de Mouans-Sartoux. Ces études permettront de préciser les différentes variantes possibles, en termes de tracé, mais également de matériel roulant, et de dimensionner les besoins.

L'enjeu sera de réaliser sur la majeure partie du tracé un site réservé aux transports en commun, et de ne réserver des solutions plus souples (voie banalisée, alternat...) qu'aux réels points durs du tracé en lien avec les emprises. Il conviendra d'intégrer la complémentarité avec la liaison ferroviaire et la connexion avec le réseau de la CACPL.

La réalisation interviendra dans un second temps, à moyen-long terme.

**ÉCHÉANCE**

**COÛTS**

45 M€

**ÉCHELLE**

**MAÎTRISE D'OUVRAGE**

**PARTENAIRE(S)**

Communes  
CD06  
Région Sud PACA  
CA Cannes-Pays de Lérins  
Etat




BHNS de Cannes Ligne 1 – Source : Egis | Trolleybus de Saint Etienne – Source : Bus&Car © DR

**AXE 1 - STRUCTURER LES DÉPLACEMENTS AUTOUR D'AXES FORTS**  
PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAIN – COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GRASSE

Le Bus à Haut Niveau de Service poursuit un double objectif :

- Répondre à l'urgence climatique, lutter contre la pollution de l'air en développant le transport en commun, proposer une alternative efficace à la voiture et participer ainsi pleinement à la transition énergétique ;
- Participer à la cohésion des territoires et donc réduire les inégalités sociales et territoriales.

#### 1.1.2. Le choix du mode BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)

Le Bus à Haut Niveau de Service est un mode de transport performant, cumulant à la fois les avantages du bus et du tramway.

- Il est fiable, grâce à sa circulation en grande partie en site propre et à sa priorité systématique aux carrefours ;

- Il est doté d'une bonne vitesse commerciale (15 à 20 km/h, équivalente voire supérieure à un tramway). La vitesse commerciale inclut le temps d'arrêt aux stations ;
- Il bénéficie d'une fréquence importante et d'une régularité garantie ;
- Spacieux et confortable, il offre des conditions de voyage agréables ;
- Il propose des services aux voyageurs en stations (information voyageurs, aménagements d'attente, signalétique...) et à bord ;
- Il occasionne peu de nuisances sonores pour les riverains grâce à ses véhicules électriques.

### 1.1.3. Le tracé soumis à la concertation

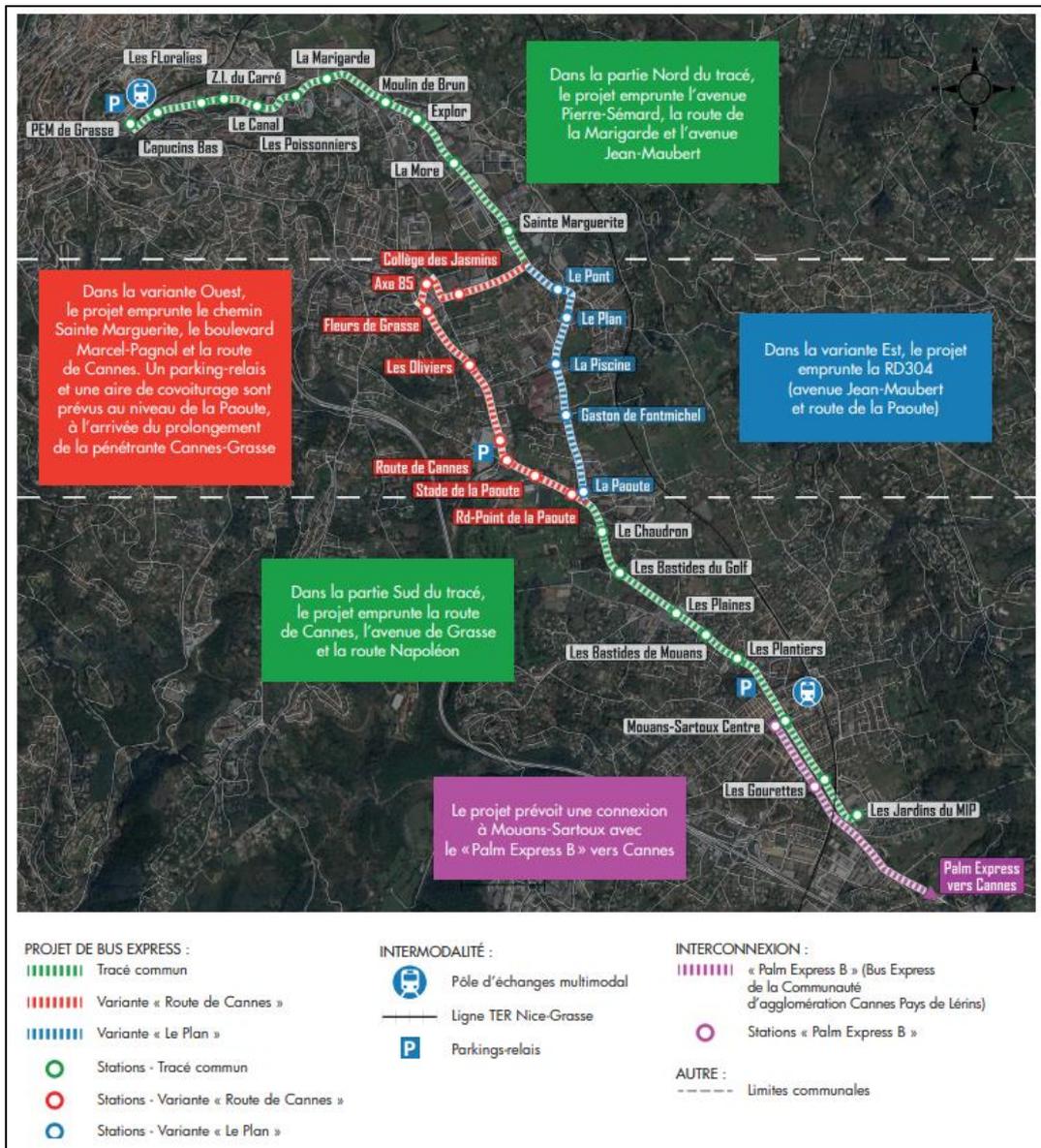
La ligne BHNS Gare SNCF de Grasse – JMIP de Mouans-Sartoux empruntera la route en direction de la Zone d'Activités Sainte-Marguerite. A partir de l'arrêt Sainte-Marguerite, deux itinéraires sont proposés :

- Une variante « route de Cannes »
- Une variante « route du Plan »

Tout au long de son tracé, le BHNS sera accompagné d'aménagements cyclables pour développer les mobilités actives et répondre aux enjeux de développement durable. Cela inclut notamment les cyclistes et les piétons. Également, ce projet de BHNS a pour mission de développer la végétalisation le long du tracé emprunté, pour notamment contribuer à la réduction des îlots de chaleur.

A l'horizon 2028, date de sa mise en service prévisionnelle, le BHNS parcourra environ 8 kilomètres de ligne. Ce tracé et ces variantes sont le fruit d'une analyse multicritères permettant de préciser le projet et les tracés présentés à la concertation.

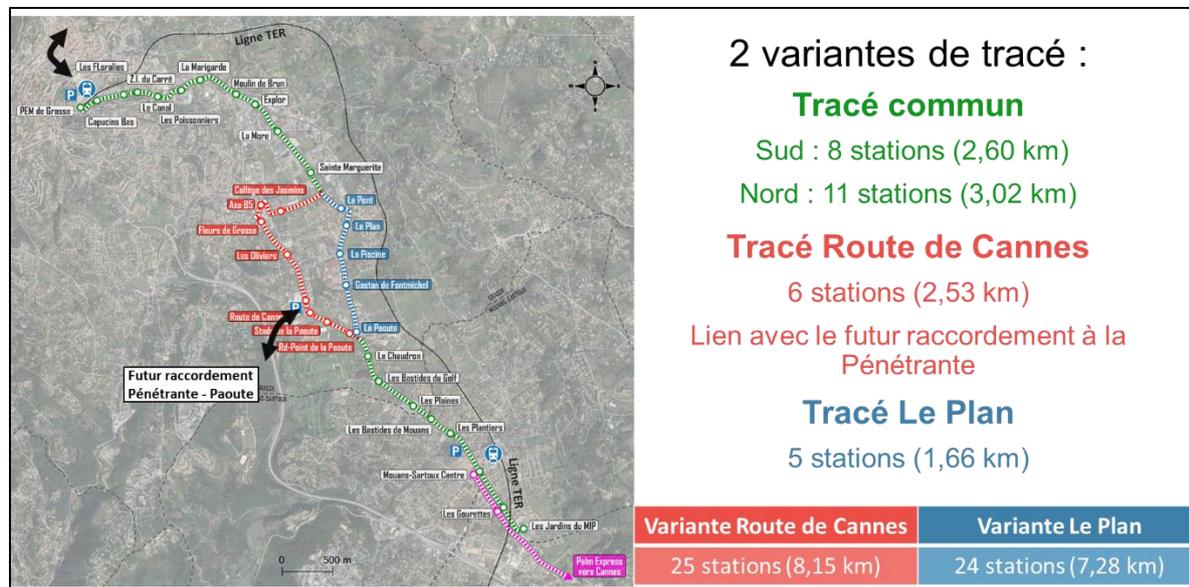
Figure 2 – Le tracé étudié du BHNS



### 1.1.4. Les stations envisagées

La concertation avait pour objectif de questionner et d'éclairer le nombre de stations à implanter. Le positionnement de l'ensemble des stations était également un sujet de la concertation.

Figure 3 – Les stations du futur BHNS



### 1.1.5. L'insertion du BHNS sur la voirie

L'insertion correspond à la façon dont le BHNS s'articule avec les autres usages de l'espace public au sein duquel il circule (piétons, cyclistes, végétalisation, véhicules). Projet d'envergure, le BHNS fera évoluer l'environnement urbain qu'il traversera et desservira.

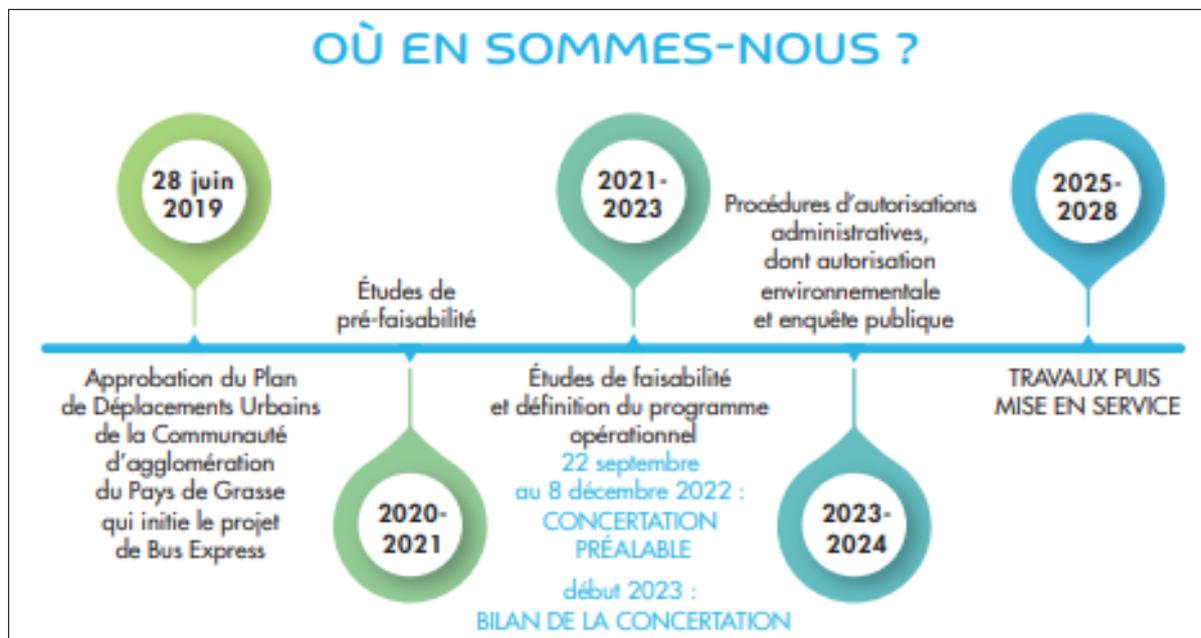
Plusieurs priorités ont été déterminées pour la recomposition de l'espace public : créer un site propre pour le BHNS, préserver le patrimoine végétal et en créer tant que possible, préserver le patrimoine faunique, créer des itinéraires pour les vélos, proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite, contribuer à l'apaisement de la circulation et connecter le projet au reste du réseau.

Le projet ne prévoit pas d'appliquer un profil d'aménagement unique sur les voiries du tracé de la ligne. Il s'agit au contraire de composer avec l'existant, afin de limiter son impact. Les indications de largeurs réglementaires étaient présentées en concertation pour chacun des usages de la voirie. Dans certains cas, des adaptations ponctuelles peuvent être apportées pour une meilleure insertion. La concertation a permis d'aborder avec les riverains, les travailleurs, les commerçants, les acteurs économiques, les piétons, les cyclistes, les usagers du transport en commun et les automobilistes, les enjeux et les contraintes d'insertion sur les différents secteurs.

### 1.1.6. Le budget et le calendrier prévisionnel

Le budget alloué au projet du BHNS s'élève à 45 millions d'euros HT, auquel il faut ajouter 20% de TVA. (coût 2021). Ce coût pourra être réévalué lorsque le projet technique aura été arrêté.

Figure 4 – Calendrier global du projet BHNS



### 1.2. Le maître d'ouvrage

Le projet de création du BHNS est porté par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, autorité organisatrice des mobilités. La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse pilote, finance et fait réaliser le projet. C'est à ce titre que la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a organisé cette concertation préalable, qui s'est tenue du 22 septembre 2022 au 08 décembre 2022.

## 2. LA PREPARATION ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

### 2.1. LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

#### 2.1.1. Le cadre réglementaire

La construction de la nouvelle ligne de BHNS est un projet structurant pour le territoire. La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a donc décidé d'organiser une concertation préalable, dans les conditions définies aux articles L.103-2 du code de l'Urbanisme et L121-15 du Code de l'Environnement.

#### 2.1.2. Les objectifs et sujets de la concertation

Tout au long de cette concertation, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a souhaité présenter au public le projet dans toutes ses dimensions et recueillir les avis et les contributions dans l'objectif d'éclairer la décision politique et d'alimenter le travail du maître d'œuvre au démarrage de ses études de conception.

Les thématiques globales du projet ont été abordées :

- L'opportunité du projet BHNS et le besoin de desserte ;
- Le tracé et les deux itinéraires proposés ;
- Le nombre et l'emplacement des stations ;
- Les services en station et à bord ;
- L'aménagement des espaces publics traversés par le futur BHNS et ses conséquences sur la circulation et le stationnement ;
- La cohabitation avec les mobilités actives.

#### 2.1.3. Le périmètre et les cibles de la concertation et de la communication

La concertation s'est déroulée dans le cadre du périmètre réglementaire constitué des territoires des communes traversés par le projet : Grasse et Mouans-Sartoux.

## 2.2. L'ANNONCE DE LA CONCERTATION

- **Conférence de presse du 22/09/2022**

Une conférence de presse s'est tenue le 22 septembre 2022, afin d'annoncer la tenue d'une concertation publique sur le projet de BHNS.

Figure 5 – Extrait du journal Le Grassois

7 Le Grassois Automne 2022  
CAPG ACTUS www.lepetitnicois.net Mobilité

# BHNS : Grasse lance son Bus Express

**L'avenir est aux transports en commun à l'heure où le prix des énergies flambe et grève de plus en plus le budget des Français.**



**Un axe Grasse-Mouans Sartoux-Cannes**  
Mais qu'est-ce que cela va changer ? Le BHNS ou « Bus Express » reliera le Pôle d'Échanges Intermodal de Grasse situé à la Gare SNCF aux Jardins du Musée International de la Parfumerie de Mouans-Sartoux avec une connexion directe avec la ligne PalmBus et son BHNS de Cannes. La première phase d'études a permis « d'approfondir les besoins de déplacements sur ce territoire, d'étudier les principales caractéristiques du projet, et d'identifier les différentes variantes du tracé ». Il est temps maintenant de passer à la phase « concertation » en associant tous les habitants du Pays de Grasse. La 1ère réunion publique aura lieu le 6 octobre à 18h30 au Palais des Congrès de Grasse. Ce premier rendez-vous sera suivi de trois ateliers de travail sur le thème : « Quelle offre de service avec le Bus Express ? », le 20 octobre de 18h à 20h au siège de la CAPG, un autre sur « Environnement et cadre de vie autour du projet Bus Express ? », le 10 novembre de 18h à 20h à la mairie annexe du Plan de Grasse, et enfin, « Vélo, marche à pied et autres modes actifs, quels usages avec le Bus Express ? », le 24 novembre de 18h à 20h toujours au Château de Mouans-Sartoux.

**Une concertation tous azimuts qui se veut globale :**  
Il faut ajouter des permanences récurrentes du 7 octobre au 7 décembre au siège de la CAPG, les lundis de 9h à 12h, les mercredis de 13h30 à 17h, et les vendredis de 9h à 12h. La dernière étape de la concertation se déroulera le 8 décembre à 18h30 lors de la réunion publique de clôture qui se tiendra au Château de Mouans-Sartoux. Ce BHNS aura une fréquence plus resserrée toutes les 10' (contre toutes les 20 à 30' aujourd'hui), une amplitude horaire plus importante de 5h à 22h (contre 6h à 21h aujourd'hui), un temps de trajet réduit de 20' (contre 30' aujourd'hui), et enfin, un report modal de 17% soit moins de voitures. Les procédures administratives dont les autorisations environnementales et enfin l'enquête publique auront lieu entre 2023 et 2024 pour un début des travaux qui se dérouleront entre 2025 et 2028 avant la mise en service. Une belle aventure qui commence...

**Le Comité des Partenaires**  
Enfin, le Comité des Partenaires, outil de dialogue avec les associations, les entreprises et les habitants, va être enrichi avec le tirage au sort de 5 habitants suite à une inscription sur le site Internet de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse. Les candidatures peuvent être déposées jusqu'au 24 octobre 2022.

**Le délégataire, MARFINA**  
En ce dernier jour de la Semaine Européenne de la Mobilité, le président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse (CAPG), Jérôme Viaud, maire de Grasse, a lancé la concertation concernant le BHNS, avec à ses côtés, le vice-président délégué à la mobilité et aux transports, Claude Serra, maire du Tignet, mais aussi la conseillère départementale, Marie-Louise Gourdon, vice-présidente de la CAPG, adjointe au maire de Mouans-Sartoux, le vice-président de la CAPG, Christian Ortega, maire de la Roquette-sur-Siagne, et le vice-président de la CAPG, Jean-Marc Macario, maire de Spéracèdes. Depuis novembre 2021, les services de l'Agglomération Grassoise travaillent sur l'arrivée du « Bus Express » en Pays de Grasse. Dans un premier temps, il fallait choisir un délégataire de service public, ce qui a été fait avec la société MARFINA. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2023, il lui appartiendra de mener à bien ce si important projet pour les 10 prochaines années. Mais pas seulement, en effet, le premier point important à retenir est le choix du délégataire de service public effectué ce jour en Conseil Communautaire. Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2023, la société MARFINA, nouvellement choisie, devra mener à bien l'exploitation et la gestion du réseau Sillages pour les 10 prochaines années.

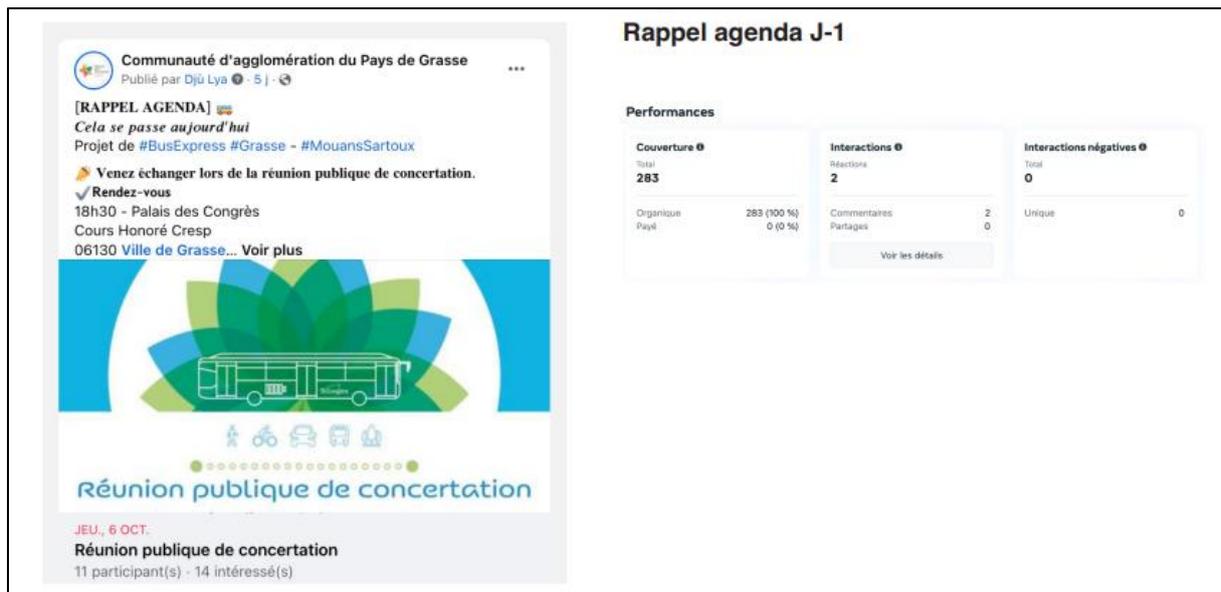
**Investissement de 92,6 ME sur 10 ans**  
C'est l'un et même le plus gros chantier de la CAPG avec un coût de plus de 92 millions d'euros sur 10 ans soit près de 9,3 ME par an, de 2023 à 2032. Ce contrat prévoit aussi l'acquisition de 9 véhicules électriques, l'Agglomération Grassoise attendant une aide à l'acquisition de la part de l'État qui serait en bonne voie. MARFINA devra construire un nouveau dépôt pour Sillages sur un terrain de 5 007 m<sup>2</sup> cédé par la CAPG constituant son apport au nouveau concessionnaire. Manifestement, le choix de MARFINA a coché toutes les cases selon Jérôme Viaud : « la proposition financière, la qualité du service proposé aux usagers, la pertinence des moyens humains et matériels affectés, la politique environnementale et les engagements pris en faveur du développement durable ainsi que la construction d'un dépôt de qualité ».

Pascal Gaynard

- **Parution sur les réseaux sociaux**

La CAPG a annoncé sur son compte twitter la tenue de cette concertation publique, afin d'élargir son champ de communication.

Figure 6 – Extrait du compte twitter de la CAPG



- Parution Nice Matin

La CAPG a également informé la population via le quotidien Nice Matin.

Figure 7 – Nice Matin le 06/10/2022

## Textos...

### Réunion publique de concertation pour le projet de Bus Express

Aujourd'hui, à 18 h 30, au Palais des Congrès, 22, cours Honoré Cresp, réunion publique de concertation pour le projet de « Bus Express » du Pays de Grasse.

- Site internet de la CAPG

La CAPG a créé une page internet dédiée à la concertation publique sur son site internet.

Figure 8 – Extrait du site web de la CAPG



- **Vidéo en directe lors de la conférence de presse de lancement**

La conférence de presse était retransmise en direct sur la compte twitter de la CAPG.

Figure 9 – Extrait du compte twitter de la CAPG

The screenshot shows a Twitter post from 'Communauté d'agglomération du Pays de Grasse' posted by 'Djù Lya' on September 22, 2022, at 18:20. The tweet is public and includes the hashtag #Mobilité. The text of the tweet reads: 'Jérôme Viaud Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse vous présente les objectifs du futur #busexpress du #territoire. Parlons en ensemble! Concertation préalable du 22 septembre au 8 décembre 2022. #PaysdeGrasse ... Voir plus'. To the right of the tweet is a 'Vidéo live' section with the following statistics:

Couverture		Interactions		Interactions négatives	
Total	835	Réactions	45	Total	0
Organique	835 (100%)	Commentaires	2	Unique	0
Payé	0 (0%)	Partages	3		

A video player is visible below the text, showing a live broadcast of a press conference with several people seated at a table.

- **Relais d'information auprès des communes pour partage/ envoi relance mail**

La CAPG a beaucoup communiqué auprès de ses partenaires, afin d'informer sur la tenue de la concertation publique.

Figure 10 – Exemple de communication auprès des partenaires de la CAPG

**Objet : Une actualité concerne vos administrés // Partage CAPG**

**Bonjour,**

Dans le cadre du BHNS une réunion publique de concertation est prévue ce soir. Afin d'y retrouver un panel représentatif du territoire, pouvez-vous svp partager ce post sur vos réseaux ? Le lien vers l'évènement est déjà intégré.

**[RAPPEL AGENDA]**  
*Cela se passe aujourd'hui*  
 Projet de [#BusExpress](#) [#Grasse](#) - [#MouansSartoux](#)  
 Venez échanger lors de la réunion publique de concertation.

**Rendez-vous**  
 18h30 - Palais des Congrès  
 Cours Honoré Cresp  
 06130 [Ville de Grasse](#)

En amont vous avez la possibilité de nous adresser vos questions et avis

- avec le cahier d'expression mis à disposition auprès des expositions
- par courriel : [concertation-bhns@paysdegrasse.fr](mailto:concertation-bhns@paysdegrasse.fr)
- par courrier : Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse - Concertation Bus Express - 57 av Pierre Séward - 06130 GRASSE  
<https://fb.me/e/2GvATIP1U>

**NB : si vous n'êtes pas la personne en charge des réseaux sociaux, pouvez-vous me faire un retour de mail avec les informations de contact du bon destinataire.**

- **Communications relayées par les communes**

Les deux communes directement concernées ont également informé leurs citoyens de la tenue de la concertation publique.

Figure 11 – Extrait des comptes twitter de Grasse et de Mouans-Sartoux

**Ville de Grasse**  
 5 octobre, 14:46 · 🌐

Venez échanger lors de la réunion publique de concertation.

- ✓ **Rendez-vous**  
 18h30 - Palais des Congrès  
 Cours Honoré Cresp  
 06130 Grasse.
- 📍 En amont vous avez la possibilité d'adresser vos questions et avis
- avec le **cahier d'expression** mis à disposition auprès des expositions
- **par courriel** : [concertation-bhns@paysdegrasse.fr](mailto:concertation-bhns@paysdegrasse.fr)
- **par courrier** : Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse - Concertation Bus Express - 57 av Pierre Séward - 06130 GRASSE

**Réunion publique de concertation**

JEU, 6 OCT.  
 Réunion publique de concertation  
 11 participant(s) · 14 intéressé(s)

1

**Ville de Peymeinade**  
 6 j · 🌐

**[RAPPEL AGENDA]**  
*Cela se passe aujourd'hui*  
 Projet de [#BusExpress](#)  
 Venez échanger lors de la réunion publique de concertation.

- Rendez-vous**  
 18h30 - Palais des Congrès  
 Cours Honoré Cresp  
 06130 Ville de Grasse
- En amont vous avez la p... [Voir plus](#)

**Réunion publique de concertation**

JEU, 6 OCT.  
 Réunion publique de concertation  
 11 participant(s) · 14 intéressé(s)

Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

# Article Econews.fr : Pays de Grasse : Un bus express pour une mobilité durable - Ecomnews



## Pays de Grasse : Un bus express pour une mobilité durable



### Deux variantes de tracé à l'étude

Le Bus Express desservira le corridor de déplacements nord-sud de la Communauté d'agglomération, qui concentre aujourd'hui les trafics et les problématiques liées à la congestion routière. Il permettra une liaison efficace et robuste entre les gares SNCF de Grasse et de Mousans-Sartoux en complémentarité avec les offres de bus et de TER existantes.

Sur le tracé du Bus Express on retrouve d'importantes zones d'activités économiques et commerciales, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, des établissements scolaires, de grands équipements et de nombreux commerces et services de proximité.

Environ 15 000 habitants et 11 000 emplois se situent à moins de 600 mètres de la future ligne. Deux variantes de tracé sont étudiées aujourd'hui dans la partie centrale du projet : une variante ouest dite « Route de Cannes » et une autre, est, dite « Le Plan ». La concertation préalable permettra d'éclairer la décision de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse sur le choix de la variante à retenir.

Actualités #BusExpress #Collectivités #CommunautéDagglomérationDuPaysDeGrasse  
Auteurs/Éditeurs #Médias #Journal #Médias #Médias #Médias #Médias #Médias

Sonya Maigral  
22 novembre 2022 - Dernière mise à jour le 20 novembre 2022 à 12:00

**Le symbole est fort : le jour de clôture de la Semaine Européenne de la Mobilité, la Communauté d'agglomération Pays de Grasse dévoile l'essentiel du projet de Bus Express entre Grasse et Mousans-Sartoux en lançant la concertation publique qui permettra aux habitants de la CAPG de donner leur point de vue. On sait d'ores et déjà que l'amplitude horaire sera élargie et que le bus sera rapide et ponctuel : toutes les 10 minutes. De quoi troquer sa voiture contre le BHNS.**

Le bus express est sur le bonne voie ! Ce projet qui va renforcer l'usage des transports en commun dans la mobilité du quotidien et développer une véritable alternative à la voiture a été présenté lors d'une conférence de presse en présence de Jérôme Vassé, Président de la CAPG et ses deux Vice-Présidents, Pierre Auchet et Claude Seim, respectivement Maires de Mousans-Sartoux et du Tignet.  
« La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse a lancé depuis début 2022 ses études sur le projet de Bus Express destiné à relier Grasse à Mousans-Sartoux, a expliqué le Président. Une première phase d'études est réalisée et elle a permis d'appréhender les besoins de déplacements sur notre territoire, d'étudier les principales caractéristiques du projet et d'identifier des variantes de tracé. La conception du bus express est engagée, mais elle n'est pas finalisée à ce stade », a-t-il précisé.  
Le bus express devra relier le pôle d'échanges Intermodal de Grasse aux jardins du musée International de la parfumerie (IMIP) de Mousans-Sartoux et sera en connexion directe avec le réseau caninois de PennBus.



### Un bus toutes les 10 minutes !

Dans les deux cas, il y aura un Bus Express toutes les 10 minutes aux heures de pointe et toutes les 15 minutes le reste de la journée, contre un bus toutes les 20 ou 30 minutes aux heures de pointe et toutes les 45 minutes ou 1 h le reste de la journée, actuellement. Le temps de trajet entre les deux terminus ne sera que de 20 minutes. Une autre amélioration du service, l'amplitude horaire entre 5 et 22 h.

Le nouveau fonctionnement facilitera les déplacements, permettra aux habitants d'utiliser moins la voiture dans la mobilité du quotidien (elle représente aujourd'hui près de 80 % des déplacements locaux) et d'œuvrer ainsi pour la transition écologique. Ce projet répond aux standards de modernité : bus électriques de dernière génération, végétalisation des espaces publics, design des bus et des stations... et contribue donc à l'image de marque du territoire.



### Le coût estimé : 60 M€

La distance entre les terminus sera entre 8 et 10 kilomètres, en fonction du tracé choisi. Ces bus électriques de 100 places emprunteront des voies réservées, indépendantes du reste de la circulation routière et desserviront 24 voire 27 arrêts. Les habitants des deux communes et des communes limitrophes auront à leur disposition trois parkings-relais (deux existants, un à créer) et une aire de covoiturage. Le projet comprend de nombreux aménagements y compris un dépôt de bus de nouvelle génération pour stationner, entretenir et recharger les bus, des cheminements piétons et des itinéraires cyclables, des stationnements sécurisés pour les vélos ou encore la végétalisation tout au long du tracé.

Le coût du projet est estimé à 60 MEHT dont 45 M€ pour l'aménagement de la ligne et 15 M€ pour le dépôt de bus. Les travaux devraient commencer en 2025 pour une mise en service en fin 2028.

## 2.3. LES SUPPORTS D'INFORMATION SUR LE PROJET

L'information sur la concertation et le projet a été assurée par trois supports clés : le dossier de concertation et sa synthèse, une exposition et le site Internet. Des supports spécifiques ont également été créés et présentés au cours de la concertation au fur et à mesure des travaux, lors des réunions publiques.

### 2.3.1. Le dossier de concertation et sa synthèse

Le dossier de concertation est le document le plus complet sur le projet et le processus de concertation. Il permet notamment de comprendre le contexte de conception du projet, l'historique des études réalisées et les critères de choix du tracé proposé pour le BHNS. Il décrit aussi l'environnement urbain dans lequel s'insère le BHNS et précise les implications de la future ligne en matière de réorganisation de l'espace public par secteur traversé. Il explique enfin les sujets sur lesquels la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse attend plus spécifiquement les avis et les contributions des participants à la concertation.

Ce dossier est accompagné de sa synthèse. Les deux supports ont été mis à la disposition du public dans les lieux de la concertation. Ils étaient également disponibles et consultables en version papier à chacune des rencontres organisées dans le cadre de la concertation.

Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur le site internet de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse : [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr)

Le dossier de concertation y a été téléchargé 18 fois, sa synthèse 15 fois.

Figure 12 – La page titre du dossier de concertation



Figure 13 – La synthèse du dossier

**PARLONS DU PROJET ENSEMBLE !**  
LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION,  
DU 22 SEPTEMBRE AU 8 DÉCEMBRE 2022

**VENEZ ÉCHANGER LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES**

- 6 octobre 2022 à 18 h 30 au Palais des Congrès, 22 cours Honoré Crep à Grasse
- le 8 décembre 2022 à 18 h 30 à la salle Léo Lagrange, 111 allée des Ecoles à Mouans-Sartoux

**ADRESSEZ-NOUS VOS QUESTIONS ET AVIS**

- avec le formulaire d'expression en ligne sur [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr)
- avec le cahier d'expression mis à disposition auprès des expositions
- par courriel : [concertation-bhns@paysdegrasse.fr](mailto:concertation-bhns@paysdegrasse.fr)
- par courrier : Communauté d'agglomération du Pays de Grasse – Concertation Bus Express – 57 rue Pierre-Sémard – 06130 Grasse

**APPROFONDISSONS LE PROJET AU COURS DES ATELIERS THÉMATIQUES**

- « Quelle offre de service avec le Bus Express ? », le 20 octobre 2022 de 18 h à 20 h au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse
- « Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express », le 10 novembre 2022 de 18 h à 20 h au Plan de Grasse (salle à définir)
- « Vélo, marche à pied et autres modes actifs, quels usages avec le Bus Express ? », le 24 novembre 2022 de 18 h à 20 h à la salle Léo Lagrange à Mouans-Sartoux

**NOUS SOMMES À VOTRE ÉCOUTE PENDANT LES PERMANENCES**

- aux côtés de l'exposition installée au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse : du 7 octobre au 7 décembre 2022, les lundis de 14 h à 17 h, les mercredis de 9 h à 12 h et les vendredis de 9 h à 17 h

**PARLONS-EN ENSEMBLE !**  
**CONCERTATION PRÉALABLE**  
du 22 septembre au 8 décembre 2022

**PROJET DE BUS EXPRESS**  
GRASSE - MOUANS-SARTOUX

**LE FUTUR BUS EXPRESS DU PAYS DE GRASSE : C'EST LE MOMENT DE DONNER VOTRE AVIS !**

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse a lancé depuis 2020 les études sur le projet de Bus Express destiné à relier Grasse à Mouans-Sartoux.

Une première étape d'étude est réalisée aujourd'hui. Elle a permis d'approfondir les besoins de déplacements dans notre territoire, d'étudier les principales caractéristiques du projet et d'identifier des variantes de tracé.

La conception du Bus Express est engagée, mais elle n'est pas finalisée à ce stade. Le programme opérationnel reste à préciser sur plusieurs points comme, par exemple, les aménagements de la voirie pour insérer les voies réservées au Bus Express, l'emplacement exact et la configuration des stations ou les aménagements d'intermodalité (parking-relais, aire de covoiturage, itinéraires cyclables, cheminement piétons). C'est le moment de donner votre avis : il sera utile pour orienter et enrichir la suite des études.

N'hésitez pas à participer à la concertation qui s'ouvre le 22 septembre. Nous attendons vos contributions !

**TOUTE L'INFO SUR LE BUS EXPRESS**

- Le dossier de concertation
- Les expositions
  - l'exposition permanente, du 7 octobre au 7 décembre 2022, dans les mairies de Grasse et de Mouans-Sartoux, à la mairie annexe du Plan de Grasse, au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse à Grasse et au siège de la région des transports Sillages à Grasse, aux jours et heures habituels d'ouverture
  - l'exposition itinérante : programme détaillé sur [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr)
- La page du Bus Express sur [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr)
- En complément, « Communauté d'agglomération du Pays de Grasse » sur Facebook et Twitter pour suivre l'actualité de la concertation

**ET APRÈS LA CONCERTATION ?**

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse établit début 2023 un bilan de la concertation, qui restituera les avis exprimés par les habitants et les acteurs du territoire. Il sera mis en ligne et disponible pour tous sur [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr). L'Assemblée de la Communauté d'agglomération décidera, sur la base du bilan, des suites qu'elle donne au projet et effectuera notamment le choix d'une variante de tracé.

**LES PARTENAIRES DU PROJET DE BUS EXPRESS GRASSE - MOUANS-SARTOUX :**

Logo de l'Union Européenne, République Française, Région Sud, Département des Alpes-Maritimes, Pays de Grasse.

**OÙ EN SOMMES-NOUS ?**

Timeline: 28 juin 2019 (Approbation du Plan de Déplacements Urbains), 2020-2021 (Études de pré-faisabilité), 2021-2023 (Études de faisabilité et définition de programme opérationnel), 22 septembre au 8 décembre 2022 (CONCERTATION PRÉALABLE), début 2023 (Bilan de la concertation), 2023-2024 (TRAVAILER PLUS ENSEMBLE), 2025-2026 (Provision de autorisations administratives, dont autorisation environnementale et enquête publique), 2025-2026 (TRAVAILER PLUS ENSEMBLE).

**À DÉCOUVRIR DANS CETTE PLAQUETTE**

- l'essentiel sur le projet de Bus Express
- Les rendez-vous de la concertation préalable

**POUR EN SAVOIR +**

- le dossier de concertation (à) et la page concertation ou Bus Express sur [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr)

Cette plaquette est publiée par la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse – 57 avenue Pierre-Sémard – 06130 Grasse.  
Conception/realisation : Algaz-Mercator-Studio Kall. Impression : xxx exemplaires, imprimé xxxxx, Septembre 2022.

### 2.3.2. Les kakémonos

Quatre kakémonos ont été conçus pour être installés dans certains lieux, et en particulier pour l'accueil des réunions publiques.

Image 1 – Installation des kakémonos au Palais des Congrès de Grasse





### 2.3.3. Les expositions permanentes

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, les mairies de Grasse et de Mouans-Sartoux et Sillages ont accueilli tout au long de la concertation une exposition, composée des quatre kakémonos, du dossier de concertation en consultation, et d'un registre papier pour recueillir des avis et contributions.

Image 2 – Installation à la Mairie Le Plan





Image 3 – Installation à la Mairie de Mouans-Sartoux



Image 4 – Installation à la Mairie de Grasse



Image 5 – Installation à la CAPG



### 2.3.4. Le site internet

Un espace dédié au projet a été mis en place sur le site internet de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse à l'adresse suivante : [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr)

Cet espace a été à la fois le relais de l'information et de la participation. Dès l'annonce de la concertation, les visiteurs ont pu y trouver toutes les informations sur le projet, consulter l'agenda des rencontres et s'y inscrire, poser une question, donner un avis ou répondre au questionnaire.

Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 39 visites.

### 2.3.5. Les supports d'informations complémentaires pendant les rencontres

Ce panel de supports d'information décrit précédemment a été complété tout au long de la concertation par des supports complémentaires :

- Des diaporamas adaptés pour chaque commune et diffusés pendant les réunions publiques ont permis de préciser des éléments techniques sur le projet et d'apporter des éléments d'informations localisés.
- Des supports pédagogiques utilisés lors des réunions publiques ont permis d'apporter des informations complémentaires aux participants et d'accompagner leurs échanges lors des travaux en sous-groupes :
  - La carte du tracé du BHNS a été précisée avec des numéros de voirie et la localisation des principaux équipements pour aider les participants à se repérer dans l'espace.
  - Des photos de BHNS déjà en service dans d'autres villes en France ont permis d'illustrer ce que pourrait être la future ligne.

## 2.4. LES MODALITES POUR S'EXPRIMER A L'ECRIT

Les modalités d'expression mises à disposition du public ont été diverses, afin de permettre aux participants de s'exprimer en plusieurs lieux et sur plusieurs supports.

### 2.4.1. Les registres

Des registres papiers ont été mis à disposition dans les lieux de la concertation. Les quatre registres ont été relevés afin d'intégrer les avis et contributions au processus de concertation. Au total, 12 avis ont été rédigés dans ces registres.

### 2.4.2. Le site internet

Le site internet de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr) permettait de rédiger un avis.

### 2.4.3. Le courrier postal et la boîte mail

Les participants avaient aussi la possibilité de s'exprimer par courrier postal et par mail ([concertation-BHNS@paysdegrasse.fr](mailto:concertation-BHNS@paysdegrasse.fr)), en s'adressant directement au maître d'ouvrage.

- 13 mails ont été adressés à la CAPG
- Aucun courrier postal n'a été adressé à la CAPG

## 2.5. LES RENCONTRES DE LA CONCERTATION

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de six temps de rencontre.

### 2.5.1. La conférence de presse d'ouverture de la concertation

La conférence de presse d'ouverture de la concertation s'est tenue le 06 octobre à 18h30 en présence du Président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, Jérôme VIAUD et du Vice-Président aux Mobilités-Transports, Claude SERRA.

La conférence de presse était l'occasion de :

- Lancer la démarche de concertation et présenter son cadre
- Présenter le projet, le tracé et ses 2 variantes locales
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation



### 2.5.2. Les réunions publiques

- La réunion publique du 06/10/2022

Environ 60 personnes étaient présentes lors de la première réunion publique, comme l'illustrent les photos suivantes.

Image 6 – Réunion publique no 1



Figure 14 – Extrait du journal Nice-Matin

**Grasse** nice-matin  
Lundi 10 octobre 2022



Les élus et initiateurs du projet devant leur auditoire. (Photos C.B.)

# Première réunion publique sur le futur Bus Express

Après une présentation du projet, le public a posé de nombreuses questions sur le déroulé du chantier qui ne devrait pas se terminer avant 2028 pur relier Grasse à Mouans-Sartoux.

Depuis 2020, la communauté d'agglomération a lancé un projet pour relier la cité des Parfums à Mouans-Sartoux, avec un Bus à Haut Niveau de Service. L'idée est de renforcer l'usage des transports en commun en créant une alternative au tout-voiture. Ce nouveau moyen de transport électrique permettra, in fine, de résoudre la problématique de la congestion routière qui entraîne, hormis une perte de temps pour les habitants du territoire concerné, une pollution olfactive et sonore. Hier, une première réunion publique s'est déroulée au palais des congrès, menée par les principaux acteurs du projet : Jérôme Viaud, premier magistrat et président de la CAPG, Pierre Aschieri, maire de Mouans-Sartoux et vice-président de la CAPG, Claude Serra, maire du Tignet, vice-président de la CAPG et président de Sillages, des représentants d'Algoé consultants et d'Ingerop, ainsi que Raphaël Flatot et Nathuan Delpierre de la CAPG. Après un diaporama présenté par Raphaël Flatot, la parole a été donnée au public.

1 **Nadine Valente, habitant l'arrière-pays Grassois** a demandé des précisions sur « la desserte des villages, comme Saint-Vallier où je réside et qui ne bénéficierait pas d'un réseau de transport aisé avec les autres villes, telle que Cannes. » Et de s'interroger aussi « sur le calendrier des travaux qui prévoit la mise en service de ce Bus Express, en 2028. » Comme l'a souligné Claude Serra, « les routes de l'arrière-pays ne sont pas adaptées à un tel véhicule, étant donné leur topographie et leur étroitesse ». Quant à la durée des travaux, elle s'inscrit dans une série de démarches qui en sont actuellement au stade de la concertation préalable, ce qui explique justement tout l'intérêt de ces réunions publiques.

2 **Marc Faure, venu de Mouans-Sartoux**, a salué le projet qui va dans le bon sens en s'enquérant toutefois « si une désimperméabilisation des sols impactés par le tracé de la future ligne était envisagée. » Jérôme Viaud a insisté « sur le fait qu'un plan de prévention au risque d'inondation est en cours d'élaboration et que le projet devra en suivre les prescriptions. La végétalisation qui sera mise en place permettra également de contribuer à cette désimperméabilisation des terrains concernés. »

3 **Charlotte Balfour, qui vit à Grasse**, a tenu à souligner « le manque de navettes existantes entre la gare SNCF de la ville et le centre, surtout après 22 h, ce qui génère une insécurité, surtout pour les femmes seules. » Un problème qui, selon Claude Serra, sera bientôt terminé puisque « Sillages va remettre en fonction un service de navettes plus performant entre la ville basse et la ville haute, dès 2023 avec un bus toute les 20 minutes. »

4 **Quentin Buisson, un habitant du hameau du Plan**, s'est interrogé sur ce projet qui « aurait peut-être congestionner un réseau déjà saturé par une circulation qui a été pas uniquement propre au territoire concerné mais qui est aussi générée par un flux de véhicules reliant Sophia-Antipolis et Antibes. » Les maires du Tignet et de Grasse lui ont alors répondu « que des concertations ont justement lieu, entre la CASA, le Pays de Lérins et la CAPG pour une vision élargie du projet ». Et de rappeler « que le confort emprunté par le bus express pourra l'être également par les autres bus, les taxis et les véhicules de secours, ce qui permettra aussi de fluidifier le trafic. »

**Des ateliers, des réunions et avis**

Pour approfondir le projet, des ateliers thématiques sont mis en place :

- Le 20 octobre de 18 h à 20 h au siège de la CAPG sur « Quelle offre de service avec le bus Express ».
- Le 10 novembre de 18 h à 20 h à la mairie annexe du Pla de Grasse sur « L'Environnement et le cadre de vie autour du projet ».
- Le 24 novembre de 18 h à 20 h à la salle du Château de Mouans-Sartoux sur « Vélo, marche à pied » et autres modes actifs, quels usages avec le « Bus Express. »

Prochaine réunion publique : – Le 8 décembre à 18 h 30 à Mouans-Sartoux, à la salle du Château. Questions et avis à adresser à : concertation-bhns@paysdegrasse.fr – Par courrier : CAPG Concertation Bus Express, 57, avenue Pierre Semard, 060 130 Grasse.

CORINNE BOTTONI

- **La réunion publique du 08/12/2022**

Environ 30 personnes étaient présentes lors de la réunion publique de clôture.

Figure 15 – Extrait du journal Nice-Matin

Cannes RÉGION

**nice-matin**  
 Jeudi 8 décembre 2022

# Bus express : premier bilan de concertation

Mouans-Sartoux

Le projet de Bus express du Pays de Grasse avance. Il est encore temps de donner votre avis lors d'une réunion publique de clôture de concertation, ce soir à 18 h 30, au château.

**A**près les réunions publiques et ateliers thématiques, les habitants du territoire sont invités à la réunion publique de clôture de concertation en présence de Jérôme Vianad, président du Pays de Grasse, et Claude Serra, vice-président. L'occasion de découvrir et modeler ensemble un projet d'avenir pour la mobilité de demain.

L'objectif : renforcer l'usage des transports en commun dans la vie de tous les jours et développer une véritable alternative à la voiture, en intégrant le Bus à haut niveau de service (BHNS) au réseau de transports Sillages. Le projet vise à concilier modernité, performance et écologie pour améliorer la desserte des gares SNCF, des zones d'activités économiques et commerciales (Sainte-Marguerite, Plan-de-Grasse, Saint-Marc...), quartiers prioritaires (secteur Le Grand Centre-Le Plan de Grasse), établissements scolaires, grands équipements culturels et sportifs



**Colonne vertébrale du réseau Sillages de demain, le « Bus Express » connectera les villes de Grasse et de Mouans-Sartoux.**

(stade de la Paoute, cinéma La Strada, JIMP...), commerces et services de proximité.

**Deux variantes de tracé**

Le programme opérationnel reste à préciser sur plusieurs points : aménagements de la voirie pour

représentés par les habitants et acteurs du territoire. Il sera mis en ligne et disponible pour tous sur [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr).

Sur la base du bilan, l'Assemblée de la Communauté d'agglomération, maître d'ouvrage du projet, effectuera notamment le choix d'une variante de tracé. Ce bilan sera publié et aussi disponible pour tous sur la page du projet sur le site internet [paysdegrasse.fr](http://paysdegrasse.fr).

La prochaine étape d'études sera consacrée à la finalisation du programme opérationnel du projet (dimension technique du projet), l'étude d'impact sur l'environnement, la réalisation du bilan socio-économique. Le projet fera l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale sur la qualité du dossier d'enquête publique et sur la prise en compte de l'environnement.

**D. G.**

**Savoir +**  
 Délégué de Mouans-Sartoux, rue du Château, salle n°8, renseignements : [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr)

En chiffres

- ✓ 8 à 10 kilomètres de ligne avec des voies réservées, indépendantes ;
- ✓ des bus de 100 places, 100 % électriques ;
- ✓ 3 parkings-relais : 2 existants, 1 à créer ;
- ✓ 1 aire de covoiturage ;
- ✓ 24 ou 27 stations, ou arrêts, selon les variantes de tracé, accessibles aux personnes à mobilité réduite et des stationnements sécurisés pour les vélos dans les stations les plus importantes ;
- ✓ 1 dépôt de bus de nouvelle génération pour stationner, entretenir et recharger les bus ;
- ✓ un coût estimé à 60 millions d'euros (M€) hors taxes (45 M€ pour l'aménagement de la ligne et 15 M€ pour le dépôt de bus).

Image 7 – Réunion publique no 2



### 2.5.3. Les ateliers thématiques

- **Atelier no 1 – Quelle offre de service avec le Bus Express ?**
  - Au siège de la CAPG
  - 5/10 personnes
  - Thèmes abordés :
    - Les incitatifs pour encourager l'utilisation du BHNS plutôt que l'automobile
    - Les services à bord des autobus
    - Le positionnement de certains arrêts
    - Les aménagements pour les personnes à mobilité réduite souhaités
    - L'arrêt idéal en termes de service
  
- **Atelier no 2 – Les variantes du bus Express et Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express**
  - A la Mairie annexe du Plan de Grasse
  - 15/20 personnes
  - Thèmes abordés :
    - Les variantes du bus Express :
      - Quels sont les avantages et les inconvénients des deux variantes ?
    - Le foncier
    - Le coût du projet

- Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express :
  - Quels sont les incitatifs pour encourager l'utilisation du BHNS plutôt que l'automobile ?
  - Comment peut-on encore améliorer l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie ?

Image 8 – Atelier 2 au Plan de Grasse



- **Atelier no 3 – Vélo, marche à pied et autres modes actifs, quels usages avec le Bus Express ?**
  - Au château de Mouans-Sartoux
  - 15/20 personnes
  - Thèmes abordés :
    - Les variantes du bus Express
    - Zoom sur le centre-ville de Mouans-Sartoux et son réaménagement
    - Vos attentes concernant les itinéraires et aménagements piétons
    - Vos attentes concernant les itinéraires et aménagements cyclables

Image 9 – Atelier 3 à Mouans-Sartoux



## 2.6. LA PARTICIPATION EFFECTIVE A LA CONCERTATION

### 2.6.1. Les grands chiffres de la participation

- Réunion publique du 06/10/2022 : 50/60 personnes
- Atelier n°1 : 5/10 personnes
- Atelier n° 2 : 15/20 personnes
- Atelier n°3 : 15/20 personnes
- Réunion publique du 08/12/2022 : 30 personnes
- Cahiers d'expression : 12
- Courriers : 0
- Mails : 13
- Site internet : 39 visites

D'un point de vue quantitatif, la concertation n'aura pas été grandement suivie. Toutefois, d'un point de vue qualitatif, l'ensemble des thématiques a pu être abordé avec des échanges qui ont permis de faire évoluer le projet.

## 2.6.2. Les thèmes abordés dans les contributions

- REUNION PUBLIQUE DU 06/10/2022
  - Exploitation du futur BHNS (temps de parcours, coût)
  - Végétalisation / Désimperméabilisation des sols / protection de l'environnement
  - Le projet permettra-t-il de décongestionner et fluidifier le trafic ?
  - Coûts variantes ?
- ATELIER N°1
  - Financement du projet
  - Le dépôt bus
  - Le calendrier du projet
  - Les variantes
  - Les incitatifs pour encourager à l'utilisation du BHNS
  - Les services à bord des bus
  - Le positionnement des arrêts
  - Les aménagements pour les personnes à mobilité réduite
  - L'arrêt idéal en termes de service
- ATELIER N° 2
  - Insertion BHNS et largeur des routes
  - Pénétrante Cannes-Grasse
  - Largeur plateforme BHNS
  - Urbanisme/ PLU
  - Les variantes
  - Motorisation du BHNS
  - Equipement en portes vélos
  - Circulation des poids lourds au Plan
  - Desserte des commerces de proximité
  - Problèmes d'inondation sur le tracé variante route de Cannes
  - Végétalisation le long du parcours
  - Coût du projet
- ATELIER N°3
  - Les avantages et les inconvénients des deux variantes
  - Choix du tracé par rapport aux emplois
  - Végétalisation le long des tracés
  - Sécurisation des itinéraires piétons et cyclables
  - Correspondance avec les territoires voisins
  - La circulation et la capacité véhiculaire passant dans Mouans-Sartoux
  - Le stationnement en voirie
  - Les aménagements cyclables et piétons
  - Les temps de parcours
  - Distance marche à pied/ arrêt de bus
  - Les liaisons piétonnes et cyclables
  - Développement de stationnement vélos aux arrêts le long du BHNS
  - Emport des vélos à bord des autobus

- Signalétique avec le temps de parcours à vélo.
- REUNION PUBLIQUE DU 08/12/2022
  - L'opportunité du projet
  - Le tracé et ses variantes
  - Le positionnement des stations
  - Les services associés au BHNS
  - L'insertion urbaine, l'environnement et le cadre de vie
  - La place de la voiture dans le projet
  - L'interconnexion avec les autres réseaux
  - La mise en œuvre du projet
- CAHIERS D'EXPRESSION
  - Amplitude horaire et fréquence
  - Trottoirs plus qualitatifs
  - L'opportunité du projet
  - Les variantes du projet
  - La billettique
  - Correspondance avec les lignes régionales
  - L'efficacité des bus électriques
- COURRIERS

Aucun courrier n'a été reçu à la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.

- SITE INTERNET/ MAILS
  - Proposition variante
  - « Un projet qui commence Gare de Grasse ignore les nombreux habitants du cœur de ville ancien dont je suis (et tous ceux qui habitent plus haut). Je trouve cela assez choquant. Il faut conserver la Gare routière au lieu actuel et y faire partir toute nouvelle desserte, ce qui permet de desservir également ceux qui habitent plus bas : c'est vraiment une question de bon sens...! Dans ce cas une liaison en Bus jusqu'à Mouans-Sartoux serait certainement une bonne idée et également une liaison vers Mandelieu jusqu'à la Mer et moderniser la lisibilité de toutes les liaisons Bus du Département. »
  - La desserte du centre-ville de Grasse
  - Connexion avec la CACPL
  - Végétalisation le long du tracé
  - Aménagements cyclables
  - Dépôt bus
  - Services dans les stations
  - Offre de service
  - Auchan Grasse : avis favorable
  - Doublon avec le TER Cannes-Grasse

### 3. L'ANALYSE THEMATIQUE DES CONTRIBUTIONS

#### 3.1. L'OPPORTUNITE DU PROJET

La concertation a confirmé l'opportunité du projet sous l'angle de la mobilité et des besoins de desserte auxquels le BHNS répond pour la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse. Les participants ont également souligné l'apport positif du projet au cadre de vie, à travers notamment la requalification et la sécurisation de la voirie (incluant les modes actifs), et le maintien des plantations matures et le renforcement de la végétalisation.

Quelques participants ont cependant questionné l'opportunité du projet au regard du choix de la variante préférentielle. En effet, certains habitants ont souligné que la variante route du Plan permettrait de desservir davantage les commerces de proximité.

La Communauté d'agglomération a répondu que la variante route de Cannes est privilégiée, selon l'analyse multicritères ci-dessous :

	Variante route de Cannes	Variante le Plan
Attractivité BHNS (vitesse commerciale, gain de temps, emploi, population)		
Compatibilité Modes actifs (aménagement cyclables, confort piétons, accessibilité PMR)		
Circulation/ Stationnement (impact plan de circulation, stationnement et desserte riveraine)		
Requalification urbaine		
Impact foncier		
Impact environnemental		

#### A retenir

**Le projet de BHNS répond à un réel besoin de mobilité et de desserte de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse, notamment dans les trajets quotidiens domicile-travail. La requalification et l'apaisement de l'axe emprunté, et notamment de la route de Cannes, sont des atouts largement cités par les participants.**

**Les caractéristiques du BHNS (amplitude horaire, fréquences, qualité des stations et du matériel roulant, etc.) ont également été appréciées des participants.**

## 3.2. LE TRACE

### Un tracé globalement cohérent

Le choix de la variante préférentielle a été un sujet fortement débattu durant cette phase de concertation. Suite aux premières études techniques, il apparaît que la variante route de Cannes est aujourd'hui la solution préférentielle pour les raisons suivantes :

- L'impact sur l'environnement est réduit sur la variante route de Cannes
- Une meilleure desserte des services et des commerces
- Une meilleure desserte des établissements scolaires, des logements et des emplois actuels et futurs
- Une meilleure articulation avec la pénétrante et son P+R

L'association « Vivre à Grasse » a proposé une troisième variante. Il s'agissait de passer par la variante route du Plan en faisant un tiroir au niveau du Auchan de Grasse.

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse a étudié cette variante de tracé. Or, le tracé proposé lui paraît peu adapté pour les raisons suivantes :

- Le « crochet » opéré jusqu'au giratoire de la Paoute ferait perdre beaucoup de temps aux usagers souhaitant rejoindre Mouans-Sartoux (pour le sens Nord-Sud) ou le hameau du Plan et la Gare SNCF (dans le sens Sud-Nord), et inciterait certainement bon nombre d'usagers à se détourner du BHNS pour emprunter une ligne plus directe.
- Dans le sens Sud-Nord, les mouvements tournants sur le giratoire Saint Donat sont peu évidents à réaliser puisque venant s'enrouler sur la quasi-totalité du giratoire, dans un contexte de fort trafic en heure de pointe.
- Pour ce qui est du giratoire de La Paoute, le BHNS devra faire un demi-tour complet autour de celui-ci et là aussi le mouvement en heure de pointe n'est pas évident.

En ce qui concerne la saturation automobile, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a rappelé que la mise en service du BHNS vise à entraîner une baisse de la circulation des voitures, grâce au report modal qu'elle engendrera.

Par ailleurs, le fonctionnement des différents usages de la voirie, dont le trafic automobile, sera analysé dans les phases d'études ultérieures. Les aménagements seront conçus pour optimiser ces fonctionnements.

#### A retenir

**Les expressions en faveur de chacune des variantes locales nourrissent le projet. Le sujet de l'insertion du BHNS et de l'aménagement des voiries empruntées sont au cœur des arguments de part et d'autre. La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse retient que la variante préférentielle est celle passant par la route de Cannes, notamment pour des raisons environnementales, économiques et de faisabilité.**

### 3.3. LE POSITIONNEMENT DES STATIONS

La concertation a permis de confirmer l'adéquation des positions de stations proposées par la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse. Quelques ajustements restent à anticiper, notamment sur la route de Cannes et dans le centre de Mouans-Sartoux.

Un souhait a été relevé, celui de ne pas avoir deux arrêts à plus de 400m l'un de l'autre avec des aménagements piétons qualitatifs pour rejoindre les arrêts du BHNS.

#### A retenir

**Les emplacements envisagés pour les stations ne sont pas remis en question.**

### 3.4. LES SERVICES ASSOCIES AU BHNS

Les participants ont perçu les atouts du BHNS et ont souvent conditionné l'intérêt de la ligne avec sa rapidité, sa fiabilité et sa régularité. Ils ont souligné la compétitivité du temps de trajet par rapport à la voiture dans un axe souvent encombré, notamment en heure de pointe. Le site propre et la priorité aux feux ont donc été souvent pointés comme des impératifs du projet.

De nombreux participants se sont exprimés sur les services attendus dans le cadre du BHNS, parmi lesquels :

- Des services pour rendre l'attente plus confortable : des abris contre la pluie/soleil, des casiers pour récupérer des colis (de type « Amazon lockers ») ;
- Des services en faveur d'une information fiable des voyageurs : affichage horaires, système de suivi en temps réel de la position des bus ;
- Des services pour garantir la propreté : des bacs à poubelles ;
- Des services pour une expérience voyageur améliorée : Wi-Fi à bord, prise USB, caméra de vidéosurveillance dans les bus ;
- Des services pour faciliter le voyage : arceaux vélo, billetterie ;
- La création d'une maison de la mobilité pour rassembler les *informations voyageurs*.

L'accessibilité de la nouvelle ligne aux personnes en situation de handicap a été largement abordée, notamment lors de la rencontre dédiée au sujet de l'accessibilité. De nombreuses propositions ont été formulées :

- Développer des dispositifs visuels et sonores pour les personnes porteuses de handicap visuel ou auditif, tels que des repères visuels au niveau des arrêts du BHNS, des repères sonores pour les véhicules électriques ;
- Garantir un trajet confortable en prévoyant un nombre suffisant de places pour les fauteuils roulants ;
- Prévoir des aménagements de quais et de voirie facilitant les déplacements de tous. Par exemple : des quais au revêtement lisse pour faciliter le passage des fauteuils roulants, une largeur des trottoirs suffisante pour permettre à deux fauteuils roulant de cheminer côte à côte, des traversées de voirie facilitées pour les piétons.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a répondu qu'elle étudiera des solutions d'aménagement favorisant la lisibilité de ces différents espaces. Les usages se succéderont sur la voirie (voie spécifique vélo, voie spécifique voiture, plateforme bus). Quand il serait possible, en termes de largeur de chaussée, le site propre et la piste cyclable seront séparées physiquement par des bordures. Également, des refuges seront intégrés pour sécuriser les traversées des piétons. L'aménagement sera conçu pour contraindre les automobilistes à ne pas emprunter la plateforme bus ou d'y stationner.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a par ailleurs précisé que des dispositifs tels que l'installation de repères / bandes d'intersection et de balises sonores sont étudiés dans le cadre de son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé.

#### A retenir

**Les participants souhaitent bénéficier d'une ligne de BHNS performante, offrant une fréquence, une régularité et une amplitude horaire en mesure de faciliter les déplacements. Des propositions concrètes ont été formulées en faveur de services en station et à bord des bus, propres à améliorer l'expérience voyageur. Une forte attente est exprimée pour rendre le BHNS et ses abords accessibles à tous et notamment aux personnes en situation de handicap.**

### 3.5. L'INSERTION URBAINE ET LE CADRE DE VIE

Les participants ont perçu le projet comme une opportunité d'améliorer leur cadre de vie, à travers les objectifs de requalification des rues empruntées par le tracé. Cette amélioration du cadre de vie a souvent été décrite comme un besoin urgent.

Voici les propositions concrètes émises pendant la concertation :

- Amélioration du cadre de vie partagée par plusieurs contributeurs ;
- Plus d'espaces réservés à la végétalisation sur l'itinéraire ;
- Un site propre perçu comme améliorant la fréquence et la vitesse commerciale de tous les bus ;
- La limitation de l'effet îlot de chaleur, très prégnant l'été, est aussi fortement attendue ;
- La réfection des trottoirs et sur leur largeur, pour davantage de confort de déplacement piéton ;
- La nécessité de préserver les cours d'eau, notamment pour éviter les problématiques d'inondation et anticiper l'évolution des réseaux ;
- Ils ont enfin évoqué la baisse de la pollution.

La concertation a mis en exergue une forte volonté de végétaliser le tracé du BHNS, considérée comme trop minérale actuellement. Cette végétalisation contribuerait à l'embellissement de l'espace public, mais surtout à absorber le carbone et à fournir de l'ombre et des îlots de fraîcheur l'été. Les participants se sont également montrés attentifs à la préservation de l'existant et notamment les alignements d'arbres présents sur le parcours. Les espaces de pleine terre doivent aussi être préservés.

Lors de l'atelier thématique no 3, les élus de Mouans-Sartoux ont exprimé leurs craintes quant à l'implantation d'un site propre pour autobus entre les deux ronds-points du centre-ville. Ils ont appuyé sur leur vision de donner la priorité aux piétons, aux cyclistes et la nécessité d'avoir une voie commune voitures et autobus au centre-ville. Cette logique d'aménagement s'appuyait sur leur appréhension d'avoir des voies réservées aux autobus vides la plupart de la journée. La CAPG avait su expliquer que ce site propre serait utilisé par de nombreux autobus, et ce, à chaque heure de la journée, en raison de l'offre de service. Celle-ci s'était alors engagée à étudier finement le volume d'autobus sur ce tronçon et les temps de parcours de ces derniers.

*A la suite de cet atelier thématique, une réunion technique a eu lieu avec la CAPG et la commune de Mouans-Sartoux. Les représentants de cette dernière ont finalement exprimé leur volonté de ne pas aménager un site propre pour autobus au centre-ville de Mouans-Sartoux.*

Enfin, les participants ont montré leur attention au respect de l'environnement, suggérant par exemple l'installation de panneaux solaires en station.

Les participants ont par ailleurs listé les fonctions à maintenir pour le bon fonctionnement des activités économiques et commerçantes, telles que les places de livraison, les places de stationnement PMR et les entrées / sorties de parcelle, etc.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse réalisera un relevé de contraintes de leurs activités, pour faciliter la prise en compte de leur fonctionnement dans la conception du projet et la préparation de la phase travaux.

#### A retenir

**L'amélioration du cadre de vie à travers l'arrivée du BHNS est perçue comme une nécessité, voire une urgence, par les participants. L'apaisement et la végétalisation de la route de Cannes sont notamment des attendus forts du projet. La place disponible sur la voirie dans certains secteurs contraints questionne néanmoins les participants. Ceux-ci souhaitent que des arbitrages soient faits pour limiter les impacts fonciers au maximum. Par ailleurs, les commerçants et les entreprises présents sur le tracé souhaitent que leurs activités soient prises en compte pour garantir leur fonctionnement tant pendant les travaux qu'avec le BHNS en circulation.**

### 3.6. LA PLACE DE LA VOITURE DANS LE PROJET

Certains participants ont accueilli avec satisfaction la réduction de la place de la voiture. Pour d'autres, des inquiétudes quant aux impacts sur la circulation et le stationnement persistent. De nombreux participants ont exprimé des craintes quant aux effets de la réduction de la place de la voiture sur la chaussée. Ils ont souvent souhaité connaître plus précisément l'évolution de la circulation automobile et des poids-lourds.

Des habitants des quartiers riverains du projet tout en se réjouissant du projet, ont fait connaître leurs inquiétudes quant au risque de report de circulation dans leur quartier.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a rappelé que son objectif était de proposer une alternative efficace à la voiture individuelle afin de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la transition énergétique du territoire. L'apaisement de la route de Cannes sera corrélé à la réduction de la place de la voiture sur cet axe au profit du site propre réservé au BHNS et d'aménagements cyclables de qualité. Les nuisances liées à la circulation automobile seront ainsi réduites (bruit, pollution, insécurité routière, etc.).

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse précise qu'un parking-relais est prévu à la future sortie de la Pénétrante Cannes-Grasse au niveau du Auchan de Grasse.

#### A retenir

**La place de la voiture dans le projet a été un point d'attention fort de la concertation. Sa réduction est souhaitée par certains, au nom de l'apaisement de la route de Cannes. Mais les reports de circulation inquiètent les riverains des rues adjacentes. Des précisions sont attendues sur les futurs plans de circulation.**

**Par ailleurs, les participants estiment que l'installation d'un parking relais est indispensable pour inciter à emprunter le BHNS.**

### 3.7. LE DEVELOPPEMENT ET LA SECURISATION DES CHEMINEMENTS VELOS ET PIETONS

Globalement, les participants ont souvent exprimé la nécessité de rendre plus confortables et plus sécurisés les cheminements piétons et vélos. Ils ont souligné la priorisation nécessaire des piétons et cyclistes lorsque des arbitrages seraient à faire entre les différents modes du fait de l'étroitesse de la voirie.

Cela s'est traduit par des demandes concrètes :

- Garantir des largeurs de trottoir suffisantes ;
- Séparer les usages sur la voirie (avec des pistes cyclables notamment bien distinctes des autres circulations) ;
- Sécuriser les traversées piétonnes ;
- Eviter les ruptures de pistes cyclables, notamment aux carrefours.

Certains futurs voyageurs du BHNS attendent de pouvoir compléter leur parcours par des trajets en vélo. Ils ont donc mis en avant quatre demandes :

- Du stationnement vélo : parking relais pour vélo, arceaux vélo en station, parkings sécurisés à proximité des stations, etc. ;
- La possibilité de monter à bord du bus avec des vélos ;
- L'installation de bornes à proximité des stations ;
- La nécessité de concevoir les futurs axes pour tous les usagers à vélo (y compris les vélos cargo).

Dans certains secteurs, l'amélioration des cheminements piétons pour rejoindre le BHNS est souhaitée. La nécessité de sécuriser et signaler les cheminements piétons pour rejoindre les stations du BHNS a été évoquée, afin d'augmenter l'attractivité de la ligne.

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse a confirmé que le projet devra largement prendre en compte les cheminements piétons et vélos tant dans leur continuité que dans la sécurisation de ceux-ci.

#### A retenir

**Le BHNS est perçu par les participants comme l'opportunité de donner plus de place aux déplacements piétons et vélos tout en les sécurisant. Cette thématique est perçue comme un axe prioritaire à développer.**

### 3.8. L'INTERCONNEXION AVEC LE RESEAU PALM BUS

Les participants à la concertation se sont montrés attentifs au devenir du réseau de transport existant, et à la cohérence du réseau global avec l'arrivée de BHNS.

La concertation a montré que le BHNS répond à des besoins de déplacements des habitants.

La Communauté d'Agglomération a précisé que toutes les lignes de bus pourront emprunter le site propre du BHNS.

Le devenir des lignes existantes a suscité de nombreuses interrogations, les participants notant des doublons de desserte avec le BHNS.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a expliqué que, dans le cadre de la création du BHNS, l'organisation et l'itinéraire des lignes de bus seront repensés. Cette réorganisation du réseau existant sera conçue en s'appuyant sur la concertation continue, en lien avec les projets locaux (projets

urbains, installations d'équipements, d'entreprises, de commerces, etc.). L'objectif sera d'améliorer les dessertes et de faciliter les connexions au réseau structurant, dont le BHNS fera partie. Si des doublons existent, il est possible que des lignes soient redéployées.

La commune de Mouans-Sartoux a déposé un dire afin de rappeler l'importance de travailler en collaboration avec la Communauté d'Agglomération Cannes-Pays-de-Lérins et créer à terme une autorité organisatrice de la mobilité unique (AOMU). Elle souhaiterait aussi qu'il n'y ait pas de connexion à faire entre les deux réseaux sur la commune.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a expliqué qu'elle travaille déjà en étroite collaboration avec la Communauté d'Agglomération Cannes Pays de Lérins. A ce jour, une AOMU n'est pas envisagée pour des raisons principalement techniques. Enfin, l'importance aujourd'hui est de créer l'aménagement BHNS. Une fois fait, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse pourra de nouveau travailler avec son voisin sur la création d'un BHNS unique.

#### A retenir

**L'interconnexion du BHNS avec d'autres lignes de transport est perçue comme essentielle. Les participants sont attachés aux lignes de bus existantes et se questionnent quant à leur devenir avec l'arrivée du BHNS. Un travail important est déjà mené avec l'ensemble des partenaires (CACPL, ZOU !, SNCF) pour trouver des connexions logiques, performantes et durables pour les usagers.**

### 3.9. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le coût et les origines du financement du projet ont pu être abordés, notamment en lien avec le foncier.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a répondu que le coût estimé (à l'euro 2021 était de 45 millions d'euros) avec un financement d'ores et déjà acquis de l'Etat à hauteur de 4,9 millions d'euros. D'autres financements seront mobilisés (Département des Alpes-Maritimes, Région Sud, Etat, Europe).

En ce qui concerne le calendrier du projet, c'est surtout la date de livraison qui a été évoquée.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a répondu que la ligne serait livrée en 2028 avec un démarrage des travaux en 2025.

Quelques participants ont évoqué la phase de travaux, exprimant leurs craintes quant à ses impacts sur le quotidien et le fonctionnement de leurs quartiers. Ils ont insisté sur la nécessité du maintien des circulations pendant les travaux.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a rappelé que les travaux commenceront après une phase d'études et de concertation continue qui permettra d'affiner le projet et de préparer la phase travaux. Les modalités d'organisation des travaux ne sont donc pas définies à ce stade mais l'ensemble des 8 kilomètres de l'itinéraire ne seront pas mis en chantier au même moment; un phasage sera établi pendant les études de maîtrise d'oeuvre.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a expliqué que des mesures seraient prises pour limiter au maximum les nuisances. La Direction Mobilités-Transports assurera le lien entre les riverains pendant la phase chantier.

Les modalités du dialogue ont été peu abordées, si ce n'est pour évoquer la complétude de l'information mise à disposition des participants : ceux-ci ont exprimé leur besoin de disposer

**AR Prefecture**

006-200039857-20230209-DB2023\_025-DE  
Reçu le 22/02/2023

d'informations plus précises sur les impacts circulation, stationnement et les impacts fonciers du projet.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse a rappelé que tous les sujets pouvaient être abordés en concertation et qu'une nouvelle phase de concertation était déjà programmée mi 2024.

**A retenir**

**La mise en œuvre du projet est un sujet assez peu abordé au cours de la concertation. Néanmoins, certains participants ont exprimé leur impatience à l'égard de sa réalisation. Enfin, les préoccupations concernent la phase de travaux pour laquelle les participants souhaitent une bonne communication et la continuité des déplacements.**

## 4. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE

Suite aux rencontres organisées et aux contributions reçues dans le cadre de cette concertation préalable, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse tire les enseignements suivants et s'engage ainsi dans la poursuite du projet :

### **L'opportunité du projet**

L'opportunité du projet de création d'une ligne de BHNS entre Grasse et Mouans-Sartoux est confirmée par la concertation préalable.

Le choix du mode BHNS n'a pas suscité d'interrogations spécifiques. Concernant son niveau de service : amplitude horaire importante (05h00 – 22h00), fréquence de l'ordre de 10mn en heure de pointe, matériel roulant confortable et électrique et un temps de trajet estimé de 20min.

### **Le tracé**

Le faisceau de desserte du BHNS est conforté dans sa globalité par la concertation. La variante route de Cannes est privilégiée à la variante route du Plan. Lors de l'atelier thématique no 3, les élus de Mouans-Sartoux ont exprimé leurs réserves quant à l'implantation d'un site propre pour autobus entre les deux ronds-points du centre-ville. Ils ont appuyé sur leur vision de donner la priorité aux piétons, aux cyclistes et la nécessité d'avoir une voie commune voitures et autobus afin de pouvoir végétaliser plus largement le centre-ville. Cette logique d'aménagement s'appuyait sur leur appréhension d'avoir des voies réservées aux autobus vides la plupart de la journée. La CAPG avait su expliquer que ce site propre serait utilisé par de nombreux autobus, et ce, à chaque heure de la journée, en raison de l'offre de service. Celle-ci s'était alors engagée à étudier finement le volume d'autobus sur ce tronçon et les temps de parcours de ces derniers.

### **Les terminus**

Les terminus ne posent pas de problématiques. Ils seront situés à la gare SNCF de Grasse pour la commune de Grasse et aux JMIP pour Mouans-Sartoux.

### **L'implantation des stations**

La localisation des stations proposée est adéquate dans sa globalité et confirmée par la concertation.

### **L'insertion du BHNS et la requalification de la voirie**

Chaque secteur du tracé a fait l'objet de demandes précises quant à l'insertion du BHNS et des aménagements. Les participants ont demandé à être informés des impacts fonciers précis du projet.

En outre, la commune de Mouans-Sartoux a exprimé pendant la phase de concertation sa crainte d'aménager deux voies réservées aux autobus au sein de son centre-ville.

### **Les interconnexions**

La concertation a fait émerger des attentes en faveur de bonnes correspondances entre la future ligne de BHNS et les lignes existantes, notamment celle du réseau PalmBus.

### **La réorganisation du réseau de bus**

La concertation a révélé de fortes interrogations quant à la restructuration du réseau de bus. La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse prend en compte les inquiétudes soulevées, poursuit les études associées et rassure en affirmant que le quartier du Plan restera desservi par le réseau Sillages et ne verra pas son offre diminuée.

### **Les modes actifs**

La concertation a mis en avant l'attente du développement des voies cyclables et l'attention des participants à l'articulation avec les voies existantes et en projet.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse prend en compte les points de vigilance soulignés au travers des contributions de la concertation et note l'attention portée sur la sécurisation et la qualité des circulations des piétons et des vélos, ainsi que leur continuité.

### **L'accessibilité**

Le mode BHNS a fait l'objet de propositions concrètes pour le rendre accessible à tous avec des aménagements et des services en station et à bord pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse s'engage à assurer l'accessibilité aux habitations et commerces, à maintenir des cheminements piétons sécurisés et lisibles tout au long de la phase travaux, et une fois le BHNS mis en service. Un travail spécifique sera conduit sur les traversées piétonnes.

### **La circulation et le stationnement**

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse note une inquiétude quant à la réduction de la place de la voiture. Elle poursuit, en lien avec les communes, les études de circulation associées à l'arrivée du BHNS.

### **La sécurité**

La sécurité a été un point d'attention pendant la concertation :

- Sécuriser la plateforme du BHNS
- Sécuriser voyageurs et conducteurs en station et à bord des rames

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse prend bonne note de ce point, et veillera à mettre en place toutes les mesures nécessaires pour que la sécurité soit assurée avec l'arrivée du BHNS.

### **L'environnement**

Un souhait ressort sur la végétalisation de l'espace public avec la préservation de la végétation existante, notamment les grands arbres, et la plantation de nouveaux végétaux le long du tracé. Également, il a été exprimé que la CAPG devra être attentive aux enjeux d'imperméabilisation de la chaussée et à la gestion des eaux pluviales.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse s'engage à proposer et à réaliser des aménagements de qualité au bénéfice des riverains, des commerces et de tous les usagers de l'espace public, tout en respectant les engagements de frugalité et d'ambitions environnementales.

### **Les travaux**

Les participants ont exprimé leurs inquiétudes à l'égard de la phase travaux, tant pour le maintien du fonctionnement des activités économiques que pour les nuisances qu'ils engendreront.

La Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse confirme l'accompagnement spécifique des riverains et commerçants tout au long des études et de la phase travaux, au travers de la mobilisation du service Mobilités-Transports de la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse.

### **La concertation continue**

En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité de la concertation préalable, et pour répondre aux attentes qui se sont exprimées durant cette concertation, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique du projet. Pour cela, il proposera un dispositif adapté aux enjeux du projet :

- Une concertation ouverte à tous, pour poursuivre sur les thématiques liées au projet et par secteur. Ces temps d'échange seront accompagnés d'une information continue et d'un dispositif en ligne, grâce à la plateforme informative et participative du projet ;
- Une concertation ciblée à destination des riverains, commerçants et entreprises concernés. Des temps de rencontre de proximité leur seront dédiés.

## 5. EN SYNTHÈSE

### **La poursuite des études de conception**

L'opportunité de la création de la ligne de BHNS est confortée par cette concertation préalable. Le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études de conception pour permettre une mise en service à l'horizon 2028.

### **Le choix du tracé**

Au regard des études réalisées, des avis exprimés à la concertation et des propositions soumises, la variante retenue est celle de la « route de Cannes ».

### **Le choix des stations**

Au regard des études réalisées, des avis exprimés à la concertation et des propositions soumises, le positionnement des stations est jugé adéquat dans son ensemble.

### **Le dispositif d'accompagnement des riverains et des commerçants**

Au regard des études réalisées, des avis exprimés dans le cadre de la concertation et des propositions soumises, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse confirme l'accompagnement spécifique des riverains et commerçants tout au long des études et de la phase travaux.

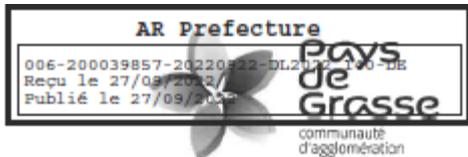
Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération du Pays de Grasse sensibilise particulièrement les équipes de conception à la présence d'activités économiques et commerciales tout au long du tracé et l'intègre dans son processus de travail pour mener la conception et la programmation des travaux en prenant en compte les contraintes de ces acteurs.

### **Le dispositif de concertation continue**

En parallèle de la poursuite des études, dans la continuité de la concertation préalable, et pour répondre aux attentes qui se sont exprimées durant cette concertation, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation et le dialogue avec les habitants et les usagers jusqu'à l'enquête publique du projet.

## 6. ANNEXES

### 6.1. LA DELIBERATION APPROUVANT LES MODALITES DE CONCERTATION



REPUBLIQUE FRANÇAISE  
DEPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA  
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION  
DU PAYS DE GRASSE**

**SEANCE DU JEUDI 22 SEPTEMBRE 2022**

**Délibération n°DL2022\_140 : Modalités de concertation préalable relative au futur Bus à Haut Niveau de Service (Bus Express) de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse entre la Gare SNCF de Grasse et les Jardins du Musée International de la Parfumerie de Mouans-Sartoux.**

Date de la convocation : 06/09/2022

L'an deux mille vingt-deux et le vingt-deux septembre à quatorze heures, en application des articles L5211-1, L5211-2, L5211-6 et L5211-11 du Code général des collectivités territoriales, le conseil communautaire de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, dûment convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, au siège sis 57 avenue Pierre Sémard à Grasse, sous la présidence de Jérôme VIAUD, Maire de Grasse et Vice-président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes.

**NOMBRE DE CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES EN EXERCICE : 70**

**PRESENTS :** Jérôme VIAUD, Marie AMMIRATI, Ali AMRANE, Pierre ASCHIERI, Philippe BONELLI, Gérard BOUCHARD, Dominique BOURRET, Catherine BUTTY, Marino CASSEZ, Marie CHABAUD, Murièle CHABERT, Marc COMBE, Jean-Louis CONIL, Laurence COSTE, Julie CREACH, Cyril DAUPHOUD, Jean-Marc DELIA, Nicolas DOYEN, Paul EUZIERE, Annie FRECHE, Marie-Louise GOURDON, Pauline LAUNAY, Jean-Marc MACARIO, Claude MASCARELLI, Roger MISSENTI, Nicole NUTINI, Christian ORTEGA, Serge PERCHERON, Roland RAIBAUDI, Christiane REQUISTON, Gilles RONDONI, François ROUSTAN, Bernard ROUX, Philippe SAINTE-ROSE FANCHINE, Ludovic SANCHEZ, Catherine SEGUIN, Claude SERRA, Florence SIMON, Alain YBERT.

**PARTIS EN COURS DE SEANCE :** Laurence COSTE après le vote de la délibération n°140, Annie FRECHE après le vote de la délibération n°161.

**PROCURATIONS :** Marc BAZALGETTE à Philippe SAINTE-ROSE FANCHINE, Claude BOMPAR à Jean-Marc MACARIO, Aline BOURDAIRE à Claude MASCARELLI, Raoul CASTEL à Gérard BOUCHARD, Claude CEPPI à Bernard ROUX, Henri CHIRIS à Jean-Marc DELIA, Magali CONESA à Paul EUZIERE, Valérie COPIN à Dominique BOURRET, Odile DESPLANQUES à Catherine SEGUIN, Anne-Marie DUVAL à Jérôme VIAUD, Jean-Pierre FRANCHI à Jean-Louis CONIL, Christophe MARTELLO à Christiane REQUISTON, Christophe MOREL à Philippe BONELLI, Sylvie MORLIERE à Christian ORTEGA, Robert NOVELLI à Florence SIMON, Ismaël OGEZ à Marino CASSEZ, Pascal PELLEGRINO à François ROUSTAN, Martine ULBADI à Marc COMBE, Christian ZEDET à Marie AMMIRATI.  
Annie FRECHE à Roland RAIBAUDI à partir du vote de la délibération n°162.

**ABSENTS :** Pierre BORNET, Stéphane CASSARINI, Gilbert EININGER, Yves FUNEL, Jean-Marc GARNIER, Karine GIGODOT, Patrick ISNARD, Brigitte LUCAS, Joseph MATTIOLI, Annie OGERO-MAIRE, Michèle PAGANIN, David VARRONE.

**A ETE DESIGNE SECRETAIRE DE SEANCE :** Philippe BONELLI

AR Prefecture

006-200039857-20230209-DB2023\_025-DE  
Reçu le 22/02/2023

AR Prefecture

006-200039857-20220922-DL2022\_140-DE  
Reçu le 27/09/2022  
Publié le 27/09/2022

<b>CONSEIL COMMUNAUTAIRE</b>	<b>DELIBERATION</b>
<b>DU 22 SEPTEMBRE 2022</b>	<b>N°DL2022_140</b>
<b>RAPPORTEUR : Claude SERRA</b>	
<b>MOBILITES-TRANSPORTS</b>	
<b>Modalités de concertation préalable relative au futur Bus à Haut Niveau de Service (Bus Express) de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse entre la Gare SNCF de Grasse et les Jardins du Musée International de la Parfumerie de Mouans-Sartoux.</b>	
<b>SYNTHESE</b>	
<b>Il est proposé au Conseil communautaire de définir les modalités de concertation préalable concernant le futur Bus Express de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse qui aura lieu du 22 septembre au 08 décembre 2022. Ces temps d'échanges permettront à la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse d'éclairer sa décision sur le choix d'une variante à retenir et de recueillir l'avis de la population.</b>	

Monsieur le Vice-président expose au conseil communautaire :

**Vu** la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 ;

**Vu** la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 ;

**Vu** la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (Loi « Climat et résilience ») du 22 août 2021 ;

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales ;

**Vu** la délibération n°DL2019-115 du 28 Juin 2019 approuvant la Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse ;

**Vu** l'avis favorable de la Commission Mobilités-Transports du 09 septembre 2022 ;

**Considérant** que la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse a fait de la transition énergétique et écologique un enjeu majeur de sa politique intercommunale ;

**Considérant** qu'en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, le Pays de Grasse souhaite mettre au premier rang l'exemplarité publique avec cette démarche de création d'un Bus à Haut Niveau de Service entre la Gare SNCF de Grasse et le Jardin du Musée International de la Parfumerie à Mouans-Sartoux, incluant des nouveaux aménagements piétonniers et cyclables, ainsi qu'une végétalisation ambitieuse du parcours ;

**Considérant** que le Bus Express permettra de rejoindre les gares SNCF de Grasse et de Mouans-Sartoux, d'importantes zones d'activités économiques et commerciales, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, des établissements scolaires, de grands équipements et de nombreux commerces et services de proximité ;

**Considérant** que deux variantes de tracé sont étudiées aujourd'hui dans la partie centrale du projet : une variante Ouest dite « route de Cannes », une variante Est dite « Le Plan » ;

**AR Prefecture**

006-200039857-20230209-DB2023\_025-DE  
Reçu le 22/02/2023

**AR Prefecture**

006-200039857-20220922-DL2022\_140-DE  
Reçu le 27/09/2022  
Publié le 27/09/2022

**Considérant** que la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse souhaite associer largement les habitants et les actifs du territoire pour l'éclairer sur le projet et dans le choix d'une variante, elle proposera dès lors une concertation préalable qui aura lieu du 22 septembre 2022 au 08 décembre 2022 ;

**Considérant** que du 07 octobre 2022 et au 07 décembre 2022, une exposition permanente sera organisée dans les lieux suivants :

- Au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, 57 avenue Pierre Sépard, 06130 Grasse ;
- Dans les mairies de Grasse (Place du Petit Puy – 06130 Grasse), Mouans-Sartoux (Place du Général de Gaulle – 06370 Mouans-Sartoux) et celle du Plan de Grasse (6 avenue Louis Cauvin – 06130 Grasse) ;

**Considérant** que du 07 octobre 2022 et au 07 décembre 2022, une permanence physique sera organisée au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, 57 avenue Pierre Sépard, 06130 Grasse, le lundi matin (de 09h00 à 12h00), le mercredi après-midi (de 13h30 à 17h00) et le vendredi matin (de 09h00 à 12h00) ;

**Considérant** que pour parvenir à associer largement, la Communauté d'agglomération proposera également les temps d'échanges suivants :

- Deux réunions publiques :
  - o Le 06 octobre 2022 à 18h30 au Palais des Congrès, 22 Cours Honoré Cresp, 06130 Grasse
  - o Le 08 décembre 2022 à 18h30, salle du Château (n°8), rue du Château, 06370 Mouans-Sartoux
- Trois ateliers thématiques :
  - o *Quelle offre de service avec le Bus Express ?* le 20 octobre 2022, 18h à 20h, salle du Conseil, Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, 57 avenue Pierre Sépard, 06130 Grasse
  - o *Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express*, le 10 novembre 2022, 18h à 20h, Mairie annexe du Plan de Grasse, salle Emile Jacquemin, 06130 Plan de Grasse
  - o *Vélo, marche à pied et autres modes actifs, quels usages avec le Bus Express ?* le 24 novembre 2022, 18h à 20h, salle du Château (n°8), rue du Château, 06370 Mouans-Sartoux

**Considérant** que pour permettre à tous les habitants et les actifs de se prononcer sur le sujet, il sera possible de poser des questions et donner son avis :

- En remplissant le formulaire d'expression en ligne sur [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr)
- En remplissant le cahier d'expression mis à disposition auprès des expositions permanentes (lieux et dates ci-dessus) et itinérantes (programme détaillé sur [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr))
- Par courriel : [concertation-bhns@paysdegrasse.fr](mailto:concertation-bhns@paysdegrasse.fr)
- Par courrier : Communauté d'agglomération du Pays de Grasse – Concertation Bus Express – 57 avenue Pierre Sépard – 06130 Grasse

**Considérant** que pour être au plus proche des habitants, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse sera également présente lors d'événements locaux pour des expositions itinérantes, programme détaillé sur [www.paysdegrasse.fr](http://www.paysdegrasse.fr).

**AR Prefecture**

006-200039857-20230209-DB2023\_025-DE  
Reçu le 22/02/2023

**AR Prefecture**

006-200039857-20220922-DL2022\_140-DE  
Reçu le 27/09/2022  
Publié le 27/09/2022

Après avoir délibéré et procédé au vote, le conseil communautaire à l'unanimité **DECIDE** :

- **D'APPROUVER** la procédure relative à la phase de la concertation préalable du futur Bus Express de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse et les modalités de concertation ci-dessus décrites ;
- **D'AUTORISER** le Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse à signer l'ensemble des documents afférents à cette concertation préalable.

Fait à Grasse, les jours, mois et an que dessus.  
Pour extrait certifié conforme,

Acte rendu exécutoire  
après dépôt en  
préfecture et publié le

27 SEP. 2022

Le Président

*u*



Jérôme VIAUD  
Maire de Grasse

Vice-président du Conseil départemental  
des Alpes-Maritimes

## 6.2. LES REUNIONS PUBLIQUES ET ATELIERS DE TRAVAIL

**6.2.1 COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION DU  
06/10/2022**

## Compte-rendu

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PAYS DE GRASSE Réunion publique n° 1**  
Projet BHNS Grasse-Mouans-Sartoux

OBJET DE LA REUNION  
Réunion publique n°1

DATE DE LA REUNION  
6 octobre 2022

REDACTEUR  
Fattal Marie

PROCHAINE REUNION PUBLIQUE  
8 décembre 2022

SOCIETES	REPRESENTANTS	MAIL	PRES.	DIFF.	CONV.
CAPG	Raphaël Fiatot	<a href="mailto:rfiatot@paysdegrasse.fr">rfiatot@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Nathan Delplierre	<a href="mailto:ndelplierre@paysdegrasse.fr">ndelplierre@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Maqail Gusella	<a href="mailto:mqusella@paysdegrasse.fr">mqusella@paysdegrasse.fr</a>	X		
Ingerop	Antoine Dumast	<a href="mailto:antoine.dumast@ingerop.com">antoine.dumast@ingerop.com</a>	X		
Algoé	Nicolas Camous	<a href="mailto:nicolas.camous@algoe.fr">nicolas.camous@algoe.fr</a>	X		
Algoé	Cédric Chassainq-Cuvillier	<a href="mailto:cedric.chassainq-cuvillier@algoe.fr">cedric.chassainq-cuvillier@algoe.fr</a>	X		
Algoé	Marie Fattal	<a href="mailto:marie.fattal@algoe.fr">marie.fattal@algoe.fr</a>	X		



---

### Ordre du jour

1.	PROPOS INTRODUCTIFS .....	3
2.	SITUATION ACTUELLE EN TERMES DE MOBILITE .....	6
3.	PRESENTATION ET OBJECTIFS DU PROJET .....	6
4.	PRESENTATION DU TRACE DE BUS EXPRESS ET DE SES VARIANTES .....	7
5.	PRESENTATION DE LA SOLUTION PREFERENTIELLE.....	7
6.	ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE.....	8
7.	CALENDRIER DU PROJET.....	8
8.	PARTENAIRES DU PROJET.....	8
9.	ZOOM SUR LA CONCERTATION.....	9
10.	QUESTIONS .....	9

Sont présents à la réunion publique :

**Jérôme Viaud** – Maire de la ville de Grasse et Président de la CAPG

**Pierre Aschieri** – Maire de Mouans-Sartoux

**Claude Serra** – Maire du Tignet et VP mobilité transport à la CAPG

**Raphaël Flatot** – CAPG

**Nathan Delpierre** – CAPG

**Magali Gusella** – CAPG

**Nicolas Camous** – Algoé

**Cédric Chassaing-Cuvillier** – Algoé

**Marie Fattal** – Algoé

Ainsi que près de 60 participants dans l'assemblée.

## 1. Propos introductifs

Nicolas Camous introduit la réunion publique et donne la parole aux élus.

Jérôme Viaud souhaite la bienvenue aux participants de ce moment de concertation publique, de démocratie participative. Le Président remercie le Président de Sillages, le Maire du Tignet et Vice-Président de la CAPG, Claude Serra, qui pilote ces sujets au niveau de la Communauté d'Agglomération, ainsi que dans les discussions avec les bassins du Pays de Lérins et du Pays de Grasse, le Vice-Président et Maire de Mouans-Sartoux, l'adjoint au Maire en charge de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et des modes de déplacements doux Christophe Morel, Monsieur Macario Vice-président et Maire de Spéracèdes, Mesdames et Messieurs les élus de la majorité municipale, l'équipe municipale, les partenaires de l'administration communale et intercommunale, les équipes d'Algoé, Ingérop, Mesdames et Messieurs de la presse, l'assemblée qui vient débattre, partager ses opinions dans un moment où les témoignages des uns et des autres serviront à construire une position de Grasse et du Pays de Grasse.

Le Président remercie les participants d'être présents pour cette première réunion publique qui en appellera d'autres, qui ouvre un débat important du territoire.

La question de la desserte en bus est un sujet important qui favorise l'attractivité du territoire. Le Président a saisi le Président de Région, Renaud Muselier, pour lui exprimer sa volonté de remédier à la non desserte en bus de la gare routière de Grasse. La desserte en voyageurs des lignes 500, 610, 630 et 600 sont des choses sur lesquelles le Président ne veut pas céder et il souhaite retrouver des dessertes qui viennent irriguer le centre-ville. Le Président portera ces messages à la Région pour pouvoir, en étroite liaison avec le Président de Région, trouver des solutions en matière de desserte du centre-ville.

Aujourd'hui, des grassoises et grassois témoignent de la nécessité de ce Bus qui reliera le pôle d'échange intermodal de Grasse au niveau de la gare SNCF aux Jardins du Musée International de la Parfumerie à Mouans-Sartoux.

L'objectif est de renforcer l'usage des transports en communs, développer une véritable alternative à la voiture notamment aux heures de pointes.

« La voiture prend le pas de manière trop importante dans nos territoires et des alternatives à la voiture doivent être trouvées sur l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération. »

Le Bus Express sera plus qu'un simple projet de transport, il sera l'occasion de travailler de « façade à façade », c'est-à-dire qu'il représentera un véritable projet d'aménagement urbain avec la requalification des espaces publics, l'insertion des modes actifs (la marche et le vélo), la végétalisation sur le tracé et un apaisement de la circulation.

La CAPG a lancé des études pour le projet de bus destiné à relier la gare SNCF de Grasse aux Jardins du MIP à Mouans-Sartoux dans une volonté de structuration du territoire. La première phase d'étude a permis d'approfondir les besoins en déplacement sur le territoire, d'étudier les caractéristiques du projet, d'identifier les variantes du tracé.

La conception du Bus Express n'est pas finalisée à ce stade, cette concertation est ouverte pour que les citoyens puissent apporter leurs contributions (des personnes du monde associatif, des professionnels, des industriels, des chefs entreprises, toutes personnes qui le souhaitent) et puissent venir s'exprimer pour identifier une variante de tracé.

Les évolutions des transports vers des mobilités durables sont des enjeux de demain et doivent être intégrés dans les projets de territoire.

La mobilité durable sera au cœur des politiques publiques. La CAPG a souhaité réaliser ces réunions publiques dans le but de présenter le projet, les tracés envisagés, ses objectifs, son intégration dans son environnement, le calendrier, les partenaires du projet.

Le Président remercie Monsieur Flatot, responsable du service Mobilités-Transports. La concertation démarre ce soir et sera suivie de trois ateliers. Le Président invite l'assistance à y participer aux dates suivantes :

- « Quelle offre de service avec le Bus Express ? », le 20 octobre 2022 de 18h à 20h au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse.
- « Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express », le 10 novembre 2022 de 18h à 20h à la Mairie annexe du Plan de Grasse.
- « Vélo, marche à pied et autres modes actifs, quels usages avec le Bus Express ? », le 24 novembre 2022 de 18h à 20h au Château de Mouans-Sartoux.

L'ensemble de ces informations est indiqué sur les plaquettes présentes à l'entrée de la salle ou sur le site internet de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse.

De plus, du 7 octobre 2022 au 7 décembre 2022 se tiendront des permanences au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse les lundis de 9h à 12h, les mercredis de 13h30 à 17h et les vendredis de 9h à 12h.

La concertation se clôturera par une seconde réunion publique le 8 décembre 2022 à 18h30 au Château de Mouans-Sartoux.

Durant toute cette phase, J.Viaud invite les participants à apporter leurs contributions, qu'il espère nombreuses.

Cela déterminera l'avenir des territoires, l'organisation des tracés de la mobilité. Le Versement Mobilité qui sert à financer notamment le transport en commun en site propre est payé par les entreprises du territoire ce qui leur donne le droit d'avoir une desserte améliorée.

Ce sujet est important, d'avenir et concerne tout le monde, il faut rapidement passer à cette phase opérationnelle pour que les personnes qui prendront ce transport en commun en site propre puissent aller plus vite que dans les bouchons des voitures. L'objectif est que cela devienne une véritable alternative grâce à un travail fait en termes de desserte, d'horaires, de fiabilité.

Le Maire de Mouans-Sartoux exprime l'intérêt de la commune concernant ce projet qui renforce le lien historique entre Mouans-Sartoux et Grasse.

La voiture n'est plus adaptée, car le réseau est complètement saturé. L'alternative du bus en site propre est parfaitement adaptée à un cœur de ville pour Mouans-Sartoux et à un cœur d'activité pour Grasse.

Ce projet concret va servir à la population. Mouans-Sartoux se situe au niveau d'un bassin de vie entre la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse et la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins. A terme, l'idée serait d'avoir une autorité organisatrice des transports unitaire sur ce bassin de vie. Le projet de Bus Express est un projet à soutenir. Il est un moyen de dynamiser le territoire et de permettre le développement de la mobilité active. C'est un projet par excellence.

La concertation est attendue, c'est essentiel et vital pour le territoire.

M. Serra salue le Maire de Mouans-Sartoux et le Président de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, les élus, les services de la CAPG, de Sillages qui ont beaucoup travaillé sur ce projet qui est la dorsale essentielle de la vie de l'ensemble de la CAPG. Cela va constituer le lien entre Cannes et Grasse, deux bassins d'emplois très proches qui dans l'avenir ne pourront que travailler ensemble.

La pénétrante a son utilité, mais il y a un besoin majeur pour l'avenir de l'industrie grasseoise. Le Bus Express est un complément de la pénétrante qui est aujourd'hui saturée.

Cependant, certains chefs d'entreprises soulèvent des problèmes de transports, de déplacements. La situation de quasi saturation impacte négativement les conditions de vie. Le temps du tout automobile en matière de déplacement est révolu. Les temps de déplacements, la fluidité du trafic, la pollution que cela génère, l'emprunte carbone et le pouvoir d'achat des salariés sont autant de thématiques qui doivent être traitées.

Toute la flotte d'autobus sera électrique. Côté salarié, une meilleure ponctualité sera constatée, le BHNS apportera un confort dans les déplacements des salariés.

La mise en œuvre de la Loi Climat et Résilience (majuscules) du 24 août 2021 impose la mise en compatibilité de la loi via le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalités des Territoires (STADDET). Ces derniers se déclineront dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). Avoir un SCOT permet donc un gain de temps et de faciliter la vie de tous.

Ce projet est le fruit du travail d'un certain nombre de services et de la détermination et de l'ambition de Jérôme Viaud. Aujourd'hui, l'Etat a validé le projet ce qui permettra d'en financer une partie. Ce projet va permettre une jonction entre le BHNS de la CAPG et celui de la CACPL. Cette desserte permettra de faire Cannes-Grasse en traversant Mouans-Sartoux.

M. Serra souhaite aux participants un bon débat.

## 2. Situation actuelle en termes de mobilité

M. Flatot présente le projet. En 2014, la CAPG a délibéré sur 3 projets de transport en commun en site propre, dont le projet de BHNS entre la gare SNCF de Grasse et les Jardins du Musée International de la Parfumerie.

Ce projet a été inscrit dans le Plan de Déplacement Urbain de la CAPG approuvé en juin 2019 ayant pour objectif de réduire la part modale de ce transport en passant de 78% à 70%. Ce sont les courtes distances qui sont visées par ce report modal, car aujourd'hui 70 à 80% des déplacements sont intracommunautaires et 40% font moins de 5 km.

L'objectif est de faire passer de 4 à 6% la part du bus, d'améliorer la marchabilité par la création de trottoirs, de multiplier par trois la part du vélo en créant des pistes cyclables. L'objectif de 3% de part modale pour le vélo est un objectif national et inscrit dans le plan de déplacement du Pays de Grasse.

## 3. Présentation et objectifs du projet

Un site propre est une voie réservée aux bus, comme ce qu'il y a Cannes au niveau du boulevard Carnot. C'est une voie indépendante de la circulation routière.

Un Bus à Haut Niveau de Service est un bus qui a pour objectif d'améliorer l'offre existante avec un service élevé, un passage fréquent, ponctuel et qui permet de concurrencer la voiture sur des trajets d'une dizaine de kilomètres.

Concernant le projet en lui-même, la concertation en amont du projet est une volonté des élus.

Aujourd'hui, le projet est en phase d'études. La volonté des élus est de concerter la population sur un projet qui n'est pas finalisé.

Aujourd'hui rien n'est ni arrêté, ni définitif. Ce projet vise à relier deux communes : Grasse et Mouans-Sartoux sur moins de 10 km. Il existe deux variantes, sur un site propre quasi-total sur le tracé au regard du contexte urbain.

Ce bus aura une fréquence de 10 min entre la gare SNCF de Grasse et les Jardins du MIP à Mouans-Sartoux. L'amplitude horaire sera élargie. Elle est actuellement de 6h à 20h, l'idée est d'étendre ces horaires de 5h à 22h. Le choix s'est porté sur un bus 100% électrique pour réduire la pollution et les nuisances sonores.

Il a été fait le choix d'un aménagement en voirie en central, car énormément d'intersections couperaient le site propre s'il était positionné en rive. Ce projet comporte également des aménagements cyclables continus. Il est nécessaire de favoriser les modes actifs en

créant des aménagements cyclables. Enfin, la végétalisation fait partie du projet pour créer de la nature en ville.

#### 4. Présentation du tracé de Bus Express et de ses variantes

Le tracé part du pôle d'échange multimodal de la gare de Grasse où se situe un parking relais. Deux tronçons communs ouvrent et clôturent le tracé, un au nord jusqu'à Sainte Marguerite et un à partir du giratoire au niveau de la Paoute jusqu'à Mouans-Sartoux centre. Une première variante « route de Cannes » vient desservir le collège des Jasmins. La seconde variante « le Plan » vient desservir le hameau du Plan de Grasse.

L'objectif est d'apporter une desserte fine du territoire entre les deux gares pour desservir l'ensemble des zones d'activités, les établissements scolaires et les zones commerciales, pour apporter une véritable solution à la voiture individuelle.

Au niveau des variantes, celle de la route de Cannes dessert le collège des Jasmins, le quartier des Fleurs de Grasse qui est en devenir, des magasins, les zones commerciales de l'Axe 85 et Auchan et le stade de la Paoute.

La Variante « le Plan » dessert le hameau du Plan et une zone d'activité économique.

Au niveau du tronçon sud commun, celui-ci dessert une zone avec un peu moins de densité, le golf, quelques commerces puis la partie dense et urbaine du centre de Mouans-Sartoux jusqu'aux Jardins du MIP. Il y a un parking relais au niveau de l'entrée de Mouans-Sartoux.

Il existe une connexion à Mouans-Sartoux avec la gare SNCF de Grasse et avec le Bus Express de Palm Express de la CACPL qui viendra s'interconnecter au niveau de Mouans-Sartoux.

Une réflexion est portée conjointement avec les élus de la CACPL pour trouver la meilleure solution pour l'insertion des deux BHNS. Il faudra donc coordonner les horaires entre ces deux lignes.

Un travail a été réalisé par Ingérop sur l'analyse multicritères pour comparer l'état actuel et ce qui sera proposé avec les variantes. Chaque variante est comparée techniquement à l'état actuel. L'objet de la concertation est de discuter de ces variantes pour à l'issue, arrêter le choix sur une variante qui sera étudiée plus finement par la suite.

#### 5. Présentation de la solution préférentielle

La variante « route de Cannes » est plus favorable que la variante « le Plan ». Il y a un impact environnemental majeur sur la variante « le Plan », car il y aurait besoin de couvrir le cours d'eau de la Mourachonne pour réaliser un site propre. Ce dossier sera compliqué à porter en termes d'environnement compte tenu de la loi sur l'eau.

Aujourd'hui sur une bande de 600 m, il y a des points plus favorables au niveau de la variante « route de Cannes » avec plus de 2 000 emplois supplémentaires comparés à la variante « le Plan », la desserte d'un collège, le quartier des fleurs de Grasse, une insertion urbaine facilitée et l'arrivée de l'échangeur de la Paoute.

## 6. Environnement et cadre de vie

Au niveau des bénéfices attendus, c'est un projet qui vise à améliorer le cadre de vie avec un véritable projet de façade à façade qui permettra d'accompagner la requalification des entrées de villes, avec une identité commune sur tout le linéaire. Il y a également une volonté de travailler sur un report modal vers les transports en communs et les modes actifs avec des espaces réservés aux piétons et vélos, des temps de parcours plus courts et une offre améliorée par une fréquence de passage plus importante.

La volonté de préserver des cours d'eaux et notamment celui de la Mourachonne est portée par la CAPG. La végétalisation de l'itinéraire est également un élément du projet. Le choix de bus 100% électriques a été fait pour éviter la pollution étant donné que le transport contribue à 1/3 des rejets de GES, cela permet également de diminuer le niveau de bruit.

## 7. Calendrier du projet

Fin juillet 2022, un inventaire faune flore a démarré et durera une année. Le but étant de voir la valeur écologique du site pour ensuite minimiser l'impact du projet sur celui-ci.

La concertation se situe donc entre octobre et décembre 2022, les études préliminaires se termineront en mars-avril 2023. La fin de l'inventaire faune-flore est prévu fin juillet 2023.

Le cahier des charges sera lancé mi année 2023 pour pouvoir lancer les études d'avant-projet permettant de travailler sur la conception complète du projet, les arrêtés de déclaration d'utilité publique et les autorisations environnementales pour un lancement des travaux fin 2025.

Il y aura un deuxième temps de concertation à mi année 2024 avant l'enquête publique. L'idée est de démarrer les travaux en 2025, car c'est une condition d'obtention des subventions de l'Etat dans le cadre de l'appel à projet transport en commun site propre numéro 4 pour lequel la CAPG a été lauréate fin 2021. La mise en service du BHNS est prévue fin 2028/début 2029.

## 8. Partenaires du projet

L'UE et l'Etat sont des financeurs. La Région Sud finance pour 50% les études. Sont également partenaires du projet le Département des Alpes Maritimes, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse maître d'ouvrage en lien avec les deux communes de

Grasse et Mouans-Sartoux, ainsi que la régie des transports Sillages dans le cadre du contrat de transport et de l'exploitation par la suite du service.

Le projet a été estimé à 45 millions € HT valeur 2021.  
Le montant de la construction d'un nouveau dépôt a été intégré au contrat de transport pour l'ensemble des bus du réseau Sillages. Ce dépôt a été estimé à 15 millions d'euros HT et en réalité le coût sera autour de 13 millions d'euros HT.

## 9. Zoom sur la concertation

Les réunions publiques, les permanences au siège de la CAPG, les expositions permanentes, en Mairie de Mouans-Sartoux, en Mairie de Grasse, en Mairie du Plan de Grasse et dans les locaux de la régie des transports Sillages sont des lieux de concertation où les citoyens peuvent s'exprimer sur un cahier d'expression. Les avis peuvent également être envoyés via une adresse mail [concertation-bhns@paysdegrasse.fr](mailto:concertation-bhns@paysdegrasse.fr) ou par courrier à l'adresse postale de la CAPG.

Des permanences sont organisées du 7 octobre au 7 décembre au niveau du siège du Pays de Grasse à raison de 3 demi-journées par semaine.

Il est également possible de s'inscrire aux ateliers participatifs pour co-construire ce projet. Les sujets des ateliers sont les suivants :

- « Quelle offre de service avec le Bus Express ? », le 20 octobre 2022 de 18h à 20h au siège de la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse.
- « Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express », le 10 novembre 2022 de 18h à 20h à la mairie annexe du Plan de Grasse.
- « Vélo, marche à pied et autres modes actifs, quels usages avec le Bus Express ? », le 24 novembre 2022 de 18h à 20h au Château de Mouans-Sartoux.

## 10. Questions

N. Camous présente les modalités de prises de position et de questions posées par l'assemblée.

Citoyenne : « Vous êtes sur le projet depuis combien de temps, 2021 ? Pourquoi n'envisagez-vous pas avec la CACPL et la CAPG de faire un bus express qui irait de Saint-Vallier jusqu'à Cannes ? »

N. Camous : Un projet continu donc.

Citoyenne : « Voilà avec les Pays de Lérins et de Grasse et éviter ainsi d'avoir un changement à Mouans-Sartoux. »

Citoyenne : « La Ligne A existe déjà. J'aimerais que ça aille plus vite que 2028. »

M. Faure habitant de Mouans-Sartoux et Conseiller Municipal : « rejoint la citoyenne sur le sujet de la continuité, car cela va engendrer un stock de bus à Mouans-Sartoux c'est dommage. On est favorable à ce projet mais rupture de charge ce n'est pas bon. »

« La végétalisation a été abordée, avez-vous pensé à désimperméabiliser une partie du parcours notamment en centre-ville de Mouans-Sartoux ? » « Des entreprises dans la zone de l'argile paient la taxe du Versement Mobilité. Quelles solutions avez-vous pour raccorder les usagers de la zone de l'argile à ce mode de transport ? »

R. Flatot : « On a l'impression au regard du fonctionnement que cela peut être envisageable de travailler sur une liaison entre Saint-Vallier et Cannes, mais en termes d'exploitation plus la distance est grande, moins il y a de fiabilité car cela génère une perte de temps quand il y a des points noirs même sur un site propre. Plus la distance est grande, plus il y a un risque au niveau de la ponctualité. La question est de travailler les correspondances et les échanges améliorés quand il y en a. »

De plus, « Avec un bus express à 10 min, il est plus aisé d'avoir sa correspondance. »

N. Camous : « Est-ce qu'il est envisageable d'avoir une coordination entre les exploitants des réseaux pour que les ruptures de charges soient optimisées ? »

R. Flatot : « Tout à fait, la CAPG travaille déjà avec les élus et les techniciens de la CACPL pour trouver la meilleure configuration pour un pôle d'échange commun au niveau de Mouans-Sartoux qui ne viendrait pas impacter le stationnement de bus en cœur de Mouans-Sartoux. »

« La volonté des élus dans le nouveau contrat de Sillages, à partir de janvier 2023, est de mettre en place une ligne E qui reprendra pour préfigurer le tracé du BHNS par la variante route de Cannes avec un bus toutes les 25 minutes. Ce sera un bus dans la circulation, mais avec le même tracé. »

J. Viaud : « Un usager qui veut aller de Saint-Auban à Cannes n'a pas d'intérêt à savoir s'il est sur Palm bus, sur le réseau de la CAPG/Sillages. Ce qu'il veut c'est avoir un bus, une régularité, un service.

Il faut dépasser la question des territoires. Il n'y a pas aujourd'hui une unité des transports publics, mais il faut tendre vers cela ». Le débat est ouvert au niveau du pôle Métropolitain pour trouver des solutions même si aujourd'hui il n'y a pas d'AOM unique.

« Il faut d'abord créer l'infrastructure pour pouvoir ensuite se connecter avec Palm Bus ».

« La question de la billettique unique est un sujet qui est travaillé pour avoir une billettique en interconnexion entre les réseaux. »

« Le calendrier est un calendrier honnête, qui pourra être tenu ».

N. Camous : « Avez-vous pensé à désimperméabiliser le centre de Mouans-Sartoux pour limiter l'écoulement des eaux ? »

J. Viaud : « C'est une volonté, elle est nécessaire. Sur la désimperméabilisation cela doit s'étudier sur ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Elle est impossible à annoncer aujourd'hui. Certaines voiries devront être imperméabilisées sur des voiries pouvant aller jusqu'à 25 m. »

N. Camous : « Sur la Zone de l'Argile qui paie la taxe Versement Mobilité, quelle solution pour relier à ce transport ? »

R.Flatot « Au niveau de la desserte de la Zone de l'argile, une ligne de bus est existante, elle a été retravaillée dans le cadre de la DSP, il y aura une liaison commune entre le BHNS et cette ligne avec une correspondance possible et une possibilité de la prendre à Mouans-Sartoux centre au niveau de la gare SNCF. Dans le cadre des plans mobilités entreprise, il y a une difficulté de travailler avec ces entreprises et de connaître les besoins en mobilité.

Il est nécessaire de réétudier les besoins en matière de mobilité dans la mesure où les entreprises seraient volontaires pour travailler sur des Plans de Mobilité.

Les solutions de pistes cyclables continues, pour favoriser les modes actifs tels que le vélo, de financer les trajets en co-voiturage sont des solutions qui viennent compléter les solutions en transport en commun. »

Citoyenne : « Quand les gens arrivent à la gare de Grasse, comment vont-ils accéder à leurs bureaux et leurs maisons. Monter depuis la gare en ville n'est pas chose aisée, c'est mal éclairé et à 22h, il y a un sentiment d'insécurité surtout pour les femmes. »

J. Viaud : « Quand on arrive soit en train soit en BHNS, la question de la connexion au centre-ville est un sujet en cours. On souhaite que la Région puisse continuer la desserte en centre-ville qui a été stoppé à l'été 2022».

« La cadence et la desserte doivent être améliorées pour les plus de 1 000 voyageurs jour. Il n'y a pas de service suffisant entre la gare et le centre-ville. »

R. Flatot : « Dans le cadre du contrat de transport Sillages qui démarre au 1<sup>er</sup> Janvier 2023, une navette entre gare de Grasse et centre-ville de Grasse sera mise en place, avec un bus toutes les 20 min et une amplitude horaire élargie de 5h à 22h. La ligne 5 qui effectue le trajet hôpital, gare SNCF de Grasse, centre-ville de Grasse avec une fréquence d'un bus toutes les 35 min sera renforcée par un bus toutes les 25 min en moyenne. Il y aura un bus toutes les 12 à 15 minutes entre la gare SNCF et le centre-ville. »

Citoyen du Plan de Grasse : « Le projet vise à décongestionner le trafic routier sur le secteur de Grasse le matin. Est-ce que le projet ne va pas contribuer à le congestionner encore plus puisque des usagers ne vont pas être impactés par cette solution, de plus les bus scolaires vont circuler de manière plus importante. Le projet est-il utile ? Quels sont les coûts pour chaque variante ? Vous annoncez des coûts 2021, qu'en sera-t-il du coût final ? »

M. Serra : « Le nouveau marché va intervenir en 2023 pour gérer l'ensemble du transport public du réseau Sillages. Le projet de BHNS a été réfléchi conjointement avec la mise en place de la DSP afin de permettre à Sillages d'améliorer la qualité du service rendu. Le BHNS est la colonne vertébrale du transport collectif pour les grands centres commerciaux et les emplois. Une délégation de service publique qui va permettre à Sillages d'améliorer

la qualité de service des transports collectifs en termes de ponctualité et de confort. L'objectif global n'est pas seulement sur Grasse et Mouans-Sartoux, mais il y a une vision très élargie de l'ensemble du territoire, il y a un travail dans le cadre du pôle métropolitain avec la CASA, la CACPL et la CAPG pour une meilleure articulation entre les trois organisateurs du transport collectif. »

« La mise en place de la délégation de service public va créer des nouvelles modalités de gestion de transport et se traduira par une nette amélioration du service.

L'objectif est que chaque fois que l'amélioration de la qualité du transport collectif sera possible, un certain nombre de personnes sera incité à abandonner la voiture. Plus des voitures seront retirées, plus il y aura un gain de fluidité et une décongestion du trafic sera constatée. »

« L'essentiel des emplois sont à Grasse, Cannes et Sophia Antipolis et l'essentiel des formations scolaires sont à Grasse. Il y a un effet d'entonnoir pour les transports scolaires. Chaque fois que la densité du trafic est étudiée en période de vacances scolaires, il y a une meilleure fluidité du trafic. »

« Cette saturation et congestion touche l'ensemble du territoire. »

« L'ensemble de l'arborescence des transports publics se trouvera améliorée dès 2023. ».

J. Viaud : « Il est important de comparer les coûts cela doit être un élément d'aide à la décision. »

« Sur la question des personnes qui vont à Nice ou Sophia, le BHNS ne va pas régler la totalité des problèmes de transports. Cela va fluidifier, augmenter les amplitudes horaires, les dessertes, la qualité avec des bus plus performants mais cela ne va pas solutionner les sujets auxquels il faudra répondre comme la jonction avec les autres lignes, solutionner les sujets des autres territoires. »

« Le BHNS va régler un certain nombre de difficultés, notamment en donnant la possibilité à d'autres lignes de bus d'emprunter la voie propre ainsi que les taxis, les bus et les services de secours. Cependant, les lignes de Nice ou de Sophia ne sont pas concernées. »

« Toutes les lignes de bus du réseau Sillages pourront emprunter ce couloir plus rapide. Cela va améliorer la fluidité des lignes, la connexion avec les écoles et la surcharge d'un certain nombre de bus. »

N. Camous : « Quel est le coût de chaque variante ? Au niveau des coûts, est-ce que l'augmentation des coûts a été prise en compte ou est-ce un coût d'il y a quelques mois dans une situation qui était beaucoup plus stable qu'aujourd'hui ? »

R. Flatot : « Au niveau des coûts, le coût de chaque variante n'a pas été étudié très précisément. On estime qu'à ce stade le coût n'est pas déterminant car il devrait être à peu près le même d'une variante à l'autre. »

« Au niveau de la route de Cannes, il y a un kilomètre en plus que du côté de la variante le Plan. Côté le Plan, il y a moins de foncier disponible et le cours d'eau de la Mourachonne à couvrir. »

N. Camous : « A ce stade des études, on raisonne plutôt par coût moyen au km, on regarde la topographie. »

R. Flatot : « Il y a des ratios moyens au km. Le montant définitif sera connu à l'issue de l'étude d'avant-projet avant le lancement des travaux. »

C. Serra : « Nous pouvons légitimement espérer que l'aide publique d'Etat et les fonds européens viendront en augmentation pour combler les surcoûts dans le cadre d'une opération qui s'inscrit dans l'avenir. »

A. Dumast : « L'objectif est de s'inscrire dans l'enveloppe de 45 millions d'euros, un certain nombre d'arbitrages seront effectués. Cette concertation arrive tôt et permet aux techniciens de réceptionner ces premiers avis pour avoir une vision plus fine de l'objectif de ce BHNS. »

Citoyenne : « Pour pouvoir choisir l'une ou l'autre variante. Il aurait fallu indiquer les secteurs où la voirie sera agrandie et celle où le bus rejoindra la ligne usuelle. Il y a le constat qu'à Mouans-Sartoux, le BHNS passera par le giratoire en bas du château, le chemin des Gourettes fait le tour et ne passe pas par le centre de Mouans-Sartoux. Mouans-Sartoux privilégie donc les commerces du centre-ville et le BHNS apporte un plus aux commerces du centre-ville.

Pour la variante le plan, le BHNS apporterait un plus aux commerces, cela permettrait de soutenir la dynamique que la mairie apporte en essayant de réduire la vacance commerciale. »

Quelles sont les raisons objectives qui ont poussé au choix de la liaison nord sud plutôt que la liaison est ouest ? Les embouteillages sont connus sachant qu'à Grasse les bus circulent dans toutes les directions. Il y a plusieurs lignes existantes sur la partie Nord Sud alors qu'il y a seulement la ligne C sur l'autre axe. »

Citoyenne : « la variante le Plan vient dynamiser le village, cette variante dessert les usines, la zone d'activité du plan et les actifs qui viennent travailler pourraient emprunter ce BHNS, alors que la variante rouge (Route de Cannes) bénéficie plutôt les commerces. Il serait plus judicieux de favoriser les actifs que les consommateurs.

L'impact environnemental est un point rouge pour la variante le Plan qui élimine cette variante. Il ne faut pas oublier qu'il y a une zone inondable au niveau de la Paoute. La sortie de la voie rapide est une zone difficile à pratiquer lors des fortes pluies. »

R. Flatot : « Il n'y a pas de profil en long du tracé, le choix de la variante permettra d'avoir un tracé de façade à façade où on connaîtra la voirie disponible, les besoins en foncier. Cela reste un site propre.

Des solutions devront être trouvées avec des ruptures de site propre sur certaines zones. »

A ce stade, la variante n'est pas retenue, en termes d'habitation, d'emploi et de projet futur, la variante route de Cannes ressort. »

« Il y a 2 000 emplois supplémentaires, pour une population desservie actuellement relativement proche. A l'horizon 20 ans, il y a des projets de requalification indiqués dans le plan local d'urbanisme qui fait pencher le choix sur la variante route de Cannes.

Il y a des problèmes de ruissellement et d'inondation sur l'ensemble du secteur. Le fait que la variante « le Plan » passe en rouge s'explique par la couverture en dur de la Mourachonne.

Les études hydrauliques accompagneront le projet, des solutions devront être trouvées pour améliorer l'existant et prévoir les problèmes d'inondation.

Une délibération de 2014 avait 3 projets :

- Liaison Gare de Grasse centre-ville.
- Le BHNS.
- Un projet Est-Ouest

En matière de desserte, de population et d'emploi, cette liaison est prioritaire mais cela ne veut pas dire qu'à terme qu'il n'y aura pas d'amélioration sur le reste du territoire.

Il va y avoir une refonte du réseau de bus Sillages. D'autres lignes seront créées pour lier l'est et l'ouest du territoire.

C. Serra : « Je suis Vice-Président en charge des transports au sein de la CAPG et Maire de Tignet. Nous connaissons les problèmes de circulation, mais j'espère une amélioration de la desserte de transport collectif au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Avec l'espoir que ce projet va améliorer la qualité du transport et pousse à abandonner la voiture. Le scolaire est important, mais il y a trop de parents qui conduisent leurs enfants. Les bus scolaires sont en capacité de répondre aux besoins de déplacements des scolaires. »

Citoyen : « Concernant les 15 500 habitants qui habitent autour de la ligne, est-ce qu'une enquête des déplacements de ces personnes a été réalisée pour savoir où ils habitent et où ils vont travailler ?

Si l'axe ne répond pas aux besoins, cela risque de saturer des petites routes.  
Est-ce qu'il est possible de faire une réflexion avec les industriels pour savoir d'où viennent les personnes et s'ils prennent le bus. »

« Peut-être qu'il manque des dessertes pour amener les étudiants sur les collèges. Le nouveau réaménagement de Sillages pourrait-il être quantifié ? Pour comprendre les conséquences du nouveau réaménagement de sillages ? »

« Sur les emprises de terrain, à Mouans-Sartoux, des immeubles ont été créés, il ne sera pas possible d'avoir 25 m de façade à façade à l'entrée de Mouans-Sartoux, cela ne sera pas possible. Vous avez entamé les études depuis 2020, un immeuble a été construit l'an dernier, comment faire pour avoir une emprise de 25 m pour fluidifier les choses sur quasi la totalité ? »

R. Flatot : « Pour connaître l'origine et la destination des usagers, on s'appuie sur l'enquête ménage déplacement qui date de 2009. Une nouvelle enquête a démarré en septembre et se terminera en 2023 et couvre le département et au-delà (Monaco et Est Var).

A l'échelle du projet ce qui a été fait dans le cadre des études préliminaires c'est la réalisation d'enquête origine-destination réalisée à l'intérieur des véhicules du réseau pour connaître les lieux de montée et de descente, les charge des véhicules.

A l'échelle des entreprises, un travail depuis 2012 est fait avec les plans de mobilité entreprises. Dans le cadre de ces plans, on connaît les lieux d'habitation et la destination des salariés.

Il y a une vision assez claire et précise car c'est un secteur, où il y a eu le premier plan de mobilité en 2012. »

Le Maire de Mouans-Sartoux : « Il y aura certainement un certain nombre d'endroit où se sera en site partagé, en site mixte Voiture/Bus ».

C Serra : « un certain nombre de documents d'urbanisme des communes fixent des règles. Un projet ne peut pas remettre en cause un PLU ou SCOT.

Un certain nombre de constructions est imposée, faute de quoi il y a des pénalités financières. »

R. Flatot : « Au niveau du tracé, une emprise théorique de 25 m a été présentée. Les études permettent d'aller plus finement, mais il va falloir faire des choix avec plusieurs propositions en fonction de la surface dont on dispose. »

N. Camous invite les participants à se rapprocher des intervenants s'ils ont d'autres questions.

Il est également possible de poursuivre la concertation sur les sites internet, ainsi que durant les ateliers.

M. Serra clôture la séance en précisant que cette première phase de concertation sera suivie par une seconde phase de concertation en 2023.

**6.2.2 COMPTE-RENDU DE L'ATELIER DE TRAVAIL N° 1 DU 20/10/2022**

Compte-rendu

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE**Atelier thématique n° 1  
Projet BHNS Grasse – Mouans-Sartoux

## OBJET DE LA REUNION

Atelier thématique n°1 Quelle offre de service avec le Bus Express ?

## DATE DE LA REUNION

20 octobre 2022

## REDACTEUR

Marie Fattal

## PROCHAINE ATELIER THEMATIQUE

10 novembre 2022

SOCIETES	REPRESENTANTS	MAIL	PRES.	DIFF.	CONV.
CAPG	Raphaël Flatot	<a href="mailto:rflatot@paysdegrasse.fr">rflatot@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Nathan Delpierre	<a href="mailto:ndelpierre@paysdegrasse.fr">ndelpierre@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Magali Gusella	<a href="mailto:mgusella@paysdegrasse.fr">mgusella@paysdegrasse.fr</a>	X		
Ingérop	Antoine Dumast	<a href="mailto:antoine.dumast@ingerop.com">antoine.dumast@ingerop.com</a>	X		
Algoé	Nicolas Camous	<a href="mailto:nicolas.camous@algoe.fr">nicolas.camous@algoe.fr</a>	X		
Algoé	Cédric Chassaing-Cuvillier	<a href="mailto:cedric.chassaing-cuvillier@algoe.fr">cedric.chassaing-cuvillier@algoe.fr</a>	X		
Algoé	Marie Fattal	<a href="mailto:marie.fattal@algoe.fr">marie.fattal@algoe.fr</a>	X		

**LISTE DES PRESENTS A L'ATELIER THEMATIQUE**

**Raphaël Flatot** – CAPG  
**Nathan Delpierre** – CAPG  
**Magali Gusella** – CAPG  
**Brahim Abedi** - CAPG  
**Fabien Vian** - Sillages  
**Nicolas Camous** – Algoé  
**Cédric Chassaing-Cuvillier** – Algoé  
**Marie Fattal** – Algoé  
**Antoine Dumast** – Ingérop  
**Une citoyenne**

## 1. Le financement du projet

Il est proposé à la citoyenne de revenir sur la présentation qui avait été faite le 6 octobre, lors de la réunion publique n°1.

La citoyenne souhaite s'attarder sur le sujet du financement et demande confirmation que l'Etat finance à hauteur de 4,9 millions d'euros et que le Département des Alpes-Maritimes abonde à hauteur de 800 000 € jusqu'en 2028 pour le BHNS. Elle s'interroge sur le montant restant à la charge de la CAPG et sur l'intégration du dépôt dans le financement.

La CAPG confirme que ce sont les premiers éléments qui ont été communiqués et précise que les 800 000€ du Département des Alpes-Maritimes sont fléchés pour les bus électriques. Les futures demandes de financement pourront être faites lorsque le projet sera à un stade plus avancé et que les coûts de ce dernier seront précisés.

La CAPG aura à sa charge 30 à 40% du montant du projet soit environ 30 millions d'euros. Sur les 45 millions d'euros estimés en 2021, 5 millions sont à la charge de l'Etat. D'autres subventions sont à trouver par la CAPG pour financer les 10 millions d'euros restants. Il existe des subventions plus sectorielles qui sont attribuées notamment lors de la réalisation d'aménagements cyclables.

Un programme<sup>1</sup> de l'Etat visant une multiplication par trois de la part du vélo a permis de développer les sources de financement pour ce type de projet. Pour pouvoir y prétendre, le projet de BHNS de la CAPG doit intégrer une part vélo et modes actifs significative et prouver que ces investissements sont destinés spécifiquement à la pratique du vélo notamment le revêtement, la bordure, le marquage.

Concernant la billettique, l'information voyageurs, la CAPG peut prétendre à d'autres subventions. C'est une combinaison de subventions qui aideront à financer le projet.

Le dépôt de bus n'est pas porté par la CAPG. En effet, dans le cadre de la DSP pour la gestion et l'exploitation du réseau de transport en commun urbain et scolaire Sillages, un besoin de dépôt a été identifié. Un montant de 13 millions d'euros hors taxes a été arrêté dans le contrat de DSP pour sa construction. Ce projet de bâtiment situé au niveau de Gifi du côté de Grasse sur un terrain appartenant à la CAPG, respecte les normes d'un bâtiment durable.

Ce dépôt de bus est réalisé en parallèle du projet de BHNS et servira à l'ensemble des bus du réseau Sillages. Il a été fait le choix de l'intégrer à la DSP pour que la construction soit à la charge du délégataire. Cela fait partie des enjeux qui ont été tranchés récemment fin 2021 début 2022.

A l'issue du contrat de 10 ans, il y a un bien de retour. La CAPG avait le choix, soit de payer le restant dû, soit de le réintégrer dans le prochain contrat de transport. C'est ce deuxième choix qui a été fait ce qui signifie que le dépôt sera financé au bout de 30 ans et permettra à terme de disposer d'outils modernes.

<sup>1</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/velo-et-marche>

## 2. Le calendrier du projet

La citoyenne s'interroge sur la date de mise en service du BHNS.

A l'heure actuelle il n'est pas possible de donner plus de précisions quant à la date de mise en service si ce n'est fin 2028 début 2029. Les avances financières notamment de l'Etat sont conditionnées par le démarrage des travaux avant le 31 décembre 2025. C'est une des conditions de l'attribution de la subvention de l'appel à projet TCSP 4.

## 3. Le projet du Bus Express - Présentation du tracé de Bus Express et de ses variantes

La citoyenne demande confirmation que les deux variantes étaient bien indiquées dans le contrat passé au bureau d'étude et s'interroge sur le fait que la CAPG ait écarté la variante « route du Plan ».

La CAPG confirme que les deux variantes faisaient partie de l'appel à projet de l'Etat et de la délibération de 2021 qui a permis de déposer le projet et qui l'a précisé.

La CAPG indique que la variante « route du Plan » n'a pas été écartée et a été étudiée. Elle est d'ailleurs toujours à l'étude. Il en ressort des études que cette variante n'est techniquement pas viable dans l'exploitation d'un bus à haut niveau de service. Cette variante fait effectuer un tiroir de la Paoute sur Auchan en revenant du Plan. Aujourd'hui, la ligne de conduite depuis 2015 est de limiter les effets tiroirs car en matière d'exploitation il y a un manque de lisibilité pour les usagers. De plus, une fois sur deux, les conducteurs ne font pas l'aller-retour et les usagers restent sur place. En termes d'exploitation ce n'est pas fonctionnel. La direction de Sillages prend l'exemple de la ligne 16 qui faisait face à cette problématique.

La citoyenne demande la raison pour laquelle l'expérimentation se fait sur la route de Cannes et ne se fait pas sur la route du Plan. Elle trouve que ce choix disqualifie directement la variante route du Plan. Pour la citoyenne, le fait que la CAPG ne traite pas à égalité les deux variantes la dissuade de participer à la suite de la concertation. Elle soutient qu'implicitement, la CAPG prépare les citoyens au fait que le BHNS passera par la variante « route de Cannes ». Pour le Plan, les citoyens devront se contenter de la ligne F, mais n'auront pas le BHNS. Il est difficilement acceptable de dépenser 45 millions d'euros pour desservir les grandes surfaces alors que les centres-villes ont de la difficulté à être dynamiques. Le BHNS pourrait être un élément positif pour le hameau du Plan alors que les grandes surfaces sont déjà desservies par 3 ou 4 lignes de bus. La citoyenne propose de comparer la fréquentation des deux variantes pour pouvoir déterminer dans quel scénario le bus est le plus emprunté.

La CAPG répond que pour des raisons techniques la variante préférentielle est celle de « la route de Cannes ». La ligne A qui aura pour terminus la Paoute passera par le Plan et la ligne F qui partira du Plan pour passer par la Paoute et la route de Cannes permettent de desservir le hameau du Plan. A partir du premier janvier 2023 la ligne F aura son terminus/départ en haut de Cumero. Cette ligne desservira le centre du hameau ce qui permettra de comparer les montées-descentes aux arrêts entre les deux variantes.

De plus, le développement du quartier « les Fleurs de Grasse » est à prendre en compte. Actuellement composé de 500 logements, demain ce quartier accueillera 740 logements. La ligne 600 n'a pas vocation à desservir « les Fleurs de Grasse », c'est un interurbain. Le passage du BHNS est donc justifié.

La CAPG rappelle que le projet de BHNS consiste aussi à réaliser un site propre. La variante « le Plan » aura un impact négatif, car entre le hameau du Plan et le giratoire il faudrait procéder à une couverture du cours d'eau à plus de 50%.

La citoyenne propose que le passage du BHNS au niveau du Plan soit sans site propre sur 500 m et longe le grand Vallon jusqu'au chemin de Camperousse pour sauvegarder la Mourachonne.

D'après la CAPG, cette solution n'est pas souhaitée car contraire à l'idée de créer un site propre pour permettre une meilleure vitesse commerciale. C'est précisément sur ce tronçon que le site propre est nécessaire.

La citoyenne demande quelle est la vitesse commerciale envisagée. La CAPG répond qu'elle n'a pas encore été déterminée et sera fixée lorsque les carrefours seront traités. L'objectif présenté lors de l'appel à projet était d'atteindre 18km/h. Il y a également un enjeu avec la variante « route de Cannes » de desservir 2000 emplois de plus que sur la variante « le Plan ».

A l'heure actuelle, il y a beaucoup de service par la « route de Cannes », permettant d'éviter le nombre important de véhicules. L'affluence sur « le Plan » en termes de transports en commun est moins importante que sur la « route de Cannes ». Il y a deux lignes importantes qui passent par « le Plan » ce qui est suffisant car hors heure de pointe la fréquentation est faible.

La dynamisation du hameau du Plan est accompagnée par la CAPG. Un nouveau choix est fait de mettre une navette entre la gare de Grasse et le centre-ville toutes les 20 min pour amener une fiabilité et une lisibilité pour l'usage. Les lignes régionales ont leur terminus à la gare SNCF. L'objectif est d'optimiser les ruptures de charge. Le sujet de la tarification est également important. Même si la route du Plan est importante, la ligne la plus fréquentée se situe entre Grasse et Mouans-Sartoux en passant par la route de Cannes.

Aujourd'hui, les études qui donneront les éléments définitifs ne sont pas finies. La concertation a son rôle à jouer. Le hameau du Plan est très important. C'est pour cela que le choix a été fait de mettre ces deux tracés à la concertation. Ce n'est pas parce qu'il y a des éléments techniques permettant de conclure que la route de Cannes est préférable que le choix est fait.

#### 4. Environnement et cadre de vie

Les études faune flore sont engagées depuis juillet 2022 pour une durée de 12 mois.

#### 5. Zoom sur la concertation

La première réunion publique a eu lieu le 6 octobre 2022, la deuxième se déroulera le 8 décembre 2022. Il y a deux autres ateliers prévus au Plan et à Mouans-Sartoux en novembre 2022. Les modalités de la concertation ont été présentées lors de la réunion publique.

## 6. Atelier thématique

Cet atelier a pour but de déterminer en concertation avec les habitants ce qui semble prioritaire en terme d'offre de service autour du BHNS.

### 6.1. Les incitatifs pour encourager l'utilisation du BHNS plutôt que l'automobile

#### 6.1.1. Le site propre

Ce site propre en voie centrale ouvert à tous les réseaux de transports est une réponse à la demande d'amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du bus. L'amplitude horaire sera élargie. Actuellement l'amplitude est de 6h à 20h30. Il est prévu pour le BHNS une amplitude de 5h à 22h et une fréquence importante. Un travail sur les correspondances sera réalisé avec les autres réseaux dont les lignes régionales du côté de la gare SNCF et Palm Bus sur Mouans-Sartoux.

#### 6.1.2. La fréquence de passage

La citoyenne s'interroge sur la possibilité d'augmenter la fréquence sur les autres lignes qui se rabattent sur le BHNS.

Des enquêtes circulation ont été réalisées pour identifier les heures de pointes. Le réseau scolaire a été dissocié du réseau urbain. La volonté était d'avoir des horaires de passage des bus scolaires correspondants aux horaires des entrées (8h, 9h) et sorties (16h, 17h, 18h) des établissements scolaires. Cependant, il n'est pas envisagé d'augmenter la fréquence de passage de toutes les lignes urbaines du réseau car certaines ne sont pas suffisamment fréquentées.

L'augmentation de la fréquence de passage des bus est pertinente sur les axes Grasse – Mouans-Sartoux et l'axe Gare SNCF-centre-ville. Une navette entre la Gare et le centre va être mise en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, toutes les 20 minutes. La ligne 5 qui a un passage toutes les 35 minutes verra sa fréquence augmenter avec un passage toutes les 25 minutes.

Par ailleurs, la ligne 11 ne fonctionnait auparavant qu'en période scolaire et sera à présent une ligne urbaine en service du lundi au samedi toute l'année. Cela permettra d'iriguer les communes de l'Ouest et de réaliser un rabattement sur la ligne C.

#### 6.1.3. La desserte des entreprises

La citoyenne demande si une enquête a été menée auprès des entreprises pour déterminer si les employés seraient susceptibles d'utiliser le BHNS.

Concernant le réseau urbain, les horaires sont pensés en fonction des pôles d'entreprises et les pôles de correspondance pour permettre de faciliter les déplacements domicile-travail en transport en commun. Un travail est réalisé régulièrement dans le cadre des plans de mobilités pour connaître les grandes heures

d'entrée et de sortie des entreprises et ainsi faire correspondre les horaires du réseau de transport urbain. En parallèle, certaines entreprises organisent le transport de leurs salariés mais cela reste à la marge.

Dans le cadre de la réalisation d'un plan de mobilité entreprise une analyse anonyme des adresses est faite pour connaître le lieu d'habitation des salariés et déterminer s'ils sont captifs d'une ligne de transport en commun.

A titre d'exemple, le deuxième plan de mobilité des entreprises des Bois de Grasse a été lancé et concerne 7 entreprises ce qui représente quasiment 800 salariés. Sur ces 800 salariés, 42% habitent à moins de 5km de leur lieu de travail. Ils sont donc captifs de vélo à assistance électrique. Une étude a permis de déterminer que 11% des 800 salariés sont potentiellement captifs de la ligne 5. En prenant en compte les correspondances plus de 50% des salariés sont concernés car 60% des salariés de la voie de Grasse habitent sur la CAPG et sont donc potentiellement desservis par le réseau Sillages.

#### 6.1.4. La création d'un parking relais

L'objectif derrière la création d'un parking relais est d'inciter les personnes à stationner leurs véhicules et poursuivre le trajet en bus ou covoiturage. L'idée est de combiner les modes de transport notamment lors des déplacements domicile-travail entre Grasse, Mouans-Sartoux et Cannes.

## 6.2. Les services à bord des bus

### 6.2.1. Les panneaux d'information

Il y a des services qui peuvent être mis en place et qui sont souhaitables. Par exemple, le réseau n'est pas encore équipé de thermomètre de ligne.

La CAPG propose la pose d'écrans interactifs et de plans de la ligne papier. Un système d'information dynamique permettrait de renseigner le prochain arrêt desservi, l'origine destination de la ligne. Une application avec le temps réel existe aujourd'hui « Sillages - Cap Azur », l'objectif est de faire connaître cette application.

- **La citoyenne considère que l'information voyageur est à prioriser** : le plan de la ville affiché aux arrêts est un élément à intégrer, le plan interactif et l'embarquement des vélos sont également des services intéressants.

### 6.2.2. L'embarquement des vélos

La mise en place d'un système d'embarquements vélos est un service qui peut être mis en place. Trois véhicules sont actuellement équipés d'un système d'embarquement vélo. Le système actuel n'étant pas pratique, d'autres solutions sont étudiées par les autorités organisatrices de la mobilité.

La citoyenne s'interroge sur le système permettant de sécuriser l'accrochage des vélos. La CAPG précise qu'il est attendu de l'usager qu'il vienne sécuriser son vélo avec son propre cadenas. Il y a une légitimité à se poser la question de l'installation de ce système sur certaines lignes étant donné que des plans vélos sont mis en place sur le territoire.

### 6.2.3. Autres services

La mise en place de prises USB, de Wifi et de caméras de vidéosurveillance sont des services qui peuvent être mis en place.

### 6.2.4. Billettique et achat des titres de transport

Concernant l'achat d'un titre de transport l'utilisateur a le choix entre un abonnement, l'achat d'un titre en liquide et la génération d'un QR code. L'objectif est de réduire la part de titres achetés en espèces pour sécuriser les transactions, gagner du temps et ainsi améliorer la fréquence de passage des autobus. Cela ne signifie pas qu'il y aura une suppression des guichets physiques pour l'achat d'un titre de transport. Les élus de la CAPG souhaitent que le réseau reste à taille humaine avec un service de proximité. Le projet de maison de la mobilité permettra de rassembler les informations concernant les différents réseaux pour dans un même endroit.

## 6.3. Le positionnement des arrêts

Une réflexion est en cours à ce sujet. Aujourd'hui, il y a 28 arrêts existants « route de Cannes » et 27 par « le Plan ». Un travail est fait pour vérifier que les principaux lieux sont desservis, qu'il n'y a pas la possibilité de regrouper certains arrêts. Les emprises foncières peuvent mener à déplacer certains arrêts pour qu'ils soient mieux positionnés. Le risque en voulant augmenter la vitesse commerciale via la suppression des arrêts est de perdre des usagers. En tout début d'étude, une enquête origine destination a été réalisée et permet de connaître la fréquentation des arrêts. Par exemple, à l'arrêt des Gourettes vers Mouans-Sartoux il y a 4 montées-descentes par jour, quant aux Jardins du MIP, il y en a 64 par jour. La proximité des deux arrêts permet de déduire qu'il n'y a pas d'intérêt à maintenir celui des Gourettes.

La citoyenne s'interroge sur l'inter-distance acceptable entre deux arrêts.

En moyenne, sur un réseau de transports en commun la distance acceptable est de 300m. Cela signifie que l'utilisateur n'est jamais plus loin de 150 m d'un arrêt. Cette faible distance à parcourir pour rejoindre un arrêt est à maintenir sachant que le premier usager du bus est le piéton. Parfois l'absence de cheminements piéton ou la qualité du cheminement pour se rendre à l'arrêt peut compliquer l'accès au bus. Idéalement, un point d'arrêt doit être composé d'un abri et d'un espace assez large pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Cela a un impact sur les emprises ou la voirie, car 1,8 m de large est nécessaire pour le trottoir et l'abri bus. Pour réduire cet impact, le choix peut être fait de ne pas positionner les arrêts face à face.

Sur la variante « route de Cannes », il y a 28 arrêts existants. Il est envisagé d'en enlever 2 ou 3 ou alors de les déplacer. L'idée serait de remonter l'arrêt des Gourettes au plus près du giratoire de McDonald's pour avoir un positionnement de l'arrêt plus pertinent.

- **D'après la citoyenne, les arrêts semblent bien positionnés.**

Il est souligné par la CAPG que le retour du terrain, du quotidien en tant qu'utilisateur et habitante est important.

La Citoyenne demande si la traversée de Mouans-Sartoux centre sur la ligne de Palm Express B se fera sur les voies existantes.

La CAPG explique que dans un premier temps la ligne E va reprendre la variante « route de Cannes » du Bus express et sera sur la voie existante donc dans la circulation avec les autres voitures.

La ligne 600 de la Région qui arrive à la gare SNCF de Grasse sera sur le même itinéraire que le BHNS entre Mouans-Sartoux et Grasse. Il y aura une tarification à 1,5 € le ticket unitaire sur la ligne E, tandis que la Région va passer à un titre à 2,5 €. Compte tenu de la tarification, il risque d'y avoir un report de la ligne 600 vers la ligne Sillages.

## 6.4. Les aménagements pour les personnes à mobilité réduite

### 6.4.1. L'espace minimum nécessaire aux arrêts

Il y a des contraintes avec les normes PMR obligatoires depuis la Loi Handicap sur l'Égalité des Chances de 2005. Tous les autobus depuis 2015 sont accessibles avec des bus plancher bas et une place fauteuil roulant. Ainsi, une hauteur de quai de 18 cm et un trottoir à 1,4 m minimum sans obstacles seront respectés. Des emprises suffisantes sont nécessaires pour permettre de respecter les largeurs minimums.

Par rapport aux emprises nécessaires, la citoyenne craint que ce projet crée une coupure urbaine.

Ce projet n'est pas que du transport pour la CAPG, c'est aussi un projet visant une meilleure qualité urbaine et un apaisement de la circulation. Actuellement, pour la voiture il y a une largeur de voirie de 4 mètres à certains endroits. Cette situation fragilise les piétons et elle ne contraint pas la voiture. L'idée est d'intégrer les modes plus fragiles et de réduire l'espace de la voiture sans l'interdire.

A certains endroits, il n'y aura pas de site propre car il n'y a pas l'espace nécessaire. Par contre, il y aura une tentative de réduire l'espace de la voiture à 3,2 mètres pour permettre d'augmenter la taille du trottoir.

### 6.4.2. Un espace réservé à la végétalisation

Réduire l'espace permettra d'apaiser la circulation. L'objectif sera de réserver l'espace restant pour insérer de la végétation.

La citoyenne s'interroge sur le risque de diminution de la dimension des trottoirs si des arbres sont plantés.

La CAPG explique qu'il faut imaginer un trottoir d'1,4 mètres minimum, l'intégration du mobilier urbain et une bande végétalisée. La végétalisation ne viendra donc pas diminuer l'espace du trottoir. L'idée est de créer une fosse assez profonde pour que cela ne vienne pas impacter les voiries, le trottoir ou la piste cyclable. L'enjeu est que l'arbre soit à l'aise pour son développement. Il est envisagé de faire de la strate basse. Pour ne pas faire du 1 mètre sur 1 mètre mais avoir une bande qui peut s'interrompre avec une entrée ou du stationnement pour assurer la visibilité des usagers.

La citoyenne souhaiterait avoir une retour d'expérience de Cannes pour comprendre ce que le projet a apporté, car il semblerait que les embouteillages sur le Boulevard Carnot soient les mêmes avec un report des voitures sur les routes adjacentes.

La CAPG précise qu'un projet de BHNS n'est pas une amélioration de la circulation routière mais vise à repenser la circulation dans son ensemble. Par exemple avec le ralentissement de la vitesse sur Boulevard Carnot, il est plus intéressant d'emprunter ce Boulevard que la déviation qui a été mise en place avec l'arrivée du BHNS.

A Cannes, le projet est existant et en avance mais le site propre n'est pas réalisé partout et il manque un parking de rabattement en haut de Carnot. Demain, en venant de Grasse s'il y a un parking en haut de Carnot à la sortie de la pénétrante, cela incitera à l'utilisation du BHNS.

Avec un BHNS, il y a moins de coupures urbaines qu'un tram comme celui de Nice. Il y a beaucoup de collectivités, qui au moment de la conception de leur projet, réfléchissent en fonction du coût et de la fréquentation, mais aussi au fait qu'il y a besoin de plus d'emprise pour le ferré.

## 6.5. L'arrêt idéal en termes de service

Il s'agit de travailler sur l'idée d'un arrêt idéal qui comporterait : les fiches horaires, le plan de secteur, le plan de la ville pour amener les personnes à se déplacer sur l'ensemble du quartier, de la vente de billet, l'application téléphone, les abris bus, des poubelles, le stationnement vélo. S'il est difficile de monter le vélo dans le bus, l'idée serait de le stationner. L'usage du vélo est conditionné par la sécurité du stationnement.

Les Boxyclettes permettent un stationnement sécurisé des vélos et limitent le risque de dégradation et de vol. La question est de savoir si on installe ces boxes à des arrêts où il y a des correspondances. L'intermodalité bus-vélo est encore peu développée. Il y a un sujet d'emprise, car une Boxyclette prend 5 m<sup>2</sup> au sol pour 4 vélos. A la gare, un module de 10 vélos a été créé. Ce box est quasi rempli tous les jours avec 7 vélos. Le service est gratuit pour faciliter la pratique. Chacun vient avec son cadenas.

Concernant le sujet des abribus, ce sont les communes qui sont détentrices des contrats. Il est nécessaire de connaître le réseau pour déterminer les lieux où il est pertinent d'implanter un arrêt. A certains endroits, les arrêts sont plus des lieux de décharge que de prise en charge.

Des plans de ville ou de secteur aux arrêts sont utiles, notamment pour un touriste, ainsi que pour la population âgée. Pour les touristes, il est possible d'avoir une application qui permet à partir de son téléphone, d'avoir les informations dans la langue de son choix. Il peut être intéressant de discuter de la mise en place de cette application sur le territoire.

- Pour la citoyenne, l'arrêt idéal comporterait le plan du réseau et l'information en temps réel.

Le prochain atelier aura lieu le 10 novembre 2022.

**6.2.3 COMPTE-RENDU DE L'ATELIER DE TRAVAIL N° 2 DU 10/11/2022**

## Compte-rendu

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE Atelier thématique n° 2**

Projet BHNS Grasse – Mouans-Sartoux

## OBJET DE LA REUNION

Atelier thématique n°2 Les variantes du bus Express  
Environnement et cadre de vie autour du projet de Bus Express

## DATE DE LA REUNION

10 novembre 2022

## REDACTEUR

Marie Fattal

## PROCHAINE ATELIER THEMATIQUE

24 novembre 2022

SOCIETES	REPRESENTANTS	MAIL	PRES.	DIFF.	CONV.
CAPG	Raphaël Flatot	<a href="mailto:rflatot@paysdegrasse.fr">rflatot@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Nathan Delpierre	<a href="mailto:ndelpierre@paysdegrasse.fr">ndelpierre@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Magali Gusella	<a href="mailto:mgusella@paysdegrasse.fr">mgusella@paysdegrasse.fr</a>	X		
Ingérop	Antoine Dumast	<a href="mailto:antoine.dumast@ingerop.com">antoine.dumast@ingerop.com</a>	X		
Algoé	Nicolas Camous	<a href="mailto:nicolas.camous@algoe.fr">nicolas.camous@algoe.fr</a>	X		
Algoé	Cédric Chassaing-Cuvillier	<a href="mailto:cedric.chassaing-cuvillier@algoe.fr">cedric.chassaing-cuvillier@algoe.fr</a>	X		
Algoé	Marie Fattal	<a href="mailto:marie.fattal@algoe.fr">marie.fattal@algoe.fr</a>	X		

## Liste des présents à l'atelier thématique

**Gilles Rondoni** : Adjoint au Maire délégué au hameau du Plan de Grasse  
**Claude Serra** – Maire du Tignet et VP mobilité transport à la CAPG, Président de la Régie Sillages  
**Fabien Vian** - Directeur de la Régie Sillages  
**Raphaël Flatot** – CAPG  
**Nathan Delpierre** – CAPG  
**Magali Gusella** – CAPG  
**Antoine Dumast** - Ingérop  
**Nicolas Camous** – Algoé  
**Cédric Chassaing-Cuvillier** – Algoé  
**Marie Fattal** – Algoé

13 citoyens

Monsieur l'adjoint au Maire Gilles Rondoni ouvre la séance et salue le Maire du Tignet et Vice-Président de la CAPG Monsieur Claude Serra, Marie CHABAUD élue au hameau de Plascassier, Nathan Delpierre et Raphaël Flatot de la CAPG, Fabien Vian le Directeur de Sillages, les bureaux d'études ainsi que l'assistance. Des membres du conseil de quartier, du comité des fêtes et de l'association Grasse environnement sont présents. La présence des Planois à cette réunion est une preuve de leur intérêt pour ce sujet. Quelle que soit la variante, le BHNS traversera le hameau du Plan de Grasse.

Comme indiqué dans le Plan de Déplacements Urbains, c'est le premier transport en commun en site propre (TCSP) sur le territoire de la CAPG, le deuxième TCSP potentiel serait entre Grasse Ouest et les communes de Peymeinade et du Tignet. La troisième liaison serait entre la gare SNCF de Grasse et le centre-ville de Grasse. Politiquement, cette concertation est une volonté forte de Monsieur Jérôme Viaud Président de la CAPG.

L'élu de la CAPG salue la présence des habitants qui témoigne de l'intérêt porté à cette présentation. Un phénomène grandissant de saturation routière est constaté. L'objectif est d'essayer de trouver une alternative à la voiture pour améliorer les déplacements en transports collectifs.

L'incitation au report modal vers les modes alternatifs à la voiture passe par une amélioration des autres services via une meilleure ponctualité. L'évolution du prix du carburant peut également être un élément incitatif à l'utilisation des transports en commun.

Grasse et Mouans-Sartoux sont deux zones à forte densité d'habitats, d'activités économiques, de commerces, d'entreprises et de déplacements de salariés. Ces éléments justifient le choix du tracé du BHNS : « C'est l'épine dorsale, on sert l'intérêt général ». Le versement mobilité est financé par les entreprises de plus de 11 salariés et permet de réduire le prix du ticket de transport. En parallèle, le développement du réseau de transport est bénéfique pour ces entreprises du territoire, car cela permet d'assurer le transport des salariés.

« Ce projet de BHNS permettra une amélioration de la circulation routière, une réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air. »

## 1. Le projet du Bus Express - Présentation du tracé de Bus Express et de ses variantes

L'objectif du BHNS est de réduire la part de la voiture et de réaliser un report modal vers les transports en commun pour atteindre les 8%. L'enjeu est également de réaliser des aménagements piétonniers et cyclables pour multiplier par trois la part modale du vélo et ainsi atteindre les 3%. Malgré la topographie du territoire, la pratique du vélo et notamment du vélo à assistance électrique est encouragée.

Une citoyenne tient à alerter que la piste cyclable doit être sécurisée pour favoriser la pratique. Une bande cyclable ne suffit pas. Le maire de Mouans-Sartoux a réalisé un aménagement cyclable pour répondre à cet enjeu.

La CAPG présente le projet de BHNS. Cette ligne de bus 100% électrique avec une fréquence améliorée permettra de proposer une véritable alternative à la voiture. Le respect des horaires et de la ponctualité sera assuré par le site propre qui permet au bus de circuler sur une voirie dédiée. Ce BHNS circulera sur

un linéaire de 10km reliant Grasse et Mouans-Sartoux avec une fréquence toutes les 10 minutes, un temps de trajet de 20 minutes et une amplitude élargie entre 5h et 22h. Actuellement, le trajet dure 30 min en heure de pointe.

« C'est un projet urbain qui va être travaillé de façade à façade pour intégrer des voies bus, des espaces piétons, des itinéraires cyclables sécuritaires et de la végétalisation dans le but d'améliorer l'environnement. La voirie dédiée à la circulation des voitures ne sera pas supprimée. »

L'enjeu de ce BHNS est également de venir se connecter au Palm Express de la CACPL à Mouans-Sartoux pour permettre une desserte fine du territoire en complément du réseau ferré.

Les deux variantes sont à l'étude. Techniquement la CAPG penche pour la variante route de Cannes mais rien n'est tranché. Les études réalisées ont permis de comparer les deux variantes du tracé : la route de Cannes et le Plan. Compte tenu de la vitesse commerciale, du nombre d'emplois desservis (1700 supplémentaires route de Cannes), de l'évolution de certains quartiers comme celui des Fleurs de Grasse, de l'arrivée de la Pénétrante et de la desserte du collège des Jasmins, la variante « route de Cannes » se démarque. Enfin, l'insertion urbaine y est facilitée.

L'impact environnemental négatif est plus important sur la variante le Plan, car il y a un risque d'inondation et le projet nécessite de couvrir la moitié du Grand Vallon sur ce tronçon.

Concernant le stationnement, les deux variantes sont équivalentes, ainsi que pour le niveau de population.

L'inventaire faune flore se déroule sur un an et permettra d'étudier les impacts du projet de BHNS. Côté faune, il y a beaucoup d'oiseaux, certaines espèces sont protégées. L'idée est de gérer les zones refuges et d'adapter le projet pour conserver les espaces nicheurs. Toutefois, le secteur étant déjà bien urbanisé, le projet de Bus Express ne semble pas venir impacter négativement la faune et la flore.

## 2. Calendrier du projet

Les études préliminaires sont en cours jusqu'en mars 2023, l'inventaire faune flore se terminera en juillet 2023. Les études de maîtrise d'oeuvre démarreront en 2023, ce qui permettra de produire un cahier des charges pour les travaux.

La subvention de 4,9 millions d'euros de l'Etat est conditionnée par le démarrage des travaux en 2025. Les travaux seraient réalisés entre la fin 2025 et la fin 2028. Une deuxième phase de concertation sera réalisée avant enquête publique, soit avant 2024.

La livraison des travaux se fera étape par étape tout au long des trois ans, avec une mise en service progressive section par section pour une mise en service complète en 2028. Les études vont permettre d'affiner le calendrier.

## 3. Zoom sur la concertation

La première réunion publique a eu lieu le 6 octobre 2022, la deuxième se déroulera le 8 décembre 2022. Il y a un dernier atelier prévu à Mouans-Sartoux le 24 novembre 2022. Les modalités de la concertation sont rappelées.

## 4. Atelier thématique

### 1. Le foncier

Une citoyenne s'interroge sur la largeur des routes actuellement et la possibilité d'insérer le site propre sur la voirie existante.

La CAPG répond que selon les variantes et selon les contraintes notamment environnementales, il y a certains points durs identifiés le long du tracé comme le pont, le hameau du Plan, le cimetière et la Mourachonne.

L'arrivée de la Pénétrante est également un sujet à traiter avec le département si la variante route de Cannes est retenue.

Il y a des questions de coût, mais le projet est encore trop en amont. Lorsque l'emprise ne sera pas suffisante l'aménagement réalisé sera dégradé par rapport au prévisionnel, des choix seront à faire : une largeur minimum d'1,4 mètre pour le trottoir, plus voie cyclable, pas de site propre pour le bus et pas de végétalisation.

« Il faudra faire avec l'existant, là où il n'y aura pas d'emprise »

Une citoyenne demande à ce que les points durs identifiés soient communiqués.

Le cabinet d'études Ingerop précise que Mouans-Sartoux centre n'est pas concerné dans son ensemble. Le principal point dur se situe entre le nouveau parking relais et le cinéma. Sur ce linéaire il existe une voirie avec deux fois une voie, des bandes cyclables et des trottoirs.

Sur le Plan, entre les commerces jusqu'au coude de la Mourachonne, le linéaire est assez long et très contraint. Un travail pourra être fait sur le marquage, le bus sera dans la circulation générale. Recouvrir la Mourachonne n'est pas envisageable, tant au niveau environnemental que paysager. Sur la route de Cannes, le point dur se situe sur Axe 85.

Une citoyenne s'interroge sur la largeur des bus.

Les bus font en moyenne 3 mètres de large, avec 100 places assises et debout. Ce sont des bus de grande capacité.

Un citoyen souhaite connaître la largeur de la plateforme nécessaire pour faire circuler le BHNS et savoir si des voies véhicules particuliers seront conservées en plus des deux voies bus prévues.

La CAPG répond que la largeur dépendra des coûts d'acquisition, un minimum de 25 mètres doit être prévu pour pouvoir intégrer des aménagements cyclables, de la végétalisation, les voies pour les bus et les voies voitures. Les voies des véhicules particuliers seront conservées et un site propre sera élaboré en parallèle. Il y aura des besoins d'arbitrage, il faudra travailler assez finement sur l'insertion des sites propres et des autres usages. Concrètement, il y a rarement un profil parfait, l'emprise la plus large se situe entre la Strada et le giratoire du McDonald's à Mougins. Sur la route de Cannes, il est trop tôt pour déterminer l'emprise existante. En moyenne, il y a 3 à 5 mètres supplémentaires sur la variante « route de Cannes » comparé à la variante « le Plan ». En termes d'insertion, il y a donc plus de facilité à insérer des pistes cyclables et à végétaliser sur la variante « route de Cannes. Il y a très peu de stationnement le long du tracé.

Un citoyen souhaite savoir si des emplacements sont déjà réservés pour le passage du bus et quels sont les critères qui justifieront d'impacter le foncier.

Concernant le foncier, les PLU de la ville de Grasse et de Mouans-Sartoux en vigueur contiennent des emplacements réservés. Il y aura un travail à mener pour mettre en compatibilité le PLU, un travail sera fait lors des enquêtes parcellaires.

Lorsqu'il y a une densité de circulation importante et continue, l'acquisition foncière sera faite pour permettre de réaliser un site propre. Quand la difficulté de circulation ne concerne qu'un sens, alors le site propre ne sera réalisé que dans le sens où l'insertion du bus dans la circulation est difficile.

Un profil en long va être travaillé. Un dossier a été déposé auprès de l'Etat en 2021, pour un projet de 45 millions d'euros HT. Le Covid et la guerre en Ukraine ont engendré une augmentation des coûts des matériaux estimés à 6%. Le coût des matériaux au moment du démarrage des travaux n'est pas connu. Une maîtrise du denier public doit être faite.

Un citoyen demande quelle est l'échéance des acquisitions foncières. Il souhaite savoir qui devra trancher sur les largeurs car cela va avoir un impact sur le foncier des riverains.

La CAPG connaîtra les espaces réservés en 2024. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de l'étude d'impact doit être faite.

Une citoyenne souhaite savoir quand sera fait le choix de la variante.

La concertation et le choix de la variante sont les premières étapes. Il faudra affiner le profil, puis l'étude de maîtrise d'œuvre permettra d'avoir plus de réponses. Puis le profil final sera tranché par les élus. Le choix de la variante sera fait par les élus communautaires au printemps 2023.

Une citoyenne souhaite savoir si un vote de la population pour les variantes sera organisé. Les élus ne sont pas concernés, c'est l'ensemble des maisons des riverains qui sont concernées.

La CAPG indique qu'il n'est pas prévu de consulter la population, le choix de la variante sera fait par les conseillers communautaires. C'est l'ensemble des élus de la CAPG qui prendront la décision. Il est rappelé que les conseillers communautaires ont été élus au suffrage universel direct.

## 2. Les variantes

Un citoyen propose de réaliser un sens unique pour desservir à la fois la variante route de Cannes et la variante le Plan.

La CAPG répond que cela n'est pas envisageable. Pour assurer la visibilité et la lisibilité du BHNS pour les usagers, la montée et la descente doit se situer des deux côtés de la voie. Les deux variantes sont des axes majeurs de desserte de transport en commun. Il y a des entreprises, des emplois et des habitants qui génèrent de forts besoins en matière de transport. L'enjeu est que les lignes qui perdureront sur ce tracé bénéficient du site propre pour permettre un gain de temps.

Un citoyen souhaite avoir la confirmation que les lignes existantes vont pouvoir être conservées et si ces dernières circuleront avec des bus électriques.

Les lignes ont été retravaillées dans le cadre de la DSP (nouveau contrat de transport entre 2023 et 2032). La ligne F partira au niveau de Cumero au Plan, la ligne A continuera à circuler et à desservir le hameau du Plan, les lignes seront améliorées, conservées et/ou modifiées. L'acquisition des bus électriques se fera progressivement entre 2023 et 2026. La ligne qui réalise la liaison entre la gare et le centre-ville de Grasse sera équipée en 2023. En 2024, un bus électrique sera positionné sur la ligne Centre-Ville. Il y aura trois véhicules sur la ligne qui préfigurera le BHNS un en 2024, deux en 2025. Puis la ligne 5 sera équipée de trois véhicules électriques.

Une citoyenne souhaite savoir si des portes vélos sont prévus sur les bus, descendre jusqu'à Cannes en vélo et remonter en bus peut être intéressant.

La CAPG répond que les équipements existants ne sont pas adéquats en pratique. Il faut imaginer des solutions de porte vélos plus adaptées. Un travail sera fait avec le futur délégataire.

Une citoyenne souhaite savoir si une étude a été réalisée pour la variante « route de Cannes ». Il y a une problématique de circulation des poids lourds au Plan. La citoyenne souhaite savoir si le tracé du site propre du BHNS est cohérent avec le flux de circulation engendré par les poids lourds se rendant sur les zones d'activités. C'est une zone engorgée par les camions dès 5h30 jusqu'à 8h et la voie rapide va apporter plus de circulation sur la variante « route de Cannes ». De plus, ce sont des horaires, où il y a des déplacements domicile-travail et des scolaires.

La CAPG a en sa possession un certain nombre de données de comptage sur les différents axes. L'objectif est de maintenir des zones de circulation assez larges pour accueillir des véhicules à fort tonnage et des poids lourds, et ne pas impacter négativement la circulation générale. Une simulation de trafic pour réaliser une étude plus fine de l'impact du BHNS sur le reste de la circulation va être étudiée avec différentes hypothèses.

L' élu de la mairie du Plan précise que ces données trafics sont importantes. Des secteurs ne sont pas comptabilisés dans les comptages et il y a un besoin d'avoir cette connaissance du trafic par rapport à l'échangeur de la Paoute et au BHNS.

Un travail est réalisé avec les entreprises du territoire et notamment Robertet. Des plans mobilité entreprise sont réalisés pour rationaliser les déplacements. Il y a tout un accompagnement pour une meilleure optimisation de la logistique en travaillant notamment sur les horaires et les tonnages.

Une citoyenne souhaite savoir si l'entreprise Robertet a été concertée pour le BHNS. Cela serait intéressant pour cette entreprise que le bus passe devant leur site. C'est un gros employeur donc potentiellement des salariés seront des usagers du BHNS.

Un élu de la CAPG répond que Robertet est un gros financeur du versement mobilité. Cette entreprise se situe sur le tracé commun.

Une citoyenne alerte sur le fait que s'il y a une augmentation de la fréquence, il risque d'y avoir une cohabitation des différents modes et donc une augmentation des véhicules en circulation.

La CAPG travaille avec le département des Alpes-Maritimes, dans le but d'un arrimage des différents projets. Les acteurs se parlent. Le projet ne touche pas la capacité véhiculaire, il y aura toujours des voies de circulation pour les voitures et les camions. L'objectif est de créer un nouveau couloir bus en parallèle de la voie véhiculaire, sauf lorsqu'il y a des points durs. Les voies véhiculaires ne seront pas supprimées et la capacité sera identique. Les études réalisées auprès de 7 entreprises ont permis d'identifier que 60% de leurs salariés résident sur la CAPG et sont donc potentiellement captifs des transports en commun. Avec une amplitude élargie et une fréquence de passage plus importante la CAPG espère un report vers le transport en commun.

#### 4.1. Quels sont les avantages et les inconvénients des deux variantes?

Une citoyenne partage son inquiétude concernant les problèmes d'inondation sur le tracé variante route de Cannes notamment sur le chemin du Santon. Imperméabiliser encore plus, risque d'aggraver les problèmes d'eaux pluviales vers Auchan. Sur la variante du Plan, le recouvrement de la Mourachonne est un sujet. Mais route de Cannes, il y a cette problématique d'inondation.

La citoyenne souhaite une explication sur le sens du mot « végétaliser » car ne pas mettre du goudron ne signifie pas la même chose que de planter des arbres.

La CAPG confirme qu'il y a un risque d'inondation et d'écoulement des eaux pluviales.

Végétaliser consiste à réaliser des bandes avec des fosses pour accueillir l'eau et planter des arbres. Un travail avec les autres services de l'agglomération sera fait sur les bassins de rétention et pour retravailler les réseaux d'eaux pluviales vétustes ou sous dimensionnés. Dans la partie maîtrise d'œuvre une étude hydraulique va être réalisée pour prendre en compte ces risques.

Un citoyen rappelle que les problèmes d'inondation au niveau sortie de la Pénétrante ont été traités avec trois bassins de rétention sur le Vallon. Le redimensionnement à Auchan sur le rond-point doit aussi être revu. Des constructions sont en cours et risquent de progressivement rétrécir la voie de bus. Il faut prendre une décision maintenant au moins sur les tracés communs pour que l'emprise soit suffisante. Le projet débute, mais il faut anticiper car en 2024 les travaux de la Pénétrante seront terminés.

Une élue répond que sur cet axe principal qui relie Cannes – Mouans-Sartoux et Grasse, il y a eu un vrai travail dans le cadre du premier PLU. Les constructions sont autorisées avec une emprise définie et un alignement sur Grasse pour intégrer ce type de projet. La CAPG ne travaille pas seule sur l'intégration de la Pénétrante sur la Paoute.

Effectivement, les réseaux ne sont plus adaptés. Le secteur du Santon a toujours été une zone inondée, car il y a un vallon qui rejoint l'aqueduc et qui se déverse dans la Mourachonne. Il était prévu de travailler sur ce secteur. Cela sera réalisé dans le cadre du nouveau projet mais sans certitude à ce stade.

Une citoyenne précise que les eaux pluviales sont déversées dans le canal Sainte-Marguerite qui était un canal agriculteur. La mairie a fait le choix de dévier les eaux vers ce canal qui n'a pas la capacité nécessaire.

Une citoyenne souhaite revenir sur le coût du projet qui représente environ 45 millions d'euros HT, auquel il faut ajouter 20% TVA. Avec la variante route de Cannes, les grandes surfaces vont être desservies et les commerces de proximité vont être délaissés au Plan.

Le passage route de Cannes devrait permettre de privilégier les commerces de proximité.

« Si on court-circuite le Plan, on abandonne la maison médicale et les commerces du Plan qui essaient de vivre. Le BHNS doit favoriser les commerces de proximité plutôt que les grandes surfaces. »

La CAPG répond que la variante route de Cannes dessert un collège et le quartier des Fleurs de Grasse en recomposition. Le réseau Sillages continuera à desservir l'une et l'autre des variantes.

### Synthèse

**Variante le Plan avantage :** desservir les commerces de proximité

**Variante route de Cannes inconvénient :** risque d'inondation si imperméabilisation des sols, desserte des grandes surfaces qui sont déjà desservies par des lignes de transport en commun.

L'élue à la mairie du Plan : « Il ne faut pas que le hameau du Plan devienne le parent pauvre de ce tracé. Si la variante route de Cannes est choisie, il faudra que des connexions avec les autres lignes du réseau Sillages soient réalisées. »

La CAPG précise que dans le cadre de la nouvelle DSP, il y a un objectif de desserte au cœur du hameau du Plan. C'est un enjeu fort. Le dynamisme avec la Maison médicale est accompagné. Un travail est réalisé pour constituer un réseau de transport en commun cohérent, complémentaire et en interconnexion avec le BHNS notamment via les lignes de bus A et F.

Début 2023, une circulation de bus préfigurera la ligne BHNS par la route de Cannes avec une fréquence de 25 minutes de manière à préparer les gens à utiliser cette ligne. La citoyenne souhaite savoir s'il est prévu de faire la même chose pour le Plan.

La CAPG répond que le réseau est calibré sur 10 ans avec une ligne qui va peut-être préfigurer la ligne du BHNS en passant par route de Cannes. Un travail sera fait sur des connexions avec les lignes qui partent du hameau. Cela a été fait en cohérence avec la fréquentation des bus, une enquête origine destination a été réalisée pour étudier les montées descentes, pour réfléchir au positionnement des arrêts et connaître les lignes les plus fréquentées. Il en ressort que la route de Cannes est plus fréquentée. La ligne A desservira le Plan. Il y a le projet de la ligne F qui va relier l'est à l'ouest de Grasse en passant par Saint-Jacques et le Plan.

Grâce au BHNS, il y aura en principe moins de voiture, donc un impact est attendu sur la qualité de l'air. Une citoyenne souhaite savoir si des capteurs vont être installés pour mesurer le niveau de pollution avant et après l'installation du BHNS. Le véritable impact sur l'environnement du report de la voiture vers les modes alternatifs pourra être mesuré.

La CAPG répond qu'il n'y aura pas de capteurs, mais un travail est fait dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA). Des cartes sont réalisées en fonction des comptages de véhicules sur les voies concernées en lien avec les motorisations utilisées.

Les bus qui passent par les secteurs sont au diesel. Le passage en électrique permet d'éviter les vibrations, le bruit et la pollution. Il faudrait une nouvelle enquête ménage déplacement pour remettre à jour les données, pour connaître le report modal et comparer avec 2009.

#### 4.2. Quels sont les incitatifs pour encourager l'utilisation du BHNS plutôt que l'automobile ?

Le site propre sera ouvert aux autres lignes de bus pour améliorer le temps de parcours. Les taxis, les véhicules de secours pourront également emprunter l'itinéraire. Une amélioration de la fréquence et une amplitude plus importante de passage peuvent inciter à utiliser le BHNS.

Si la variante « route de Cannes » est retenue, un parking relais sera construit pour permettre de faciliter le rabattement de la voiture vers le bus. Un travail sur les correspondances avec le bus de la CACPL est réalisé. Ce parking sera également une zone de stationnement.

#### 4.3. Comment peut-on encore améliorer l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie ?

L'idée est de végétaliser l'itinéraire en plantant des arbres pour capter le CO2 avec des essences locales, limiter les îlots de chaleurs, préserver les cours d'eaux et pour trouver des solutions aux problématiques d'inondation. Il y a également une réflexion sur l'amélioration du cadre de vie via l'amélioration des entrées de ville.

Un citoyen estime qu'il n'a pas obtenu les réponses attendues. Aujourd'hui, c'est une stratégie politique. La CAPG n'a pas apporté de réponses précises sur les impacts fonciers. Le citoyen souhaite savoir si ce qui est inscrit dans le PLU est amené à diminuer ou est-ce que ces espaces vont être élargis.

L'élu de la mairie du Plan précise que le PLU de la commune de Grasse est juridiquement opposable. Les plans locaux d'urbanismes ont des espaces réservés. Quand le tracé définitif sera choisi, il y aura une révision du PLU. Sur la variante retenue, ces emplacements réservés pour la réalisation éventuelle de ce projet seront « libérés » si le tracé ne passe pas par ces zones.

Une citoyenne souhaite savoir si la CAPG a connaissance de la dimension des emprises foncière et si les citoyens qui résident sur les points durs le long du tracé commun peuvent être informés.

La CAPG répond que cela sera fait avant enquête publique, quand les levés topographiques et le profil en long seront réalisés, que la définition plus précise du projet sera actée. L'étude d'impact environnementale et l'enquête parcellaire doivent être réalisées. Tout cela se précisera en 2024 et les points durs seront alors identifiés.

Un citoyen souhaite savoir où sera situé le futur dépôt qui coûtera 15 millions d'euros.

Le futur dépôt se situera en face de Gifi du côté de Grasse sur un terrain appartenant à la CAPG. Ce projet n'est plus lié au projet de BHNS et sera utilisé par l'ensemble des véhicules du réseau Sillages. Le projet de dépôt de 13 millions d'euros a été intégré à la DSP. C'est le nouveau prestataire qui va financer ce dépôt et l'amortir durant le temps de la DSP. A l'issue, ce dépôt appartiendra à la CAPG.

Un citoyen demande pourquoi les bus ne circulent pas à l'hydrogène car l'électricité n'est pas verte. De plus, entre recharger une batterie et faire un plein d'essence, il y a une différence en termes de temps. Le chauffage et la climatisation dans les bus vont consommer de la batterie.

La CAPG répond qu'une étude sur le potentiel d'utilisation de l'énergie hydrogène a été faite. C'est une solution qui n'est pas mature. Ce n'est pas de l'hydrogène vert. A Cannes, il a été fait le choix de l'électrolyse. Pour produire de l'hydrogène vert, il faut beaucoup d'eau et de l'électricité. L'hydrogène nécessite une autre énergie pour pouvoir être créé. Le seul avantage est que cela permet de stocker de l'énergie.

L'électrolyseurs devrait faire 2 mwh et coûter entre 8 et 10 millions d'euros à la collectivité pour être utilisé à 80% par les bus, les cars régionaux et les bennes pour les ordures ménagères. C'est un surcoût d'investissement et de fonctionnement. Les véhicules sont deux fois plus chers qu'un véhicule diesel et l'énergie 1,5 fois plus chère que le diesel en fonctionnement.

C'est certainement une solution d'avenir, mais en phase transitoire il apparait que l'énergie électrique est la plus pertinente. Pour respecter les obligations réglementaires de réduction des émissions et de renouvellement de 25% de la flotte, le choix de l'électrique a été fait car cette solution semble mature. En terme de coût l'électrique est plus avantageux que le diesel. Des calculs ont été fait pour obtenir des subventions. C'est l'énergie la plus avantageuse.

Une citoyenne demande si les bus et le dépôt sont équipés de panneaux solaires.

La CAPG présente le projet de dépôt de bus comme étant un bâtiment durable méditerranéen avec une récupération des eaux pluie pour le lavage des véhicules et des panneaux photovoltaïques, pour recharger et alimenter le bâtiment. La recharge du bus de nuit en dépôt permettra de réaliser 30 à 40% des services en journée. En complément, des bornes pantographes vont recharger les batteries du bus de manière rapide en 4 à 5 minutes au terminus à la gare SNCF de Grasse. Quand le bus n'est plus en service au terminus la recharge est réalisée pendant le temps de repos du conducteur.

Une citoyenne propose de placer des panneaux photovoltaïques sur les toits étant donné que la région ensoleillée.

La CAPG répond que pour mettre en place des panneaux, il est nécessaire d'avoir une surface plus importante. Des panneaux photovoltaïques peuvent être envisagés pour l'alimentation des panneaux de publicité, l'information voyageur en temps réel au niveau des abris-bus.

L'élu au Plan remercie les partenaires, les administrations et le public pour ce moment d'échange très pertinent et espère que les participants ressortent mieux informés.

L'élu de la CAPG précise qu'avoir une interconnexion entre Grasse et Cannes est un enjeu majeur. La concertation est réalisée en amont, le projet est encore à affiner.

La prochaine réunion se déroulera le 24 novembre 2022 de 18h à 20h salle 8 du Château de Mouans-Sartoux, sur le thème de la place des modes actifs en lien avec le projet de BHNS.

**6.2.4 COMPTE-RENDU DE L'ATELIER DE TRAVAIL N° 3 DU 24/11/2022**

## Compte-rendu

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE Atelier thématique n° 3**

Projet BHNS Grasse – Mouans-Sartoux

## OBJET DE LA REUNION

Atelier thématique n° 3 Vélo, marche à pied et autres modes actifs,  
quels usages avec le Bus Express ?

## DATE DE LA REUNION

24 novembre 2022

## REDACTEUR

Marie Fattal

SOCIETES	REPRESENTANTS	MAIL	PRES.	DIFF.	CONV.
CAPG	Raphaël Flatot	<a href="mailto:rflatot@paysdegrasse.fr">rflatot@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Nathan Delpierre	<a href="mailto:ndelpierre@paysdegrasse.fr">ndelpierre@paysdegrasse.fr</a>	X		
CAPG	Magali Gusella	<a href="mailto:mgusella@paysdegrasse.fr">mgusella@paysdegrasse.fr</a>	X		
Ingérop	Antoine Dumast	<a href="mailto:antoine.dumast@ingerop.com">antoine.dumast@ingerop.com</a>	X		
Algoé	Nicolas Camous	<a href="mailto:nicolas.camous@alqoe.fr">nicolas.camous@alqoe.fr</a>	X		
Algoé	Cédric Chassaing-Cuvillier	<a href="mailto:cedric.chassaing-cuvillier@alqoe.fr">cedric.chassaing-cuvillier@alqoe.fr</a>	X		
Algoé	Marie Fattal	<a href="mailto:marie.fattal@alqoe.fr">marie.fattal@alqoe.fr</a>	X		

Liste des présents à l'atelier thématique :

Gilles Rondoni : Adjoint au Maire délégué au hameau du Plan de Grasse

Raphaël Flatot – CAPG

Nathan Delpierre – CAPG

Magali Gusella – CAPG

Antoine Dumast – Ingérop

Nicolas Camous – Algoé

Cédric Chassaing-Cuvillier – Algoé

Marie Fattal – Algoé

6 citoyens et élus

## 1. Le projet du Bus Express - Présentation du tracé de Bus Express et de ses variantes

Le Plan de Déplacement Urbain de la CAPG approuvé en 2019 a permis de constater que la voiture individuelle était le principal mode de déplacement (78 %) et que la part modale des autres modes de déplacement était faible. L'objectif avec le projet de BHNS est de réduire de 8 % la part de la voiture et de réaliser un report modal sur les modes alternatifs. L'enjeu est donc de développer les transports en commun pour faire passer la part modale de 4 à 8 % et proposer une alternative à la voiture.

Le projet de BHNS n'est pas seulement un projet de transport en commun, il permettra également de créer des itinéraires piétons et cyclables sécurisés. Il y a une faible part du vélo étant donné que le territoire est vallonné. L'enjeu est de passer la part du vélo de 1 à 3 %. La démocratisation du vélo à assistance électrique permet de développer cette part du vélo.

Un citoyen demande des chiffres en volume et non en pourcentage.

La CAPG apporte les éléments suivants : sur le Pays de Grasse, il y a 380 000 déplacements par jour tous modes confondus, dont 260 000 à l'intérieur du Pays de Grasse et 120 000 en interconnexion avec d'autres territoires comme la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) et la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins (CACPL).

Sur le réseau Sillages, en l'état, il y a 1 million de voyages annuels. Le nouveau contrat de transport 2023-2032 sera en Délégation de Service Public. Ce choix a été fait pour que le transporteur porte le risque industriel et commercial. Le transporteur a donc tout intérêt à améliorer l'offre car une baisse de la fréquentation aura un impact au niveau de ses recettes. Cette situation le pousse à créer de nouvelles offres, avec une meilleure fiabilité pour augmenter le nombre de voyageurs. La mise en place d'une navette entre la gare de Grasse et le centre-ville de Grasse et la création du BHNS sont des projets qui visent à augmenter la fréquentation des transports en commun. La CAPG rappelle que les études sont en phase amont, les éléments liés au report modal seront précisés par la suite.

Un citoyen s'interroge sur la propension des déplacements domicile-travail. La Zone de l'Argile accueille 4 000 salariés, mais il semblerait que le développement des transports en commun ne fasse pas parti des préoccupations or, ce sont les entreprises qui paient le versement mobilité.

Les déplacements domicile-travail représentent les 2/3 des déplacements. Sur la zone d'entreprises de plus de 1 000 salariés des Bois de Grasse, 700 salariés sont accompagnés via des plans de mobilités. En plus du BHNS, il y a des logiques de correspondance et de rabattement. La ligne 5 du réseau Sillages a été renforcée avec l'ajout d'un troisième véhicule en 2015. La fréquence de passage va être augmentée avec un passage toutes les 25 minutes. Sur la Zone de l'Argile, il est difficile d'élaborer un plan de mobilité entreprise. Une ligne va être créée entre Plascassier, la gare SNCF de Mouans-Sartoux et desservira la Zone de l'Argile toutes les heures. Un travail doit être réalisé pour faire correspondre les horaires avec ceux des entreprises. Sans cela, il est difficile de calibrer une offre au plus près de la demande. La CAPG est demandeuse d'échanger avec les entreprises de la zone de l'Argile sur les déplacements domicile-travail des salariés.

Un citoyen insiste sur le fait qu'un projet de BHNS, c'est des dizaines de millions d'euros qui s'inscrira dans le temps long, il est donc indispensable de travailler avec la Zone de l'Argile.

Le bus va circuler sur les voies en site propre, avec une fréquence plus élevée toutes les 10 minutes, une amplitude plus importante de 5h à 22h et une vitesse de circulation plus rapide. Le tracé d'un peu moins de 10 km permettra de rejoindre la gare de Grasse et les Jardins du Musée International de la Parfumerie à Mouans-Sartoux en 20 minutes dans une logique de développement durable avec des bus 100 % électriques pour lutter contre la pollution sonore, visuelle et des GES. Le profil du projet est composé de deux voies bus au centre et de deux voies véhicules particuliers. Il y a une volonté de végétaliser l'itinéraire, d'insérer des aménagements cyclables et des cheminements piétons.

« Plus qu'un projet de transport, c'est un véritable projet urbain de façade à façade pour assurer un meilleur cadre de vie et une meilleure qualité urbaine »

Aucune des deux variantes n'est arrêtée officiellement. Une première variante « route de Cannes » va passer par le Collège des Jasmins. Une autre variante « le Plan » dessert le hameau du Plan de Grasse. Une analyse comparative des deux variantes a permis de déterminer la variante la plus favorable au BHNS. La variante « route de Cannes » dessert plus d'habitants et d'emplois. Cette variante accompagne notamment le projet de requalification du quartier des Fleurs de Grasse. La route de Cannes est également moins valorisée.

Les deux variantes auront un impact sur le foncier.

L'enjeu est également d'insérer les modes actifs : itinéraires cyclables et trottoirs. Les obligations d'accessibilité des personnes à mobilité réduite doivent également être prises en compte.

Il y a des impacts environnementaux malgré la végétalisation prévue dans le cadre du projet et plus particulièrement des impacts hydrauliques notamment liés aux risques d'inondation. Sur la variante « le Plan », il serait nécessaire de couvrir au moins la moitié du Grand vallon de la Mourachonne ce qui est difficilement envisageable.

Au regard de ces éléments, la solution préférentielle pour la CAPG d'un point de vue technique serait la variante « route de Cannes ». L'insertion urbaine serait facilitée avec cette variante ce qui permettrait d'améliorer le cadre esthétique et de créer de véritables entrées de ville.

## 2. Calendrier du projet et inventaire faune flore

Les études préliminaires sont en cours jusqu'en mars 2023, l'inventaire faune flore se terminera en juillet 2023. L'idée est de déterminer les impacts du BHNS sur la faune et la flore et mettre en place des mesures d'évitement, de réduire l'impact, voire de compenser les effets si des espèces sont impactées. Sur la saison automnale, le BHNS ne vient pas impacter la faune et la flore car le BHNS passe dans un milieu déjà très urbanisé.

Les études de maîtrise d'œuvre démarreront fin 2023, avec des études d'avant-projet qui permettront de dessiner le tracé au centimètre près (profil en long). Le profil en travers permet d'avoir une coupe représentant les différentes voiries. La phase de concertation mi-2024 pourra présenter un projet plus précis et sera suivi de l'enquête publique.

La subvention de 4,9 millions d'euros obtenue lors de l'appel à projet de l'Etat est conditionnée par le démarrage des travaux en 2025. Les travaux par séquence sont prévus de fin 2025 à fin 2028.

La livraison des travaux se fera étape par étape tout au long des trois ans, avec une mise en service progressive, section par section, pour une mise en service complète fin 2028 début 2029. L'enjeu est de minimiser l'impact des travaux sur la circulation.

### 3. Zoom sur la concertation

La première réunion publique a eu lieu le 6 octobre 2022, la deuxième se déroulera le 8 décembre 2022 à 18h30. Les modalités de la concertation sont rappelées : cahier d'expression, adresse mail, adresse postale, des permanences permettent au citoyen d'échanger et de faire part de son avis.

### 4. Atelier thématique

#### 4.1. Quels sont les avantages et les inconvénients des deux variantes ?

Un citoyen est un peu surpris du choix du tracé par rapport aux emplois. Sur le Plan, Robertet est laissé de côté.

La CAPG précise que Robertet et Leclerc sont sur le tronçon commun. L'entreprise Toumaire est la seule entreprise qui n'est pas desservie directement. Sur la route de Cannes, Auchan est desservi. En parallèle, il y aura un travail sur les connexions piétonnes.

Une citoyenne est d'accord sur le fait qu'il est « un peu embêtant de couvrir la Mourachonne ».

Le cabinet d'étude confirme qu'il y a un sujet environnemental. La question du coût va également se poser. De plus, sur la variante « le Plan », il y a 3 à 5 mètres de moins de voirie que sur la variante « route de Cannes ». Or ces mètres supplémentaires permettront de réaliser des aménagements piétons et vélos.

Un citoyen s'interroge sur la conservation des platanes sur la portion entre Auchan et le rond-point de la Paoute tout en réalisant deux voies bus en plus des voies de voitures existantes.

La CAPG répond que sur l'intégralité du projet, le but est d'éviter de couper des arbres ou de compenser quand il est impossible d'éviter. Les grands arbres remarquables ne seront pas impactés.

L'insertion de la voie bus en site propre ne pourra pas se faire partout. Des comptages routiers et des enquêtes origine-destination dans les bus ont été faits pour connaître le nombre de véhicules qui circulent et situer là où les individus montent et descendent du bus. S'il y a peu d'emprise disponible, la priorité sera donnée aux itinéraires piétons et cyclables. Ensuite, l'enjeu est de faire au moins un site propre dans un sens de circulation. Lorsque l'emprise le permet, de la végétalisation sera insérée.

Un citoyen approuve l'ordre de priorité évoqué permettant la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables.

Un citoyen s'interroge sur le report de circulation si le choix de la variante « route de Cannes » est fait.

La CAPG répond que la variante « route de Cannes » va devenir l'entrée de la Pénétrante. Un parking relais est prévu à ce niveau. Des simulations de trafic doivent être faites avec et sans BHNS pour comprendre l'impact du projet et de la Pénétrante sur la circulation. Il y a également des réflexions à avoir sur la requalification du chemin des Santons. L'enjeu est de ne pas avoir d'impact négatif sur la qualité de vie.

Une citoyenne demande pourquoi le BHNS a son terminus à la gare de Grasse et ne poursuit pas son chemin jusqu'au centre de Grasse. Utilisatrice du bus 800, elle déplore que ce dernier n'aille plus au centre de Grasse. Depuis, elle ne se rend plus à Grasse.

Un citoyen confirme que cette décision crée une rupture de charges à la gare de Grasse.

La CAPG a délibéré sur trois projets en 2014, dont une liaison entre la gare de Grasse et le centre-ville Grasse. Une navette sera mise en place et circulera toutes les 20 minutes entre 5h30 et 22h30 au 1<sup>er</sup> janvier 2023. En termes d'exploitation, pour assurer une ponctualité et un passage des bus avec une fréquence toutes les 10 minutes, le linéaire ne doit pas être trop long. Un travail doit être fait sur les correspondances pour que le temps d'attente soit plus acceptable pour l'utilisateur. Effectivement si l'utilisateur rate son bus et doit attendre 55 minutes pour avoir une correspondance, l'alternative à la voiture individuelle n'est pas crédible.

Il y aura également la préfiguration du BHNS de la gare de Grasse aux Jardins du MIP à Mouans-Sartoux en passant par la route de Cannes avec un bus toutes les 20 minutes au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

La citoyenne s'interroge sur les actions qui seront menées entre Mouans-Sartoux et Cannes pour que la correspondance soit fluide.

La CAPG répond qu'aujourd'hui le Palm Bus a une fréquence de passage toutes les 15 à 20 minutes. La ligne E qui préfigure le BHNS arrivera en centre-ville de Mouans-Sartoux et aura des horaires travaillés pour faciliter les correspondances. L'amplitude horaire de ce bus sera plus importante qu'à l'heure actuelle. Dans un premier temps, le bus circulera jusqu'à 21h30 et en fonction de la fréquentation, l'amplitude pourra être repoussée jusqu'à 22h.

Le bus 800 n'arrive plus dans le centre de Grasse car la Région a anticipé la mise en place de la navette. Le droit d'alerte pour cesser le passage dans le centre de Grasse qui était assez dangereux a été évoqué car il était nécessaire pour le bus de procéder à une marche arrière dans le centre ce qui n'était pas sécuritaire. Les habitants déplorent cette situation. La fin du service de la ligne 800 aurait dû correspondre avec le début de la mise en service de la navette, or la Région a anticipé de 6 mois. Entre temps, des lignes du réseau Sillages ont été renforcées comme la ligne 20 qui dessert la Gare de Grasse jusqu'à 22h. Une correspondance a été mise en place avec la ligne 800. Une ligne 17 a été créée et circule entre la gare de Grasse et le centre-ville de Grasse en plus des lignes A, B, 5. La ligne 17 est la préfiguration de la navette qui rentrera en fonction au 1<sup>er</sup> Janvier 2023. Actuellement sur la ligne 17, il y a un bus toutes les heures.

Un citoyen souhaite savoir si des lignes de bus desserviront les habitants qui fréquentent ou qui habitent le Plan et se rendent à Mouans-Sartoux ou inversement. Il souhaite savoir comment feront les habitants du Plan pour rejoindre Mouans-Sartoux.

Il y aura une ligne qui partira du hameau du Plan et qui desservira la Paoute pour aller jusqu'au hameau de Saint Jacques, une liaison est-ouest sera recréée. Une autre ligne partant de Saint-Vallier aura son terminus au stade de la Paoute et desservira la partie du Plan.

L'enjeu est également d'améliorer la marchabilité pour rejoindre le bus. Les habitants du Plan pourront prendre le BHNS car ils seront à moins de 400 m d'un arrêt de bus.

Les élus de Mouans-Sartoux sont favorables à la création d'une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) qui puisse gérer la liaison entre Cannes et Grasse. Mouans-Sartoux est à la frontière des deux agglomérations et se retrouve avec deux terminus de bus. Il y a une volonté d'avoir une continuité entre Grasse et Cannes avec un travail d'articulation entre l'offre de service du train, la ligne 600 et une desserte fine du territoire proposée par le BHNS et le Palm Bus.

La CAPG répond que si un usager veut aller de Cannes à Grasse, la ligne 600 et le train sont à privilégier. La connexion entre les Autorités Organisatrices des Mobilités est une question politique qui ne concerne pas l'usager. Les réflexions sur la création d'une AOM unique sont en cours.

Créer une ligne de bus unique qui réalisera une desserte fine entre la gare de Grasse et la gare de Cannes n'est pas envisageable, car il y a une distance trop importante. Plus la ligne est longue, plus la ponctualité du passage du bus ne pourra être garantie. Une ligne de 25 km n'est plus une ligne urbaine mais interurbaine. Les conditions d'exploitation ne sont alors plus les mêmes et la fréquence à 10 minutes ne pourra plus être garantie.

Le site propre permettra le passage de la ligne 600 qui améliorera son temps de parcours et sa ponctualité. Le projet de BHNS n'a pas le même objectif que la desserte proposée par la ligne 600 ni par le train. La desserte fine a pour objectif de desservir les commerces, les collèges, les emplois, les logements qui sont sur le territoire de la CAPG. L'enjeu est d'améliorer le fonctionnement de l'ensemble du réseau de transport en commun.

#### 4.2. Quelles sont vos attentes pour le réaménagement du centre ville ?

Dans le cadre des études réalisées par la CAPG, il ressort que la circulation et la capacité véhiculaire passant dans Mouans-Sartoux doit être maintenue tout en apaisant la circulation par rapport aux nuisances. Le stationnement en voirie doit être maintenu.

Concernant la végétalisation, le terreplein central planté doit être conservé et un renforcement de la végétalisation doit être apporté.

Les aménagements cyclables doivent être pérennisés et transformés en piste cyclable. Un travail doit également être fait sur les aménagement piétons. En parallèle, une voie bus sera ajoutée dans chaque sens de circulation et les correspondances entre Palm Bus, la ligne régionale 600 et la gare SNCF seront réalisées.

Un élu prend la parole pour exprimer ce qui est attendu au niveau de Mouans-Sartoux en termes d'aménagements. L'idée est de réduire le stationnement, mais le couloir dédié pour les bus n'est pas souhaité. Le bus sera dans la circulation avec les voitures, des systèmes de priorité aux feux pourront être mis en place. L'enjeu est de végétaliser et de réduire la place dédiée à la voiture.

La CAPG alerte sur le fait qu'il n'y a plus d'intérêt à avoir un BHNS dans Mouans-Sartoux s'il n'y a pas de site propre. Avec les voies bus, cela permet de réduire la place de la voiture, d'apaiser la circulation, d'avoir un arrêt qui ne sera pas en pleine voie. Il y a une logique de fluidification. Le tronçon entre le rond-

point de la Strada et le rond-point de McDonald's est celui où le bus perd le plus de temps, car il est dans la circulation générale.

Pour l'élu, la congestion est le meilleur moyen de dissuader la voiture.

La CAPG répond que si le bus est dans la congestion, l'utilisateur du bus sera dissuadé. Le BHNS sera parfois dans la circulation générale mais sur ce secteur-là, si le bus n'est pas en site propre, cela n'a pas d'intérêt. Quand ce dernier se réinsérera dans la circulation générale, il passera en priorité par rapport à la voiture et la pénalisera tout en gagnant du temps. Avoir un site propre permet de dépasser une file entre 20 et 40 voitures et gagner les 6 minutes nécessaires au bus pour traverser Mouans-Sartoux lorsqu'il est dans la circulation générale.

Le citoyen insiste sur les principaux enjeux qui sont de végétaliser, de réaliser des espaces pour les vélos et les piétons, et de ne pas accroître l'espace des engins motorisés.

La CAPG répond que le stationnement est actuellement en épi, l'idée est de gagner de l'espace sur le stationnement en réalisant des places de manière longitudinale. Cela permettra de réaliser une voie bus, une piste cyclable, des aménagements piétons et de végétaliser.

L'élu confirme que la proposition d'un transport en commun plus performant et moins polluant avec des bus électriques n'est pas souhaitée. Les aménagements piétons et vélos sont la priorité et le reste sera aménagé en fonction de la place disponible.

La CAPG pense que cette prise de position remet en cause le projet de BHNS, car l'intérêt est d'avoir un bus qui a une vitesse plus importante. Aujourd'hui, le temps de trajet est entre 30 et 35 min. Avec un BHNS, il y aurait un temps de parcours de 20 minutes. Remettre le bus dans la circulation générale à Mouans-Sartoux ferait perdre 5 à 6 minutes et diminuerait l'écart de temps de trajet entre le bus actuel et le BHNS. Au lieu d'avoir un gain de temps sur le trajet de 15 minutes, cela passerait à 10 minutes.

Un citoyen informe que de plus en plus, les BHNS sont dans la circulation. Mettre le BHNS dans la circulation générale à Mouans-Sartoux ne va pas remettre en cause le projet.

Pour la CAPG, un bus sans site propre n'est pas un BHNS. Ne pas réaliser un site propre à Mouans-Sartoux peut remettre en cause le projet. L'enjeu est de réaliser des aménagements là où le bus perd le plus de temps dans la circulation générale.

L'élu souhaite avoir des données en matière de temps gagné entre le rond-point de la Strada et celui du McDonald's et souhaite connaître le nombre de personnes concernées par jour en heure de pointe.

La CAPG souhaite rappeler que ce site propre servira également à améliorer le temps de parcours de la ligne 600 et du Palm Bus. Cela permet à des personnes qui n'utilisent pas le bus de pouvoir l'emprunter. Il faut une offre de service qui soit une véritable alternative. Proposer un bus dans la circulation générale ne garantira pas un report modal.

Un citoyen trouve que ce n'est pas tout à fait exact car il y a une différence entre conduire son véhicule et pouvoir faire d'autres activités dans le bus pendant le temps de trajet. Cela peut convaincre l'usager d'utiliser le bus plutôt que la voiture.

La CAPG répond qu'en heure de pointe, cet argument n'est pas tenable, car sur des heures de fortes affluences, il n'est pas commode pour l'usager de lire ou d'avoir une autre activité. L'enjeu de l'été dernier était de minimiser l'impact sur le stationnement. Si la position des élus a changé sur le sujet, cela permettrait de libérer des espaces pour végétaliser, réaliser des boxes vélos, travailler sur les terrasses des commerces. L'idée serait de transformer les usages pour les tourner vers les activités de la ville. Mouans-Sartoux devrait bénéficier de la Pénétrante et de l'échangeur. Les personnes qui auraient pour destination le nord de Mouans-Sartoux ou le sud de Grasse feraient du transit intercommunal par Mouans-Sartoux. Le BHNS servira à apaiser ces axes. Le bus devient prioritaire sur la voiture. L'enjeu est de trouver un système de feux pour assurer la priorité aux bus.

L'élue souhaite avoir des données sur le temps gagné, le nombre de bus qui utiliseront le site propre par heure. Il y aura une grande infrastructure, la crainte est que ce site propre ne soit pas suffisamment utilisé et que cela participera à augmenter la présence d'îlots de chaleur. C'est le cœur du village qui est concerné par cet aménagement. Il faut que le choix soit fait en connaissance de cause car il aura un impact dans 50 ans.

La CAPG explique que cinq bus du réseau Sillages circuleront toutes les heures. Sur la ligne 600, 4 bus circulent par heure, la ligne Palm Express a 8 bus par heure. Il y aura donc en tout environ 16 véhicules dans chaque sens par heure. A cela, il faut ajouter la ligne 530, la ligne 650 et les lignes scolaires.

Un citoyen rappelle que le centre-ville de Mouans-Sartoux n'est pas seulement impacté par la circulation dans l'axe nord-sud mais aussi dans l'axe est-ouest.

La CAPG confirme que la nouvelle sortie de la pénétrante va créer une saturation tout en apaisant la circulation à certains endroits. De nouvelles habitudes de déplacements vont se créer. En heure de pointe il y a 17 000 véhicules jours à Mouans-Sartoux.

L'élue précise que si les bus sont prioritaires aux ronds-points, cela va créer de la congestion pour les voitures.

Un citoyen confirme que si 32 bus circulent par heure dans les deux sens, cela va avoir un impact sur la congestion.

Le cabinet d'étude explique que l'idée de passer le centre de Mouans-Sartoux en sens unique avait été évoqué mais cela créerait trop de report sur les autres axes. L'idée est d'avoir une réflexion urbaine pour renforcer le sentiment d'un espace urbain pacifié. Ce site propre permettra un bon équilibre entre les différents usages.

L'élue demande un visuel avec un scénario à deux voies et un à 4 voies avec le nombre de véhicules qui circulent. L'objectif est de comparer le nombre d'usagers qui vont bénéficier du site propre et du gain de temps ainsi que le nombre de bus qui circule par heure. Si le bus est prioritaire, cela va freiner la circulation et engendrer de la congestion.

Un citoyen insiste sur le fait d'analyser la circulation des bus car il semble qu'il y ait deux services en parallèle, le Palm Bus et le BHNS entre la Strada et McDonald's.

La CAPG répond que les deux lignes sont en correspondance. Avoir le BHNS et le Palm Bus qui desservent tous deux Mouans-Sartoux contribue à ce que le territoire soit bien desservi. Les enjeux ne sont pas les mêmes. Le BHNS réalise une desserte fine du territoire entre Mouans-Sartoux et Grasse. La ligne 800 a pour objectif de desservir Cannes.

L'élu insiste sur la nécessité de comparer le nombre de personnes qui seront contraintes dans la circulation routière au niveau de Mouans-Sartoux, avec le nombre de personnes qui vont bénéficier du site propre et de la priorité aux giratoires.

La CAPG est convaincue que le gain de temps permettra d'améliorer la fréquence, la ponctualité et la fiabilité. C'est ce qui manque aux utilisateurs du réseau.

Une citoyenne ajoute qu'en plus de la fiabilité de passage des bus aux horaires annoncés, un bus rempli aux heures de pointe n'incite pas les usagers à prendre ce mode de déplacement plutôt que la voiture individuelle.

La CAPG répond que l'augmentation de la fréquence de passage des bus permettra d'augmenter le confort car il est espéré que le taux de remplissage des bus soit étalé entre les différents véhicules.

#### 4.3. Quels sont vos sentiments concernant le réseau piétonnier existant ? Quels sont vos attentes et vos besoins concernant les aménagements piétons prévus dans le projet ?

Concernant les cheminements piétons, sur une bonne partie du linéaire, il y a une absence de trottoirs. En termes de cheminement piéton, il y a une situation peu qualitative, or les piétons sont les premiers usagers du bus. Pour les piétons, l'enjeu est de créer des aménagements continus et sécurisés. L'enjeu est de prioriser les aménagements piétons avec des largeurs de trottoir supérieures au minimum. Des liaisons piétonnes seront faites entre la variante route de Cannes et le Plan. L'enjeu pour le piéton est de se situer à moins de 400 mètres d'un arrêt. L'idée serait de créer un arrêt entre les arrêts des Oliviers et Bois-Fleury pour avoir un arrêt intermédiaire. Il y a une servitude dans le PLU de la ville de Grasse. Il est nécessaire de vérifier les servitudes d'utilité publique pour les itinéraires piétons.

#### 4.4. Quels sont vos sentiments sur les liaisons cyclables dans le secteur du projet ? Quels sont vos attentes et vos besoins concernant les aménagements vélo prévus dans le projet ?

Un citoyen s'interroge sur la possibilité de retravailler la liaison piétonne et cyclable pour rejoindre le rond-point de la Paoute au hameau du Plan. Des camions projettent des graviers ce qui complique la circulation des vélos et des vélos cargos. Il y aura un confort entre Mouans-Sartoux et la Paoute apportés par les aménagements piétons et cyclables qui doivent être prolongés.

Un travail avec la ville et le département est réalisé. En 2018, il n'y avait pas de cheminements piétons et cyclables. Aujourd'hui, il y a d'un côté les piétons et de l'autre les vélos, car il a été décidé de ne pas impacter le foncier.

L'enjeu est aujourd'hui d'améliorer la continuité cyclable. Il y a des points positifs, mais les aménagements ne sont pas qualitatifs. Sur la partie Mouans-Sartoux, il y a des aménagements qui existent. L'objectif est

d'avoir des aménagements continus avec de véritables pistes cyclables. La CAPG souhaite s'appuyer sur les plans vélos pour poursuivre le développement de la pratique notamment du vélo à assistance électrique (VAE). Cela passe également par le développement de stationnement vélos aux arrêts le long du BHNS. Ensuite, la question de l'emport des vélos à bord des autobus est un sujet à traiter. Aujourd'hui, l'accroche par l'arrière est complexe. L'enjeu est de trouver une nouvelle solution. Pour un VAE, les équipements de la ligne A et 40 ne sont pas adaptés.

Un citoyen s'interroge sur la taille des bus et l'intérêt d'avoir des emports bus, s'il y a des pistes cyclables le long du tracé.

Aujourd'hui au regard du potentiel usage, le bus de 100 places assis-debout est suffisant. La CAPG préfère augmenter la fréquence plutôt que la taille des véhicules. Monter son vélo à bord des bus permettrait de débuter ou terminer son trajet en vélo. Cela permet le développement de l'intermodalité.

Un citoyen demande pourquoi le système de l'Allemagne n'est pas reproduit. Il y a dans le métro des plateaux dédiés. Un compartiment dédié à l'arrière du bus pourrait être envisagé.

Cela fait partie des questionnements de la CAPG. L'enjeu de l'intermodalité passe également par la création d'espaces sécurisés pour le stationnement de vélos. L'équipement des bus en emport vélo est complémentaire à la création de boîtes vélos sécurisés.

Un citoyen souhaite s'assurer que les pistes cyclables respectent la taille réglementaire pour les remorques et les vélos cargos.

La CAPG répond que l'enjeu est de proposer une infrastructure adaptée. Les deux points prioritaires du projet sont les aménagements pour le vélo et le piéton. L'enjeu est d'apaiser la circulation, créer des zones de rencontre avec des vitesses réduites.

Un citoyen propose de mettre en place de la signalétique avec le temps de parcours à vélo.

Un marquage au sol indiquant le temps de parcours restant pour rejoindre un endroit spécifique peut être également envisagé. C'est une remarque qui peut être intégrée par la CAPG.

La citoyenne souhaite qu'il y ait beaucoup plus de communication pour que les habitants prennent le bus.

Un citoyen indique que le système d'information voyageur en temps réel dans le bus et à l'arrêt est nécessaire pour permettre à l'usager de connaître l'heure d'arrivée du bus.

Monsieur Pierre Aschieri, Maire de Mouans-Sartoux souhaite se servir de cette opportunité pour qu'une réflexion sur les mobilités de l'ensemble du bassin de vie soit réalisée. C'est essentiel de réfléchir au niveau des liaisons Cannes-Grasse. C'est important d'avoir une continuité, les ruptures de charge sont à éviter le plus possible. A Sophia Antipolis, les acteurs de la mobilité ont été réunis et ont exprimé la volonté d'unifier l'organisation des transports sur l'ensemble du bassin. C'est une action inscrite au Plan Climat Energie Territorial de 2017.

**6.2.5 COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DE CLOTURE DE LA CONCERTATION DU 08/12/2022**

## Compte-rendu

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION  
DU PAYS DE GRASSE  
Projet BHNS Grasse – Mouans-Sartoux

Réunion publique n° 2

OBJET DE LA REUNION  
Réunion publique n°2

DATE DE LA REUNION  
8 décembre 2022

REDACTEUR  
Marie Fattal

SOCIETES	REPRESENTANTS	MAIL	PRES.	DIFF.	CONV.
Maire de la ville de Grasse et Président de la CAPG	Jérôme Vlaud	<a href="mailto:jvlaud@paysdegrasse.fr">jvlaud@paysdegrasse.fr</a>	X		
Maire du Tignet et VP mobilité transport à la CAPG	Claude Serra		X		
Maire de Mouans-Sartoux	Pierre Aschieri		X		
Maire de la Roquette-sur-Siagne	Christian Ortega		X		
CAPG	Raphaël Fiatot	<a href="mailto:rflatot@paysdegrasse.fr">rflatot@paysdegrasse.fr</a>		X	
CAPG	Nathan Delpiere	<a href="mailto:ndelpiere@paysdegrasse.fr">ndelpiere@paysdegrasse.fr</a>	X	X	
CAPG	Magali Gusella	<a href="mailto:mgusella@paysdegrasse.fr">mgusella@paysdegrasse.fr</a>	X	X	
CAPG - DGA	Nathalie Campana	<a href="mailto:ncampana@paysdegrasse.fr">ncampana@paysdegrasse.fr</a>	X		
Sillages	Fablen Vian		X		
Algoé	Nicolas Camous	<a href="mailto:nicolas.camous@algoe.fr">nicolas.camous@algoe.fr</a>	X	X	
Algoé	Cédric Chassalng-Cuvillier	<a href="mailto:cedric.chassalng-cuvillier@algoe.fr">cedric.chassalng-cuvillier@algoe.fr</a>	X	X	
Algoé	Marie Fattal	<a href="mailto:marie.fattal@algoe.fr">marie.fattal@algoe.fr</a>	X	X	
Ingérop	Antoine Dumast	<a href="mailto:antoine.dumast@ingerop.com">antoine.dumast@ingerop.com</a>	X		

Ordre du jour

1. Le projet du Bus Express - Présentation du tracé de Bus Express et de ses variantes
2. Le dispositif de la concertation
3. Le bilan préliminaire de la concertation
4. Les prochaines étapes

Participants : 17 citoyens et élus

## 1. Le projet du Bus Express - Présentation du tracé de Bus Express et de ses variantes

Le maire de Mouans-Sartoux ouvre la séance. Le BHNS est selon lui un axe structurant reliant les bassins de vie de Grasse à Mouans-Sartoux. Il est nécessaire de proposer des alternatives à la voiture crédibles et efficaces pour des raisons notamment environnementales. Ce territoire a besoin d'être irrigué, les mouvements pendulaires dues aux déplacements domicile-travail sont de plus en plus compliqués. Le BHNS est l'épine dorsale sur laquelle différents axes de transports en commun vont venir se greffer. Le maire de Mouans-Sartoux veut plaider pour la mobilité douce. Il précise également sa volonté de prolonger ce BHNS vers Cannes.

La CAPG souhaitait mettre en œuvre une concertation pour pouvoir échanger avec la population. Cependant, il a été constaté une difficulté à mobiliser les citoyens autour de ce projet majeur.

Le maire du Tignet et Vice-président de la CAPG précise que ce BHNS est une volonté politique qui concerne l'ensemble des habitants de l'agglomération. L'enjeu est d'apporter un nouveau service de transport collectif entre Grasse et Mouans-Sartoux en réunissant les deux principaux bassins d'emplois. Ce projet permet de démontrer que le transport collectif a un bel avenir devant lui et qu'il est possible d'envisager un autre mode de transport que la voiture.

L'objectif majeur est de faire en sorte que malgré l'évolution des coûts du carburant, nous puissions rendre du pouvoir d'achat à l'ensemble des salariés en leurs offrant une alternative de déplacement de meilleure qualité via les transports en commun.

Le Président de la CAPG présente le projet de BHNS. L'enjeu prioritaire est de renforcer l'usage des transports en communs avec une volonté de travailler sur un véritable projet d'aménagement de façade à façade. Une première phase d'étude a permis d'étudier les besoins en déplacement, les caractéristiques des variantes, la sécurisation des cheminements piétons et vélos, la végétalisation, la circulation des poids lourds, la signalétique, ainsi que la correspondance avec le Palm Express, la ligne ZOU, le réseau Sillages, le train. Ces sujets ont donné lieu à débats durant ce temps de concertation. Ces contributions seront intégrées dans le projet.

L'opportunité du projet n'est pas remise en question, la variante route de Cannes est privilégiée à ce stade, le positionnement des stations est cohérent dans l'ensemble avec quelques ajustements. Des services associés aux BHNS pourront être mis en œuvre, tels que des écrans interactifs, des boxes vélos, des informations sonores, des abris bus avec des panneaux photovoltaïques.

Il est souhaité « une végétalisation totale » de l'itinéraire pour éviter l'imperméabilisation des sols. Une étude d'avant-projet va démarrer en 2023 permettant de dimensionner définitivement le projet. Une seconde phase de concertation aura lieu mi-2024. Les délais sont contraints notamment par les phases réglementaires. Des maîtrises foncières peuvent cependant permettre d'anticiper un certain nombre de sujets.

Le positionnement du parking de Mouans-Sartoux s'inscrit dans une logique de multi modalité, d'organisation du territoire.

## 2. Le dispositif de la concertation

Le dispositif de concertation a débuté avec la conférence de presse du 22 septembre 2022, puis la réunion publique du 6 octobre. La concertation s'est poursuivie avec trois ateliers thématiques qui ont permis de traiter les questions d'offre de services, d'environnement, de cadre de vie, ainsi que les modes actifs. La réunion publique de ce 8 décembre vient clôturer ce temps de concertation. Des permanences ont été tenues

à la CAPG, des expositions ont été dédiées au projet, des cahiers d'expressions ont été déposés en mairie de Grasse, de Mouans-Sartoux, à la Mairie Annexe du Plan de Grasse, à la CAPG et à Sillages. Une adresse mail a été créée pour permettre aux citoyens de faire parvenir leurs observations. Elle sera active encore dans les prochaines semaines.

La fréquentation a été plus faible qu'espérée, toutefois l'ensemble des thèmes ont pu être abordés.

### 3. Le bilan préliminaire de la concertation

#### 3.1. L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a peu été remise en question. Des questions ont émergé notamment sur la création d'un BHNS sur un territoire disposant déjà d'une offre de service.

Les avantages du projet ont été compris : la création d'un site propre pour le BHNS, le maintien de la capacité véhiculaire, le renforcement de la végétalisation, la sécurisation des modes actifs, l'amélioration des correspondances avec les TER, la ligne 600, la ligne Zou.

#### 3.2. Le tracé et ses variantes

Au niveau du Plan, une contribution interroge l'analyse multicritères de la CAPG qui privilégie la variante route de Cannes. Des réponses seront apportées dans le cadre du bilan de la concertation.

L'accent a été mis sur l'impact sur l'environnement, le Grand-Vallon et l'imperméabilisation des sols. La végétalisation est un élément important du projet de BHNS.

Le BHNS doit permettre de desservir des services, des commerces de proximité, des établissements scolaires, des logements et des emplois actuels et futurs. L'articulation avec la pénétrante doit être réfléchi.

Un travail est réalisé avec les entreprises via les plans de mobilité. Les entreprises sont concertées notamment Robertet dans le cadre du plan de mobilité qui va être initié en 2023.

Enfin, il est ressorti de la concertation qu'il est nécessaire de réaliser un travail sur les correspondances avec les autres lignes du réseau Sillages et la liaison entre les deux variantes.

#### 3.3. Le positionnement des stations

Le positionnement des stations de bus est perçu comme adéquat et cohérent. Cependant, il est nécessaire de desservir certains équipements. Il apparaît qu'entre les Oliviers et la route de Cannes, il manque un arrêt. Les arrêts *Les Gourettes* et *les Jardins du MIP* à Mouans-Sartoux pourraient être repositionnés pour être cohérents avec le nombre de montées et de descentes. Des aménagements piétons doivent être réalisés car ils permettront de rejoindre les différentes stations. La distance acceptable est de 400 mètres entre deux arrêts.

#### 3.4. Les services associés au BHNS

Au niveau des services associés, il a été relevé durant la concertation la nécessité d'avoir un système d'information dynamique dans les bus, un plan de ligne et des horaires et un système d'emport dans les bus. Le système d'emport des vélos des lignes A et 40 n'est pas pertinent notamment pour les VAE. Un système de nouvel emport des vélos doit donc être réfléchi.

Des boxes vélos sécurisés à certains arrêts en fonction de la fréquentation sont souhaités. A l'intérieur des bus, la mise en place de prises USB, Wifi et caméras de vidéosurveillance est envisagée.  
La création de la maison de la mobilité semble nécessaire dans le cadre de ce BHNS pour avoir un lieu d'accueil permettant l'information des usagers.

### 3.5. L'insertion urbaine, l'environnement et le cadre de vie

L'amélioration du cadre de vie est partagée. Le site propre est perçu comme bénéficiant aux réseaux Zou et Sillages, ainsi qu'aux véhicules d'urgence. L'enjeu est d'améliorer la vitesse commerciale. Il y a également une volonté politique d'avoir des aménagements cyclables et piétons continus et sécurisés. Une contribution précise qu'il est nécessaire de calibrer le réseau cyclable pour qu'il puisse accueillir le passage des vélos cargos. Un marquage au sol indiquant un temps de parcours à vélo pour rejoindre un point d'intérêt est également une contribution à retenir.

La traversée piétonne entre les deux variantes est un sujet qui est revenu durant la concertation. Il y a une variante préférentielle, mais des liaisons piétonnes seront réalisées notamment au niveau de la mission locale du Pays de Grasse.

Des trottoirs aux normes, ainsi qu'un dimensionnement aux arrêts pour faciliter l'accessibilité des PMR (personne à mobilité réduite) seront réalisés.

Il y a également une nécessité de préserver les cours d'eaux pour éviter les problématiques d'inondation.

Une citoyenne fait la remarque que le projet engendrera des nuisances pour les riverains habitant sur l'itinéraire et s'interroge sur l'impact négatif concernant le foncier.

Elle s'interroge sur la prise en compte du passage des poids lourds. Il est difficile de voir comment peuvent s'insérer les voitures, les camions, les bus, les piétons et les vélos sur le chemin Sainte-Marguerite sachant qu'en plus qu'il y a un collège.

Il y a quelques années, les camions ne devaient plus passer devant le collège. Or, les poids-lourds vont continuer à circuler, les entreprises de transport se retrouvent sur l'itinéraire. Il y a un risque d'une dégradation du cadre de vie pour les habitants.

La CAPG répond qu'effectivement, pendant les travaux il y aura des contraintes, mais une fois ces travaux réalisés il y aura une amélioration du cadre de vie, un réseau structuré et des trottoirs respectant les normes. La végétalisation de l'itinéraire participera également à l'amélioration de ce cadre de vie. Sur le chemin Sainte-Marguerite, a priori il n'y a pas un besoin d'élargir la chaussée. Une fois le projet finalisé ce sera une amélioration des aménagements actuels.

La citoyenne souhaite avoir une confirmation écrite qu'il n'y aura pas d'impact sur le foncier, car elle émet des doutes quant à la possibilité d'insérer deux voies bus, deux voies voitures, des vélos et des trottoirs sur ce secteur.

Le cabinet Ingerop répond que l'enjeu est de créer le site propre sur un linéaire suffisamment important pour offrir un service performant aux usagers.

Le chemin Sainte-Marguerite a un profil et des enjeux particuliers notamment avec la présence du collège. Les collégiens sont un public captif des bus et des modes actifs, il est donc primordial de sécuriser les itinéraires piétons et vélos. A ce stade, des impacts financiers et procéduriers assez importants ont été identifiés. Créer un site propre n'est pas envisageable car cela nécessiterait d'élargir les emprises de manière

substantielle. De plus, le chemin Sainte-Marguerite est relativement contraint dans sa largeur. Le sujet des poids lourds a été abordé dans les différents ateliers. Une première solution serait de réduire la vitesse, de travailler sur le plan de circulation.

Le Président de la CAPG précise que les alignements sur la voirie ont été tracés depuis 30 ans. Il n'y a pas une volonté de confisquer les terrains.

L'ambition est de requalifier la voirie sans imposer un site propre sur tout le linéaire. L'amélioration du cadre de vie sera apportée par la création d'un revêtement qui absorbera le bruit. A la sortie de Felix Potin, des riverains demandent des ralentisseurs, car les vitesses sont excessives. L'esprit n'est pas de dégrader le cadre de vie mais de l'améliorer avec le revêtement permettant de lutter contre les nuisances sonores, la sécurisation des itinéraires piétons et vélos notamment pour les collégiens, la végétalisation de l'itinéraire. Cet investissement de 45 millions d'euros vise à améliorer l'esthétique et le cadre de vie.

La citoyenne est d'accord sur ces points.

Une citoyenne rappelle que le chemin de Sainte-Marguerite a une largeur de 12 m environ et s'interroge sur le fait que cela sera suffisant pour améliorer les trottoirs et la largeur de la piste cyclable.

Le cabinet Ingérop répond que ces largeurs impliquent de travailler sur des largeurs plus fines, d'intégrer les questions liées aux poids lourds et de sécuriser les itinéraires pour les collégiens.

Il est possible de travailler sur un revêtement spécifique, un marquage au sol. Réduire les largeurs de voirie permettent de réduire les vitesses. L'éclairage peut également avoir un rôle à jouer dans ces aménagements. Le projet de BHNS qui vise à améliorer le cadre de vie est aussi une occasion d'améliorer la sécurisation des publics fragiles : les piétons, les vélos.

Sur le chemin de Sainte-Marguerite entre le collège et le giratoire, la perspective d'insérer un site propre semble compliquée au vu de l'environnement. Le principe est d'améliorer l'existant et de sécuriser les itinéraires. Un travail sur le chemin des Santons peut être envisagé dans le but d'apaiser la circulation et de dissuader certains usages.

Un citoyen souhaite savoir si dans le cadre des travaux, les problèmes d'évacuation d'eaux pluviales seront traités notamment dans le secteur des Quatre chemins, Auchan et Sainte-Marguerite.

Le cabinet Ingérop répond que la question de la modernisation des réseaux va être traitée dans le cadre des études futures liées au projet. Les phases d'avant-projet démarreront à compter de l'année 2023 et permettront de travailler sur ces sujets.

Une élue souligne que sur le secteur des Santons, il est nécessaire de travailler sur le profilage de la voie et l'écoulement des eaux.

L'adjoint au maire du Plan souligne le fait que ne pas élargir les voies permet aussi de préserver le bassin de rétention. Le réseau d'eaux pluviales n'est pas bien dimensionné à cet endroit.

### 3.6. La place de la voiture dans le projet

Il y a une volonté de report modal entre les transports en communs et les modes actifs. L'idée n'est pas de mettre au rebut l'ensemble des véhicules, mais de réaliser un partage de la voirie. La création du parking relais vise à accentuer l'usage du covoiturage sur le site de la Paoute.

L'adjoint au maire du Plan ne souhaite pas que les poids lourds se reportent sur des itinéraires alternatifs suite à la création du site propre et du futur échangeur de la Paoute. Le risque est que ces véhicules circulent dans le cœur du Plan de Grasse. Cela risque d'impacter la quiétude des plans.

Une citoyenne fait remarquer que le chemin du Santon s'articule avec le projet du BHNS, même s'il ne se situe pas sur l'itinéraire. La sortie de la pénétrante a un impact sur la circulation des poids lourds. Il est souhaité que cela ne devienne pas une voie d'opportunité pour les poids lourds et les voitures. L'effet collatéral de la création du BHNS sur le chemin des Santons est évident. De plus, le cheminement piéton n'est pas satisfaisant.

La CAPG répond qu'il n'est pas prévu un élargissement de la voirie sur le chemin des santons car il n'est pas situé sur l'itinéraire du BHNS. Cependant, les voiries annexes seront étudiées notamment pour la sécurisation des itinéraires piétons.

### 3.7. L'interconnexion avec les autres réseaux

Une amélioration des connexions, ainsi qu'un partage du site propre avec le Palm Bus de la CACPL, le réseau Sillages et le réseau interurbain est souhaité. L'enjeu est d'optimiser les ruptures de charges notamment via la création d'une autorité organisatrice de la mobilité unique.

### 3.8. La mise en œuvre du projet

Le phasage des travaux et notamment leur durée, ainsi que l'origine des financements a été questionné durant la concertation. Le chantier sera phasé dans le temps entre 2025 et 2028.

## 4. Les prochaines étapes

- Le choix de la variante sera fait en février 2023.
- L'étude de la faune et la flore est en cours et devrait s'achever en juillet 2023.
- La prochaine étape consiste à réaliser les études d'avant-projet et de projet qui sont plus détaillées et plus spécifiques que l'étude de faisabilité.
- Une deuxième concertation publique aura lieu en 2024 qui abordera le sujet de l'insertion du BHNS.
- Les travaux devraient commencer avant la fin 2025 pour une mise en service avant la fin 2028.

Le bilan de la concertation sera soumis au vote des élus en février 2023 et sera disponible en amont. Des réponses plus précises pourront être apportées. Cette concertation est issue d'une volonté de collaborer avec l'ensemble de la population.

### 6.3. LES COURRIERS RECUS

Aucun courrier reçu

### 6.4. LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES PAPIER

#### 6.4.1 Cahier d'expression au Plan de Grasse

le 7-12-2022

dépot d'un courrier concernant les avis de plans et  
grassois relatif au tracé du BHNS et des variantes.

Ce courrier contient 21 pages.

Collectif des Associations grassoises  
"Vivre à GRASSE"



# Vivre à Grasse

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES  
St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

Grasse le 5 décembre 2022

Monsieur Jérôme Viaud  
Maire de Grasse Président de la CAPG [jerome.viaud@ville-grasse.fr](mailto:jerome.viaud@ville-grasse.fr)  
Monsieur P. Aschieri Maire de Mouans-Sartoux [pierre.aschieri@mouans-sartoux.net](mailto:pierre.aschieri@mouans-sartoux.net)  
Monsieur C.Serra Maire du Tignet [claudeserra.maire@letignet.fr](mailto:claudeserra.maire@letignet.fr)

Copies :  
G. Rondoni, [gilles.rondoni@ville-grasse.fr](mailto:gilles.rondoni@ville-grasse.fr)  
N.Campana, [ncampana@paysdegrasse.fr](mailto:ncampana@paysdegrasse.fr)  
F.Roustan, [francois.roustan@ville-grasse.fr](mailto:francois.roustan@ville-grasse.fr) ou [francois.roustan@wanadoo.fr](mailto:francois.roustan@wanadoo.fr)  
ML Gourdon, [marie-louise.gourdon@mouans-sartoux.net](mailto:marie-louise.gourdon@mouans-sartoux.net)

Monsieur le Président,  
Messieurs les Maires  
Mesdames, Messieurs

Vous êtes à l'initiative d'un projet de BHNS entre le centre-ville de Mouans-Sartoux et la gare SNCF de Grasse.

Une réflexion préalable : Avons-nous vraiment besoin de ce projet compte tenu de ce qui existe déjà sur notre territoire ? Entre le train et les lignes de bus déjà opérationnelles ? Des améliorations ne seraient-elles pas possibles ? Le besoin réel ne serait-il pas dans la réalisation de trottoirs et de pistes cyclables ?  
La concertation aurait dû au préalable poser le principe de l'intérêt de ce projet en fonction d'un diagnostic et d'estimations étayés et quantifiés ce qui n'a pas été présenté au public.

Ce projet présente deux variantes de tracé, pour lesquelles vous sollicitez l'avis des citoyens des communes concernées.

La Fédération Vivre à Grasse, très sensible à tout ce qui peut améliorer la mobilité et réduire les embouteillages chroniques des voies grassoises, a analysé ce projet.

Ce projet structurant en particulier par les emprises nécessaires dont les dimensions et leurs localisations n'ont pas non plus été présentées au public a attiré toute notre attention.



# Vivre à Grasse

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse

CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

Les documents mis à la disposition du public, dès le début de la concertation, sont :

- Plaquette *Le Futur Bus Express du Pays de Grasse* 4 pages
- *Dossier de concertation* 26 pages

Le document *Réunion publique 6/10/2022* 25 pages, a été mis sur le site de la CAPG, mi-novembre 2022

Des concertations préalables publiques ont eu lieu du 6 octobre au 8 décembre 2022.

Notre avis, justifié par nos analyses jointes en annexe 1, et basé à partir des documents précités, est :

-> la variante « route du Plan » présente plus d'avantages que la variante « route de Cannes », principalement parce qu'elle dessert le village du Plan, ce qui n'est pas le cas de la « route de Cannes ».

Par ailleurs la variante passant par le village du Plan serait moins coûteuse selon nous (cf annexe 1) et aurait moins d'impacts négatifs sur l'environnement. (cf annexe 1)

Malgré l'appel à la concertation publique, il nous a semblé dès le 6 octobre, lors de la présentation publique du dossier de concertation, que la variante « route de Cannes » était présentée comme étant la solution privilégiée par la CAPG.

L'analyse multicritères présentée n'a-t-elle pas été menée à charge contre la variante « route du Plan » avant même que la concertation n'ait vraiment démarré ?

L'importance du projet et le choix de la variante auront des impacts forts et définitifs sur notre territoire, et ceci aurait mérité une analyse impartiale des critères de sélection.

Nous avons tenté de le faire à partir des documents proposés au public.

Minimiser les impacts négatifs et les coûts tout en offrant un service en adéquation avec les besoins des habitants est selon nous de l'intérêt général.

Vous trouverez ci-dessous le tableau multicritères, renseigné selon les résultats de nos analyses ; vous remarquerez que nous avons jugé utile d'ajouter deux critères estimés importants, nous permettant un choix le plus objectif possible de la variante.

Veillez accepter Monsieur le Président, Messieurs les Maires, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations

Par délégation du Président de la Fédération Vivre à Grasse Mr R. Gaynard

Le bureau de Grassenvironnement

Joëlle Faguer Présidente

2



# Vivre à Grasse

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES  
St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

	! route de ! Cannes	! route du ! Plan
Attractivité BHNS (vitesse commerciale, Gain de temps, emploi, population)	! JAUNE	! VERT
Compatibilité modes actifs (aménagement cyclables, Confort piétons, accès PMR)	! JAUNE	! JAUNE
Circulation, stationnement (impact plan de circulation, Stationnement et desserte riveraine)	! VERT	! VERT
Requalification urbaine	! VERT	! VERT
Impact foncier, consommation surfaces agricoles	! JAUNE	! VERT
Impact environnemental, surfaces imperméabilisées	! ROUGE ++	! ROUGE
Commerces de proximité et services de centre-village versus grandes surfaces périphériques	! JAUNE	! VERT
Coûts / points durs	! ROUGE	! VERT

Vous trouverez ci-après les annexes suivantes :

- Annexe 1, nos analyses des critères de sélection
- Annexe 2 consultation effectuée par nos soins auprès des habitants principalement Planois, mais aussi grassois
- Annexe 3 courriers échangés avec la mairie de Grasse au sujet d'une proposition d'une courte extension de la variante « route du Plan »



# Vivre à Grasse

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

## ANNEXE 1

Pour pouvoir donner un avis objectif, nous aurions eu besoin des informations suivantes, qui ne figurent sur aucun des documents fournis au public,

- Largeur maximale des emprises des voies (trottoir, piste cyclable, voie de bus, voie pour voitures...) en mètres.
- portions du trajet, sur voie « usuelle » ; longueur en mètres de ces portions, stations d'arrêts de bus concernées, sur les communes de Grasse et Mouans-Sartoux.
- Schéma de principe des emprises envisagées tout au long du trajet commun et des variantes, reportées sur un plan type cadastral
- Nombre de voyageurs transportés par jour (estimation), partie commune + l'une et l'autre variante, Ce nombre étant nécessaire pour justifier ou non de l'intérêt du BHNS !
- Réduction du nombre de véhicules par jour (estimation), partie commune + l'une et l'autre variante....

Un trafic routier saturé est la cause des embouteillages et la raison d'être du BHNS ; l'estimation quantifiée de cette réduction de trafic, en nombre de véhicules / jour devrait être clairement indiquée (heures de pointe, jours ouvrables)  
Nous avons posé ces questions lors des réunions publiques, mais n'avons obtenu aucune réponse.

Nous nous interrogeons également, sur le choix des critères et la méthode employée pour caractériser ceux-ci dans le tableau

5- Présentation de la solution préférentielle (cf. transparents projetés le 6- 10-2022)

En effet ces critères semblent essentiels puisqu'ils pré-orientent le choix de la CAPG, avant même le début de la concertation publique.

Or ces critères sont rarement quantifiés, expliqués, schématisés, pour le public.

La présence du village n'est à aucun moment mentionnée sur la variante « route du Plan ».

En outre, la variante « route du Plan » semble ne tenir aucun compte des conditions particulières nécessaires pour la traversée du Village. (Portion de trajet sur voie usuelle)

Le Collège des jasmins semble être un critère important ; cependant il est desservi par 3 lignes scolaires, et les lignes B, 20, F, 600, passant soit devant, soit dans la bande des 400 m.

De ce fait, ces manques rendent difficile une analyse précise et objective des avantages / inconvénients des 2 variantes.

Concernant les critères :

- a) Attractivité BHNS (vitesse commerciale, gain de temps, emploi, population)

La portion de trajet « route de Cannes » est la plus longue. La population concernée, ainsi que les emplois, pour chacune des variantes n'est pas clairement indiquée. Les potentiels futurs en termes d'emplois et d'habitants supplémentaires anticipés ne sont pas expliqués.



# Vivre à Grasse

## COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse

CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

Seul le nombre actuel d'habitants et d'emplois, sur toute la longueur du trajet est renseigné.

Nous notons que le nombre d'habitants est comparable sur l'ensemble de la longueur des deux trajets.

Dans ces conditions nous estimons que la variante « route du Plan » serait la meilleure, en vitesse commerciale et gain de temps

« route du Plan »..... **VERT**, « route de Cannes » ... **JAUNE**

b) Compatibilité Modes actifs (aménagements cyclables, confort piétons, accessibilité PMR)

Aucune explication fournie, pour justifier que ces divers aménagements seraient plus « faciles » à mettre en place sur le tracé « route de Cannes » que sur le tracé « route du Plan » ;

Par exemple le passage du « verrou » Axe 85/ Collège des Jasmins sera-t-il plus facile à traiter que la traversée du Village ( sortie av. Cuméro / le pont / la librairie) ?

Nous considérons les deux variantes à égalité .... **JAUNE**

c) Circulation/ Stationnement (impact plan de circulation, stationnement et desserte riveraine)

Là non plus, aucune explication, aucun schéma de principe, n'est fourni.

Comment l'arrivée de la « bretelle PCG » en cours de réalisation est-elle prise en compte ?

N'y a-t-il pas là, une difficulté supplémentaire en termes de circulation/raccordement avec la « route de Cannes », difficulté qui n'existe pas « route du Plan » ?

Un parking-relais et une aire de co-voiturage seraient prévus en sortie de la « bretelle PCG ». Mais l'aire de co-voiturage était déjà prévue dans le chantier de la « bretelle PCG », elle ne dépend donc pas du BHNS.

Quelle est la différence entre aire de co-voiturage et parking-relais ?

Nous considérons les deux variantes à égalité ... **VERT**

d) Requalification urbaine

La signification du « critère de requalification urbaine » n'est pas expliquée. S'il s'agit du mobilier urbain à installer, et de la végétalisation des terre-pleins, leur principe ne serait-il pas le même quelle que soit la variante ? ..... Nous considérons les 2 variantes à égalité

..... **VERT**

e) L'impact foncier aurait dû être schématisé tout au long de la voie commune et des variantes, sur une carte .

Sans ce type d'information, avec les explications /estimations associées, il est difficile de formuler un avis en toute connaissance de cause.

Cependant dans la mesure où la variante « route de Cannes » est plus longue que la variante



# Vivre à Grasse

## COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

« route du Plan », qui doit aussi tenir compte de la portion de trajet en voie usuelle pour la traversée du Plan, l'impact foncier serait en principe plus important pour la « route de Cannes ».

De plus, l'impact foncier en termes de consommation de superficie agricole est bien plus important avec la variante « route de Cannes » que celle « route du Plan »

Nous considérons la variante « route de Cannes » ... **JAUNE**

« « « « route du Plan » .... **VERT**

### f) Impact environnemental, points durs

Les 2 variantes, traversent une zone Rouge au PPRi .

Les surfaces imperméabilisées et les ruissellements pluviaux associés, aggraveront les risques en aval.

Nous rappelons, que l'augmentation de l'imperméabilisation du ch de ste Marguerite, aggraverait le risque inondation du canal éponyme et des riverains, ce qui est un point dur non négligeable.

Nous considérons la variante route du Plan ..... **ROUGE**

et la variante « route de Cannes » ..... **ROUGE ++**

D'autre part, il manque selon nous, deux critères importants

### g) Commerces de proximité et services de centre village versus grandes surfaces périphériques

La qualité de vie d'un village est directement dépendante du nombre de commerces de proximité, de leur dynamisme et des services à la population (maison médicale, pharmacie, la Poste... etc).

Le Plan est un village qui vivote, qui se paupérise et la vacance commerciale y est malheureusement fréquente.

Le plus apporté par le BHNS, devrait être un soutien au village et non aux grandes surfaces ; la concurrence entre ces deux types de commerces étant totalement inégale.

Les grandes surfaces ne dépériront pas si le BHNS ne passe pas devant leur porte !

Nous considérons la variante « route du Plan », nécessaire au dynamisme du village ....

**VERT** « la route de Cannes » **JAUNE**

### h) « Coût/ points durs »

Les impacts fonciers (expropriations de terrains, maisons) engendrent des coûts non négligeables, ainsi que des contentieux, .... donc des retards.

Il nous semble donc important de chercher à minimiser ces impacts, en définissant les emprises foncières, au plus juste, par exemple, en recherchant les portions de voies qui sont très peu « embouteillées » et qui de ce fait ne nécessitent pas, obligatoirement une voie dédiée pour le Bus Express.



# Vivre à Grasse

## COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

Nous proposons d'être pragmatique, et de ne pas chercher à faire plus que le strict nécessaire !

Pour nous, le critère coût est primordial à la fois dans le choix de la variante, mais aussi dans l'optimisation des emprises du trajet commun + variante.

Ainsi par exemple, nous avons fait une estimation « à grosses mailles » des écarts de coûts entre les deux trajets selon les variantes :

-> trajet commun + variante « route de Cannes »  
longueur estimée du trajet commun + variante « route de Cannes » = ~ 10 km  
longueur estimée des portions « en voies usuelles » = ~ 2 km  
longueur estimée voies dédiées pour le Bus Express 10 km - 2 km = ~ 8 km

Supposons l'achat de 7 Bus électrique 7 x 800 k€ = ~ 5,6 M€ HT

Coût restant pour la voirie 45 M€ - 5,6 M€ = 39,4 M€ HT  
Coût 39,4 HT : 8 km = ~ 4,9 M€ HT le km dédié, ce qui correspondrait au coût du km pour le type d'aménagement choisi.

-> Trajet commun + variante « route du Plan »  
longueur estimée = ~ 8 km  
voies usuelles sur le trajet commun = ~ 2 km  
voie usuelle variante « route du Plan » = ~ 0,6 km  
Voies dédiées Bus Express 8 km - 2,6 km = ~ 5,4 km  
Coût total 5,4 km x 4,9 M€ /km = ~ 26,5 M€ HT au lieu de ~ 39,4 M€ HT

Avec ces hypothèses, il paraît évident que le trajet commun + route du Plan, est largement moins coûteux, en argent public, tout en répondant aux besoins de mobilité de la population.

Nous supposons que le montant des subventions Etat + Région + Département sera ~ 15 M€ TTC, et qu'il couvrira le coût du Dépôt de Bus tel qu'énoncé en réunion publique (le montant énoncé étant de 15 M€ HT)

De ce fait, la CAPG devrait emprunter l'un ou l'autre des montants estimés ~39 M€ HT ou ~ 26 M€ HT.



# Vivre à Grasse

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

## ANNEXE 2

Nous avons participé aux réunions publiques dédiées au BHNS, et avons noté l'absence quasi-totale du public. Nous avons donc décidé d'informer et de consulter nous-même de vive voix, et en faisant du porte-à-porte,

Nous avons consulté les citoyens et les commerçants planois. Nous avons constaté que la quasi-totalité des commerçants est favorable à la « route du Plan », les indifférents sont peu nombreux.

Nous avons aussi constaté que quasiment personne n'était au courant du projet de BHNS, en revanche les citoyens sont unanimes à se plaindre du mauvais état des routes communales, et majoritairement ne comprennent pas l'intérêt du BHNS, car le quartier sud de Grasse est largement desservi par de nombreuses lignes de bus.

Vous trouverez ci-après le texte de la consultation et les signatures.

**BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN****Avis de Plancois et de Grassois**

La traversée du Village, entre le mini giratoire à l'intersection RD304/ch ste Marguerite, jusqu'au ch de Camperousse, devrait se faire selon nous sur les voies actuelles, de la même manière que ce qui se fait pour la traversée de Mouans Sartoux (ou de celle du centre de La Bocca par le Palm Bus express ligne A). Voir la portion de tracé bleu sur la carte du Plan.

Cette portion du trajet, n'aurait ainsi aucun impact environnemental négatif, puisque le Grand Vallon et le pont du Plan, ne seront pas concernés.

On ne peut à la fois prévoir de dépenser 45M€ (estimation), pour desservir les Grandes Surfaces de la route de Cannes, et en même temps dire que l'on veut soutenir les commerces de proximité, les services du Village, et les habitants du quartier.

Les quartiers Sud de Grasse, leurs principaux centres d'intérêts ainsi que les habitations, sont déjà desservis par de nombreuses lignes de bus. Dans ce contexte Le BHNS, avec le tracé envisagé, apportera un plus pour ce qui est des facilités de déplacements sur le tracé emprunté.

Les habitants du Village du Plan ne veulent pas être marginalisés et mis à l'écart. Ils demandent un soutien aux commerces de proximité, ainsi qu'à tous les autres services indispensables au dynamisme du Village et à la qualité de vie de ses habitants.

Un soutien qui se traduit dans les faits.

Le trajet du BHNS, par la Route du Plan, dans les conditions précisées ci-dessus et conformément au choix des soussignés, serait la traduction concrète de ce soutien au village.



## BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN

Ce trajet, dans les conditions précisées ci-dessus est le choix des soussignés,

Nom	Prénom	adresse	signature
RAVERA	Renaud	Grasse	
SIAMMARIOLI	Amédée	PLAN DE GRASSE	
LOUGET	Sandrine	Grasse	
MARZUIN	Luce	GRASSE	
DESTARET	Virginie	Villeneuve du Sauban	
GILLET	Billy	Grasse	
Deluc	Yvette	Plus cassier	
Deluc	Pierre	Plus cassier	
COLONNA	Françoise	(Pours de Barie) le Plan	
CRDISSANT	"	9 <sup>e</sup> Jacques	
RAYMOND		chemin des Pissonniers Grasse	
C. A. VILLON	Michele	Route de la Paroute - le Plan	
Audorte	A. France	45 ch du Tiquet	
Cherbonnier	Esabelle	chemin des Mas	
Josselin	Aeric	Jiquet Fagonard, Grasse	
D. ELAÏE	pluville	35 ch de Bascaudran eb. 13°	
GAMS	Christine	52 ch. de La Tête de Lion	
Sylvain	CASIER	1 bd Georgia Clémenceau	
Jean Pierre	SERRAT	96 ch des Parettes	
Anick	AUGER	17 M. Jean Anick	

## BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN

Ce trajet, dans les conditions précisées ci-dessus est le choix des soussignés,

Nom	Prénom	adresse	signature
COTON	Sylvia	Graxe	
CANA	Lauriet	Le Plan	
DEFEUILLE	Adriano	Le Plan	
<del>CHASSAGNE ANTHON</del>		le PLAN	
GINOVES	Lea	LE PLAN	
PRODHOMME	Lea	Le PLAN	
Florence	Catherine	Le Plan	
Grellet	trg	le plan	
JACQUET	Isabelle	Placasseu	
Mousset	Sylvie	(le plan G.P. Plohy)	
Mousset	Didier	(le plan)	
Prudence	Anahie	(No. 2005 Benben)	
LEONBAT	Laurie	St Jacques	
AUTIER	Sarah	Le Plan	
AUTIER	Oliverie	Le Plan	
LAUAGNA	Audrey	Yanvans-Saintoup	
LECOA	EVE	le plan	
AUTOSUP	RENESSA	Kerlin	
DEASTY DREAM			
BODIN	Gilles	Les Villanelles	
PAULIN	Patricia	Plan du Plan	

## BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN

Ce trajet, dans les conditions précisées ci-dessus est le choix des soussignés,

Nom	Prénom	adresse	signature
Mauchmaz	Jacqueline	ch. st. Marguerite	
RIGHETTI	Philippe	ch. du Sauton	
Righetti	Isabelle	chemin du Sauton	
Righetti	Pauline	chemin du Sauton	
RIGHETTI	Camille	chemin du Sauton	
GARIN	Felicie	Collet d'Esquiroz	
DUPLAN	Christiane	Plan de Batié	
BOURAK	Barbara	CBD le Plan	
RIGHETTI	Bernard	26bd. du vieux pont	
P. G. W. P. H. N.	Edmond	152 route du Plan	
Delachet	Benoit	Place du Plan	
SAVIANE	Johice	Place du Plan	
RICHARD	Laurence	19 chemin du Sauton	
SCARPA	Oyulfaine	26 Bd. Collet St Marc	
MARTINET	Genevieve	les Tenants de Giann	
CECCALDI	Raymonde	Residence "Villa Bellevue" Gr...	
GIRAUD	Roset	Residence Aigle belle	
Brenner	Maria	Bd. Mal Lederc	
DAUCHY	Jacelyne	Avenue du 20 de Soles d'Plan	
BROGI	Lionel	6 Rue du feu de Bois	

## BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN

Cé trajet, dans les conditions précisées ci-dessus est le choix des soussignés,

Nom	Prénom	adresse	signature
VICIANA	GERARD	LES VILLAS DE COMPEROUSSA	
VICIANA	HELENE	" "	
BANUIS	ANNE	VILLA LES COMPEROUSSA	
DEVIN	PHILIPPE	VILLA DE COMPEROUSSA	
TOUSSAINT	MARIE CHRISTINE	VILLAS DE COMPEROUSSA	
DUBOIS	JEAN PIERRE	LES VILLAS DE COMPEROUSSA	
FRANCENI	CELIA	26 cl. du vieux port GRASSE	
RENAUD	JEMMY	26 cl. du vieux port GRASSE	
PETROLI	ANDRE	LES VILLAS DE COMPEROUSSA GRASSE	
PRIALE	NATHALIE	LES VILLAS DE COMPEROUSSA GRASSE	
BASTID	CHRISTIAN	LES VILLAS DE COMPEROUSSA	
VINDES	HELENE	LES VILLAS DE COMPEROUSSA	
DROUST	MAIE FRANCE	LES VILLAS DE LAPE ROUCHE	
RIGAUD	CHRISTIE	LES VILLAS DE COMPEROUSSA	
AUGIER	PATRICIA	CHENAN S <sup>t</sup> MARC	
DEMILO	MARTIN	CHENAN DE S <sup>t</sup> MARC	
DABBEN	FRANCOISE	CHENAN DE S <sup>t</sup> MARC	
DUVAL	JULIEN	GRASSE	

## BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN

Ce trajet, dans les conditions précisées ci-dessus est le choix des soussignés,

Nom	Prénom	adresse	signature
GOLETTO	Gilbert	191 rte d. Cannes	
EGEA	Pedro	191 rte d. Cannes	
CAUREZ	Suzanne	191 route de Cannes GRASSE	
BARLA	J. Jacques	27. ch du COLLET D'ESQUIER GRASSE	
BONANSEA	Dominique	50 ch ste Marguerite LEPIAN	
BUISSON	Quentin	50 ch ste Marguerite - le Plan	
GREGORIO	CATIA	Alissia 50 che de Ste Marguerite - le Plan	
LUCAS	PENA	François 132 Av Jean Raubert 06130	
BORTOLINI	clément	134 Av Jean Raubert 06130	
Lucas	Peña	Michel 132 Av Jean Raubert 06130	
BERCHIANA	Nathalie	96 Bl du Vieux Port 06130	
BERCHIANA	Jeanique	96 Bl du Vieux Port 06130	
PERIN	Thierry	Bd Marcel Pagnol 06130 GRASSE	
BERCHIANA	Magali	Bd Marcel Pagnol 06130 GRASSE	
PASSONI	Jeanne	68 rte de Plassassin 06130 GRASSE	
BONANSEA	Clément	51 Chemin de la Cavalerie 06130 GRASSE	
Md. Russo	et fils	27 ch st	
Marguerite		06.130 - le plan	
Russo	Bruno	RUSSO Michel	
Russo	Bruno		

## BHNS phase de Concertation Trajet par la route du PLAN

Ce trajet, dans les conditions précisées ci-dessus est le choix des soussignés,

Nom	Prénom	adresse	signature
VICIER	Patricia	155 Rue du Plan	
VICIER	Dominique	" " "	
LUCCHESE	Paolino	Resilleto 9 Plan de Grasse	
BARACCANI	Martine	16 Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
SUCCHESI	Alexis	Plan de Grasse No Rue du jeu de Boules	
MURATORI	MARC	Plan de Grasse 2 Rue du jeu de Boules	
BARRET	Maie-Christine	Chemin de la Halle, Plan de Grasse	
FRICARIN	Andrey	Chemin de la Halle, Plan de Grasse	
MEYNIER	Jessica	Place des Ormeaux, Plan de Grasse	
BOIS-ARCELON		Place des Ormeaux, Plan de Grasse	
et n°	BROCH	Françoise 7 place des Ormeaux Le Plan	
Mme CALVI	No. Marie	Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
Mme MILAN	MARCO	Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
M. RACK	Quentin	Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
MAURO	Marie-Blanche	Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
RUCKER	P.	Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
BOEUF	Christèle	Rue du jeu de Boules, Plan de Grasse	
LANDR	Philippe	15 Chemin de la Halle 57 MARC	
GUIN	MÉLISSA	17 Chemin de la Halle	
THOMAS	OLIVIERI	17 Chemin de la Halle	
BARACCANI	CLAUDE	19 Av Jean Curero	
BARACCANI	CHRISTIANE	Le Portique 19 Av J. Curero	





# Vivre à Grasse

COLLECTIF DES ASSOCIATIONS GRASSOISES

St Antoine-St Jacques / Trois Chemins / CP Sud de Grasse  
CP St Anne-St François/ Les Ribes / Grassenvironnement

## ANNEXE 3

Nous avons proposé que soit mise également à la concertation du public, une courte extension de la « route du Plan » sur une petite portion de la « route de Cannes », que nous estimions la plus à même de répondre aux besoins du village du Plan,

( commerces, services, habitants, loisirs ...)

Ci-joint notre courrier à la mairie de Grasse, et le courrier de refus en réponse.

Ce refus étant motivé par le fait que « *cette extension ferait perdre beaucoup de temps aux usagers voulant rejoindre Mouans-Sartoux ou le hameau du Plan et la gare SNCF, ...et inciterait certainement bon nombre d'usager à se détourner du BHNS pour emprunter une ligne plus directe* »

Si la longueur du trajet est considérée comme un critère important, ce que nous pouvons comprendre, comment en même temps la « route de Cannes » plus longue est-elle présentée comme la solution préférentielle de la CAPG ?

Grasse le 27 juin 2022

A l'attention de Monsieur Jérôme Viaud,  
Maire de Grasse,

Comme évoqué lors de votre visite au Village du Plan, le 23 juin, veuillez trouver ci-dessous, notre proposition d'un trajet de BHNS légèrement différent, proposition que nous aimerions voir jointe à l'étude des deux tracés en cours.

Nous vous remercions par avance pour l'attention que vous porterez à cette proposition d'extension du Trajet 1.

J Maychmaz  
I.Righetti  
C.Candotto

### **Proposition d'extension du trajet 1 du BHNS,**

#### **Rappel**

**Deux trajets sont actuellement en étude**

Trajet 1      gare SNCF Grasse, RD 304, village centre du Plan, giratoire du golf, route de Cannes, Mouans centre

Trajet 2      gare SNCF Grasse, RD 304, mini giratoire ste marguerite, ch de ste marguerite, traversée d'Axe 85, route de Cannes, Auchan, Mouans centre

#### ***Proposition d'étude d'une extension du Trajet 1 qui deviendrait un Trajet 3***

**Trajet 1 +** à partir du giratoire du golf en venant de Grasse, **faire une boucle**, vers le giratoire d'Auchan, **pour desservir le centre sportif de la Paoute, le futur parking-relais et le centre commercial** puis direction le giratoire du golf, route de Cannes, Mouans centre.

#### ***Pourquoi proposer une extension du Trajet 1 ?***

Le Trajet 1, lui, passe par le village.

Le village du Plan vivote, la vacance commerciale en son centre y est fréquente.

La Mairie s'implique pour revitaliser le centre-village, augmenter son attractivité et sa qualité de vie pour les habitants, par une offre de services additionnelle

- Installation d'une Maison de santé
- Réouverture de l'ex-café des ormeaux ..... etc.

Ces actions municipales seraient soutenues

- par le **Trajet 1** qui assure un accès aisé au village pour une clientèle extérieure,
- et amplifiées par le **Trajet 3** avec l'extension vers le Centre sportif de la Paoute, le futur parking-relais et le centre commercial d'Auchan.

Le **Trajet 2**, lui, ignore le village-centre, et les habitants à proximité

### En Résumé

Le **Trajet 3**, lui, offre un accès aisé au plus grand nombre et pour une variété plus grande de population, par exemple

- employés des entreprises des zones industrielles/artisanales ste Marguerite, du Carré, de la Paoute, vers une offre de restauration rapide à midi en centre village
- Patientèle de la nouvelle Maison de santé
- Clients des différents services fleuriste, buraliste, la Poste, coiffeur, esthétique, pressing, pharmacie, librairie, .....etc.
- se rendre en BHNS à la gare SNCF de Grasse, pour rejoindre Cannes et les autre villes littorales
- Jeunes et moins jeunes sportifs, abonnés aux activités du centre sportif de la Paoute
- Egal accès à l'offre commerciale alimentaire de Leclerc et Auchan
- Rejoindre en BHNS le futur parking-relais de la bretelle pour une offre de co-voiturage, ..... etc.

### Autre proposition, pour les 3 trajets

Selon nous, il faut s'efforcer de réduire au maximum les impacts négatifs de ce projet sur le territoire, l'un d'entre est l'importance des emprises au sol.

Ainsi en prenant exemple sur le TCSP qu'est le train Grasse/Cannes, avec une voie unique, il devrait être possible, avec les moyens numériques existants actuellement, de faire circuler le BHNS entre Grasse SNCF et Mouans centre sur une voie unique, avec une bonne synchronisation en prévoyant les quelques points de croisements nécessaires,

Toujours dans l'esprit de réduire les impacts indésirables, la traversée du Village centre, devrait se faire sur les voies existantes.  
D'autres portions de trajets seraient aussi, concernées par cette mesure.

Il nous semble que cette proposition d'extension du **Trajet 1**, ne devrait pas sensiblement augmenter ni le temps ni la distance en termes de trajet, tout en présentant de nombreux avantages pour le village.

## ANNEXE

Les Trajets 1 et 2 ont des portions communes et des portions différentes ;

Ces dernières sont repérées par les couleurs ci-après sur la carte jointe :

Trajet 1 ■ ■ Trajet 2 ■ boucle-extension ■

La « boucle extension » du Trajet 1, se fait sur une portion du Trajet 2.

Longueur de la portion différente Trajet 1, seule ~ 1,5 km

Longueur de la portion différente Trajet 2, seule ~ 2,5 km

Longueur de la « boucle » aller-retour ~ 1 km

L'argument évoqué « ...le crochet ...fera perdre beaucoup de temps aux usagers ....et inciterait ...à se détourner du BHNS pour emprunter une ligne plus directe », nous semble non pertinent, puisque

Portion Trajet 1 + boucle = ~ 2,5 km semblable à la portion Trajet 2 = ~ 2,5 km

Dans les 2 cas, le temps mis pour rejoindre la gare SNCF ou Mouans -Sartoux serait le même.

L'argument évoqué « ...les mouvements tournants sur le giratoire St Donat sont peu évident à réaliser.... » nous semble, également, non pertinent puisque la « boucle », emprunte le même tracé, que le Trajet 2.

L'argument évoqué « ....du giratoire de la Paoute .....devra faire un demi-tour complet.....mouvement en heure de pointe...pas évident » nous paraît aussi non pertinent, puisque les véhicules engagés sur un giratoire ont la priorité sur les véhicules voulant entrer.





Mesdames Jacqueline MAYCHMAZ  
et Isabelle RIGHETTI  
Monsieur Christophe CANDOTTO  
zam21@hotmail.fr

Fait le 09/08/2022  
A Grasse

**Références dossier :**  
**Raphaël FLATOT**  
**Responsable Service**  
**Mobilités-Transports**  
**Réf. : JV/NC/RF/MG- 2022/22051**

**Objet : BHNS Proposition d'une extension du tracé 1**

Mesdames, Monsieur,

Par la présente, j'accuse réception de votre mail en date du 27 juin 2022 dans lequel vous nous faites part d'une nouvelle proposition de trajet de BHNS, et nous sollicitez pour que cette proposition soit jointe à l'étude des deux tracés en cours.

Nous avons étudié cette variante de tracé avec beaucoup d'attention. Or, le tracé proposé nous paraît peu adapté, vous trouverez ci-après son analyse technique.

En effet, le « crochet » opéré jusqu'au giratoire de la Paoute ferait perdre beaucoup de temps aux usagers souhaitant rejoindre Mouans-Sartoux (pour le sens Nord-Sud) ou le Hameau du Plan et la Gare SNCF (dans le sens Sud-Nord), et inciterait certainement bon nombre d'usagers à se détourner du BHNS pour emprunter une ligne plus directe.

De plus, dans le sens Sud-Nord, les mouvements tournants sur le giratoire Saint Donat sont peu évidents à réaliser puisque venant s'enrouler sur la quasi-totalité du giratoire, dans un contexte de fort trafic en heure de pointe.

Enfin, pour ce qui est du giratoire de la Paoute, le BHNS devra faire un demi-tour complet autour de celui-ci et là aussi le mouvement en heure de pointe n'est pas évident.

Toutefois, je vous rappelle que nous démarrons le 06 octobre prochain la concertation publique autour de ce projet. Cette période sera l'occasion pour nous d'étudier toutes les demandes et observations sur les tracés proposés.

Je vous assure que nous mettons tout en œuvre pour que le futur tracé du BHNS puisse bénéficier au plus grand nombre d'usagers.

Aussi, je sais pouvoir compter sur votre présence et votre mobilisation en faveur de ce projet structurant pour notre territoire, et je vous en remercie.

Restant à votre écoute, je vous prie d'agréer, Mesdames, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien à Vous.



Vice-Président du Conseil Départemental  
des Alpes-Maritimes

Copie : Gilles RONDONI  
Communauté d'agglomération  
du Pays de Grasse  
57 avenue Pierre Sémard  
06131 Grasse Cedex  
www.paysdegrasse.fr  
TÉL. 04 97 05 22 00  
Fax 04 97 42 06 25  
certificat@paysdegrasse.fr

le 7.12.2022.

Madame Monsieur,

Ci joint ma contribution concernant mon questionnaire portant sur le projet du BTTNS qui devrait voir le jour dans les prochaines années.

Après plusieurs tentatives il m'y a <sup>eu</sup> ~~été~~ un peu de réponses et ce depuis 3 mois

En complément du document de 3 pages quelques questions complémentaires

A part ① ~~la~~ la solution du BTTNS est ce qu'il a été envisagé d'autres solutions. Si oui lesquelles? Et pour quelles raisons les dernières ont été écartées.

② Sur quelles enquêtes de mobilité ou éléments d'études la création de BTTNS s'appuie-t-elle? (leur information a commencé au mois de Novembre ~~2022~~ <sup>2022</sup>). L'enquête de mobilité portait sur l'Ouest du département du 06 et l'Est du département du 83

(habitant + travailleurs)

③ - Est ce que la population qui est visée par des trajets a été questionnée sur l'opportunité de l'utilisation de ce type de transport. Quels sont les résultats de cette enquête s'il y a (cartographie)

Dans l'attente de réponses à ces questions

Claudette Christophe

**6.4.2 Le cahier d'expression à Sillages**

Mesdames J. J. J. J. J.  
ne pourriez-vous pas vous inspirer de la région Ile de France  
pour créer une carte unique pour la région  
du sud ouest du G<sup>1</sup> sud ouest ces diverses cartes  
des diverses compagnies et réseaux affectent  
les personnes d'un certain âge c'est trop trop  
beaucoup trop compliqué.

Merci de penser à vos électeurs  
ceps Jules.

[julesmountbrian.facebook.com](https://www.facebook.com/julesmountbrian)

Indispensable projet

pour les voitures

pour les handicapés

pour aller à l'école

etc etc

Coordonnées avec 600 au signal  
à quand équivalence

0609 174637

Merci!

Ma

GRASSE le Jeudi 06 Octobre 2022 :

Madame, Monsieur,

Votre projet de "Bus Express" peut être utile pour les usagers quotidien des transports en commun.

De Mougins-Saint-Joy à GRASSE, il y a déjà des Bus Sillages et TAM le 600 qui y circule tous les jours. Je pense à mon avis qu'un Bus express toutes les heures serait suffisant et je pense aussi que les deux voies une par le plan de Grasse et l'autre par les 4 chemins pourraient être utile.

Attention les Bus électrique ne sont pas au point, il y a eu un incident il y a peu de temps le bus a explosé en France je crois dans la région parisienne. Le coût financier de ce projet est énorme 60 millions d'euros voir plus.

Sur ce bonne continuation à vous, Salutations respectueuses.

*[Signature]* GRASSE

Le 30/11/2022.

ÇA SERAI BIEN LE FUNICULAIRE  
POUR PRENDRE LES BUS 600 610  
POUR CANNES ! ? ! ?

POUR  
10 MM  
DESTROYER

6.4.3 Le cahier d'expression à Mouans-Sartoux

le 26/09/22 Parfois le bus annoncé ne passe pas, il faut attendre le suivant.  
Parfois il passe avant l'heure et n'attend pas l'heure (comme les bus) ce qui provoque (retard au lycée et au travail).  
Il serait souhaitable d'avoir une amplitude de horaires beaucoup plus large (8h/19h au lycée) pour les gens qui travaillent de nuit et qui n'ont pas de véhicule.

François

le 27/9/22 - Il serait pratique pour les enfants de Tocqueville d'avoir plus de passage de bus car ils sont obligés d'attendre trop longtemps entre - Paris.

le 03/10/22 Avoir plus de passage de bus pour les lycéens du lycée Tocqueville.

François

le 18/10/2022

Mon fils, scolarisé lycée togrenille, manque de moyen de transport

24.11.22

Il nous faut absolument un bus qui monte au centre ville de Grasse. Pourquoi pas le 600 qui donnait satisfaction à tout le monde. Pensez aux magasins du centre-ville.

Entre Trouens - Sastoux et Aulhan il manque cruellement des trottoirs sécurisés pour les piétons, entre autres des femmes avec poussette.  
Merci beaucoup

V. L. L.

#### 6.4.4 Le cahier d'expression à Grasse

Aucun mot consigné

## 6.5. LES CONTRIBUTIONS VIA LES FORMULAIRES EN LIGNE

### Bus Express



Phil \* <pkirlian@gmail.com>  
À concertation-bhns@paysdegrasse.fr



sam. 01/10/2022 10:49

Bonjour

Un projet qui commence Gare de Grasse ignore les nombreux habitants du cœur de ville ancien dont je suis ( et tous ceux qui habitent plus haut).  
Je trouve cela assez choquant.

Il faut conserver la Gare routière au lieu actuel et y faire partir toute nouvelle desserte, ce qui permet de desservir également ceux qui habitent plus bas : c'est vraiment une question de bon sens...!

Dans ce cas une liaison en Bus jusqu'à Mouans-Sartoux serait certainement une bonne idée et également une liaison vers Mandelieu jusqu'à la Mer et moderniser la lisibilité de toutes les liaisons Bus du Département.

Philippe

Envoyé de mon iPad

### Avis concertation préalable BHNS - CAPG



Marc et Catherine Faure <faure.marcath@gmail.com>  
À concertation-bhns@paysdegrasse.fr



mer. 12/10/2022 21:57

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-dessous mes avis et questions concernant le projet de BHNS entre la gare SNCF de Grasse et le JMIP à Mouans-Sartoux. Je vous remercie de bien vouloir en prendre en compte.

Cordialement.

M. Faure

Habitant de Mouans-Sartoux

Créer une continuité de service public entre Cannes et Grasse afin :

- o De permettre un service complémentaire au train
- o De renforcer l'attractivité commerciale du projet en offrant une desserte fine du territoire avec une fréquence des horaires fiables
- o D'éviter de transformer Mouans-Sartoux en terminal de bus entre la ligne du Palm Bus et le futur BHNS
- o Pour cela je propose que ce service soit géré par une même autorité d'organisation des transports.

Afin de renforcer la végétalisation en ville et consacrer davantage de place aux piétons et au vélo remettre le BHNS en voie mixte dans les 2 sens du rond-point S. Salah jusqu'au rond-point du Mac Do (côté Mougins) (traversée de Mouans-Sartoux)

- o Pour cela prévoir un système de feux circulation dans les 2 sens pour donner la priorité au bus

Afin de réduire le risque inondation, prévoir sur toute la traversée de Mouans-Sartoux un enrobé perméable sur la zone de roulement mixte Bus/voiture ou réduire le goudron à la bande de roulement afin là aussi d'accroître la surface végétalisée

Prévoir la réalisation d'un parking relais souterrain à la laiterie

Aménagement cyclable : prévoir des pistes physiquement séparées du trafic routier (proscrire donc les bandes cyclables)

Préciser les stations qui seront dotées de parkings vélos sécurisés

Dépôt bus :

- o Confirmer l'accès PL et VL des salariés par la route de Cannes à Grasse
- o Quid de l'insertion paysagère ?
- o Quid de l'impact sur la régularité du BHNS lié au surplus de bus diesel venant ou partant du dépôt
  - Impact de cette sur-circulation en termes de nuisance sonore et pollution de l'air ? Combien de bus au diesel seront parkés dans ce dépôt à la mise en service ?
- o Est-il prévu un réservoir à carburant dans ce dépôt ? si oui quel volume ? sera-t-il enterré ?
- o Quel sera l'impact du dépôt sur la continuité cyclable ? comment sera assurée la sécurité des cyclistes ?
- o Les bus électriques devant être chargés dans ce dépôt qu'est-il prévu en termes de raccordement au réseau de distribution électrique ? raccordement 20 kV ?

Est-il prévu un affichage dynamique dans toutes les stations de l'heure d'arrivée du prochain bus ?

Offre de service : quel niveau d'offre durant les WE, le samedi soir et les jours fériés ?

Offre de service : supprimer la rupture de charge avec le Palm bus en créant une ligne unique Grasse <-> Cannes

Interconnexion : Mettre en place une navette entre le BHNS et la zone de l'Argile calée sur les passages du train en gare de Mouans-Sbx et du BHNS aux heures d'ouverture et fermeture des bureaux

De : christophe.candotto <christophe7candotto@gmail.com>

Date: jeu. 26 mai 2022 à 21:51

Subject: BHNS - REUNION CONSEIL DE QUARTIER DE JUIN 2022

To: RONDONI Gilles <gilles.rondoni@ville-grasse.fr>

Bonsoir Gilles,

Ce mail fait suite à mes mails en date du 14-02-2022 et 14-11-2021 et qui avaient pour sujet en autre le BHNS

Le prochain conseil de quartier du mois de Juin, portera entre autre sur l'étude de la création de la future ligne BHNS.

Aussi, l'importance d'un tel aménagement couplé avec la future sortie d'Auchan, nécessite à mon sens que les plans soient :

- informés au mieux, des enjeux et conséquences de telles infrastructures sur leur futur cadre de vie pour les décennies à venir,
- impliqués tout au long des études ou réflexions avec les services compétents de la CAPG ceci afin de chercher, élaborer les solutions les plus respectueuses de la vie de notre quartier - village dans son ensemble et cela dès maintenant sinon au plus tôt

Pour plus de compréhension :

- quelle est la définition du BHNS ?
- dans quel cadre et quels besoins chiffrés, la ligne BHNS doit-elle inscrire ?
- quel est le but de cette étude (donner des recommandations pour améliorer l'existant, trouver le moyen de transport en commun le mieux adapter au territoire et à l'environnement existant .... etc)
- quels sont les objectifs de l'étude de cette ligne ?
- Existe-t-il des objectifs chiffrés des besoins en nombre de voyageurs attendu à transporter à plus au moins long terme (5, 10, 15 ans...)
- A-t-on aujourd'hui connaissance de la fréquentation (nombre de personne prenant le bus) pour les lignes qui traversent le territoire grassois – et plus particulièrement pour les lignes 16 et A qui desservent la gare SNCF de Grasse au centre de Mouans-Sartoux ?
- quel est le planning enveloppe de la phase étude ?

Concernant l'appel d'offre est-il possible d'avoir le contenu de ce dernier.

Si cela n'est pas le cas. Peut-on connaître :

- la définition de la mission du BET,
- quels sont les objectifs à atteindre,
- quel est le planning enveloppe ainsi que les dates jalons,
- la nature et les moyens qui devront être mis en œuvre par le BET,
- quelles sont les données de base que le BET devra prendre en compte (existe-t-il un diagnostic de base concernant les déplacements sur le bassin grassois, par exemple « une enquête ménage, ou des comptages de trafic, ou des comptages de voyageurs transportés entre la gare de Grasse et Mouans-Sartoux centre ....etc)
- ....

(pour mémoire le montant de l'appel d'offre est approximativement de 4 800 000 euros)

Il me semble que les premières réunions de travail ont eu lieu – Quels sont les premiers enseignements à retenir de ces réunions et Comment a été évoqué l'implication du comité de quartier dans les démarches entamées par le BET (voir demande faite par mail en date du 4 11 2021)

De manière plus générale :

- Quels devraient être les avantages pour les plans de la création d'une telle ligne ?
- Quels seraient les inconvénients pour les plans d'une telle ligne ?
- Quelle population, quels usagers sont visés par ce type de transport ? est-ce quantifié ?
- Comment sera financé ce type de ligne (subvention, billetterie, autres recettes... ) et quel serait le coût estimé de fonctionnement ? Quel montant estimé resterait à la charge de Grasse, et/ou Mouans-Sartoux, ou CAPG ?
- Existe-t-il des cas semblables de création de ligne BHNS pour des agglomérations similaires
- Quels impacts sur le village et les habitants du Plan ?

Dans le cadre de la prochaine réunion de Cdd, les services de la mairie pourront-ils diffuser ces éléments d'information aux membres du Conseil de Quartier du Plan ?

Dans l'attente de ton retour

Cordialement --

Christophe Candotto

--  
Christophe Candotto

RF

MABILAT Annick  
Le Palais Provincial  
48 Avenue Victoria  
06130 - GRASSE

d

Grasse 6. octobre 2022

Reçu le	10 OCT. 2022	N°	25312
Transmis à		Suivi	Info
Direction Générale			
Cabinet Président			X
DGA Aménagement T. / cadre de vie		NC	
DGA Adversaires Général / Eco / Emploi			
DGA Qualité de vie / solidarités			

Communauté d'agglomération du pays  
de Grasse  
Bus Express  
57 rue Pierre Sémard - Grasse

Messieurs,  
Suite à votre demande, dans kios-  
que d'octobre 2022 concernant la liaison -  
Grasse → Nouans Sartour.  
Sachez que comme beaucoup de  
Grenois qui regrettent la ligne directe  
Grasse → Cannes au départ de la gare roulière  
La Beauverie - seule une ligne directe  
Grasse → Cannes m'intéresse au départ ou en  
passant par l'Avenue Victoria ou Beauverie  
Je vais avoir 75 ans et me travail par  
Nouans Sartour me m'intéresse en aucun cas.  
Merci d'en prendre bonne note -  
Veuillez recevoir, Messieurs, mes respectueuses  
salutations.

Annick Mabilat

Avis favorable tracé variante route de Cannes



LUCILLE EVRARD <lhocquemiller@auchan.fr>  
À concertation-bhns@paysdegrasse.fr



ven. 25/11/2022 15:39

En cas de problème lié à l'affichage de ce message, cliquez ici pour l'afficher dans un navigateur web.  
Cliquez ici pour télécharger des images. Pour protéger la confidentialité, Outlook a empêché le téléchargement automatique de certaines images dans ce message.

Bonjour,

Nous émettons un avis favorable au tracé variante ouest dite route de Cannes.  
En effet, notre hypermarché emploie environ 280 collaborateurs qui seraient susceptibles d'emprunter le BHNS comme alternative à la voiture de part l'amplitude des horaires proposés et cela s'inclut totalement dans notre démarche d'oeuvrer pour la transition écologique.,  
De plus, de part la fréquentation élevée d'un hypermarché de la taille de celui d' AUCHAN par les habitants du Pays de Grasse, ce tracé permettrait un usage récurrent toute l'année du BHNS et cela permettrait aussi une amélioration de la fluidité de la circulation sur la route de Cannes par un transfert des clients voitures par des clients BHNS.  
Cette variante route de Cannes avec un parking relai en proximité de l'arrivée de la future bretelle de la Paoute, permettrait aussi aux utilisateurs de la bretelle d'emprunter facilement le BHNS.

**Lucille EVRARD**  
Directrice AUCHAN Grasse

\*\*\* Ce message ne doit pas être traité et ne nécessite pas de réponse si vous le recevez en dehors de vos horaires habituels de travail \*\*\*

Projet de bus express



Rieu Georges <rieugeorges@yahoo.fr>  
À concertation-bhns@paysdegrasse.fr



sam. 03/12/2022 12:23

Bonjour,

Habitant Auribeau, il m'apparait que ce projet ne concerne pas ma commune, mis à part l'incidence mineure qu'il peut avoir sur la circulation dans l'ouest du département.  
N'y a-t-il pas doublon avec la voie ferrée Grasse Cannes ?



Fait à Mouans-Sartoux, le 06/12/2022

**BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) GRASSE <-> MOUANS-SARTOUX**

**AVIS DE LA COMMUNE DE MOUANS-SARTOUX**

*Déposé en ligne le 07/12/2022 sur l'adresse mail dédiée à la concertation publique*

\* \* \*

**Préambule**

La commune de Mouans-Sartoux rappelle son profond attachement aux différentes solutions de mobilité permettant une réduction de l'usage des voitures individuelles. Ainsi la création d'une ligne de bus à haut niveau de service est l'une des solutions permettant de contribuer à atteindre cet objectif et contribuer à réduire les émissions de GES du secteur des transports.

Au regard des budgets nécessaires pour une ligne BHNS, ce type d'investissement est réalisé tous les 30-40 ans. Il s'agit donc à la fois de proposer une solution de mobilité compatible avec le quotidien des mouansois.e.s, mais également de se projeter dans un monde où l'énergie sera nettement plus rare et chère. Il s'agit aussi de savoir saisir cette opportunité pour construire un axe structurant entre Cannes et Grasse, d'établir la véritable épine dorsale d'une offre de service de transport en commun qui irriguera tout le bassin de vie et qui viendra en complément de la ligne de train TER."

Dans cette conjoncture, la commune a validé en 2022 son schéma directeur vélo qui prévoit en particulier la création de 29 km de pistes cyclables sur les 10 prochaines années en priorisant l'aménagement du boulevard urbain et les accès aux écoles.

\* \* \*

**La traversée de Mouans-Sartoux**

Les contraintes foncières imposent de ne disposer que de 2 voies (une montante et une descendante) entre le rond-point Sebih Salah et le rond-point des enfants d'une part, et d'autre part au-delà du rond-point du MacDo et le passage sous la voie ferrée. Sur ces 2 portions les bus et le trafic voiture seront donc mélangés.

Entre le rond-point des Enfants et le rond-point en intersection avec la route de la Roquette (soit 345 mètres), la commune souhaite contenir les surfaces dédiées aux transports motorisés et accroître les surfaces consacrées aux vélos, aux piétons et à la végétalisation.

Ainsi la commune propose de maintenir la solution 2 voies (une montante et une descendante) sur cette portion.

Cette solution n'impactera que très faiblement le temps de parcours du bus, puisque sur cette portion de 345 mètres se trouveront les arrêts centre-ville.

Enfin cette solution permettra d'avoir une continuité de solution entre le rond-point Sebih Salah et le rond-point du Casino et évitera les pertes de temps liées à la réinsertion du bus dans le trafic voiture aux extrémités des portions avec des contraintes foncières.

Dans cette hypothèse (2 voies) la commune souhaite connaître :

- Combien de bus circuleront par heure (BHNS, Palm, 600, 530, scolaires, ...)
- Combien de temps sera perdu par bus en période de pointe et en moyenne - et combien de personnes concernées du fait de ces 345 mètres en simple voie ?
- Quelle serait la perte d'attractivité (nb de personnes en moins dans les bus) des bus à cause du temps perdu et à une réduction de la régularité ? (Toujours sur les 345 mètres en intégrant les arrêts dans chaque sens)

Ainsi entre le rond-point Sebih Salah et le rond-point du Casino, il sera nécessaire de mettre en place un système de gestion des flux permettant de donner la priorité à la circulation des bus afin de garantir aux usagers les meilleurs temps de parcours.

Suite à la création du parking multimodal avec l'extension du parc du château, il y aura lieu de créer, dans le cadre des aménagements du BHNS, une zone de rencontre sur la traversée de Mouans-Sartoux.

La place nécessaire pour la création des pistes cyclables et des allées piétonnes sera partiellement « gagnée » en mettant en place un stationnement longitudinal le long des voies ou en supprimant des places de stationnement.

Dans ce projet l'ensemble des platanes et des mélias devra être conservé afin d'offrir à la population la puissance maximum de rafraîchissement créée par ces arbres de haute tige. Une attention particulière devra être apportée durant les

travaux afin de ne pas les blesser (en particulier le respect des distances minimales de terrassement). S'il s'avérait malgré tout nécessaire d'abattre quelques arbres, ils devront être remplacés par des arbres de taille et de surface foliaire équivalente. En complément, le nombre d'arbres pourra également être augmenté dans tous les espaces possibles.

Par ailleurs et afin de fluidifier la circulation, il est souhaitable de réaliser un rond-point à l'intersection du chemin des Plaines et de la route de Grasse à la place des feux actuels.

\* \* \*

#### **La continuité de service**

Pour mémoire la commune se situe à la frontière entre la CAPG et la CAPL. Ainsi la ligne « Palm B » de la CAPL a son terminus à Mouans-Sartoux. De plus la CAPL souhaite mettre en exploitation des bus articulés de 18 mètres sur cette ligne. De même le futur BHNS Grasse <-> Mouans-Sartoux aurait également son terminus à Mouans-Sartoux.

Afin de limiter les importants désagréments de ce double terminus, la commune souhaite la mise en place d'une AOT unique pour la liaison Grasse <-> Cannes et supprimer la rupture de charge et éviter un double flux de bus inutile au centre-ville.

\* \* \*

#### **La vie économique**

Une forte proportion des déplacements automobiles est due aux mouvements pendulaires quotidiens domicile – travail du fait de la présence de zones économiques très attractives sur le bassin d'emplois (Bois murés à Grasse, l'Argile et Tiragon à Mouans-Sartoux).

Force est de constater que ces ZAC ne sont pas raccordées au futur BHNS.

La commune estime nécessaire, pour la poursuite de la concertation, la réalisation de l'étude permettant de déterminer quelle est l'organisation du réseau de transport la plus pertinente pour répondre aux besoins des habitants / travailleurs et quelles sont les aménagements à réaliser pour proposer une offre de transport en commun crédible à l'échelle du bassin de vie ?

Aussi la commune souhaite ardemment la mise en place, pour chacune de ces ZAC, d'un vrai plan de déplacement des entreprises (PDE) afin d'offrir aux salariés une alternative fiable et durable à la voiture. Des études devront être

réalisées sur ces flux pour étudier des rabattements efficaces et opérationnels vers le BHNS ou le train.

La commune rappelle que c'est le versement mobilité payé par ces entreprises qui permettra de financer en partie le BHNS. Il est donc primordial, pour garantir la pérennité des emplois, d'y fiabiliser et faciliter les accès

\* \* \*

### **L'exploitation du réseau de transport en commun**

La commune estime également nécessaire d'enrichir le présent dossier avec la présentation du projet de desserte. En particulier la restructuration des lignes connexes afin de rabattre au mieux la clientèle sur le BHNS. (À titre d'exemple on peut citer l'étude de l'intérêt d'ajouter un arrêt au parking multimodal de Mouans-Sartoux)

Dans le même esprit, la commune pense nécessaire de réaliser en amont une étude approfondie pour optimiser l'offre de transport entre Cannes et Grasse en intégrant le train, la LR600, le Palm B et le futur BHNS et ainsi avoir une vision claire de la fréquence des passages des bus.

Par ailleurs, la commune propose d'offrir une desserte plus lisible (par l'alimentation en open data de Google Maps ou équivalents avec les horaires et le parcours) efficace, par l'affichage du temps de parcours, l'affichage aux arrêts des temps d'attente ainsi qu'un affichage en temps réels dans chaque bus.

De plus la commune estime nécessaire d'homogénéiser la politique tarifaire sur la liaison Cannes <-> Grasse en proposant un outil unique pour le train, la ligne 600, les dessertes fines en bus (BHNS et Palm B qui pourraient fusionner en une ligne unique – Cf. l'AOT ci-dessus).

*Fait à Mouans-Sartoux,  
Fait pour servir et valoir ce que de droit,*

**M. Pierre ASCHIERI**  
**Maire de Mouans-Sartoux**  
**Vice-Président de la CA du Pays de Grasse**



Fwd: BHNS –

6 décembre 2022 à 06:13

christophe candotto &lt;christophe7candotto@gmail.com&gt;

----- Forwarded message -----

De : christophe candotto <christophe7candotto@gmail.com>  
 Date: mer. 7 sept. 2022 à 21:46  
 Subject: BHNS –  
 To: <rflatot@paysdegrasse.fr>  
 Cc: RONDONI Gilles <gilles.rondoni@ville-grasse.fr>

Bonsoir M Flatot

Le 6 Octobre 2022, devrait avoir lieu la présentation du projet de BHNS -

A travers le conseil de quartier du Plan de Grasse auquel, je participe, j'ai sollicité par l'intermédiaire M Rondoni et cela depuis plusieurs mois (Novembre 2021), les différents services concernés afin obtenir des renseignements au sujet du BHNS  
 Je n'ai pas eu retour ou sinon trop succinct

Je sollicite de nouveau à travers vous, les différents services concernés afin d'avoir des éléments de réponses à mes interrogations avant la réunion du 6 Octobre.  
 Ces dernières sont partagées par de nombreuses personnes sur le Plan.  
 Aussi, Je vous laisse en copie les différentes questions posées et le mail transmis le 26-05-2022

Dans l'attente de votre retour, Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées

----- Forwarded message -----

De : christophe candotto <christophe7candotto@gmail.com>  
 Date: jeu. 26 mai 2022 à 21:51  
 Subject: BHNS – REUNION CONSEIL DE QUARTIER DE JUIN 2022  
 To: RONDONI Gilles <gilles.rondoni@ville-grasse.fr>

07/12/2022 11:27

Messagerie Entreprise Generale LEON GROSSE - Fwd: BHNS –

Bonsoir Gilles,

Ce mail fait suite à mes mails en date du 14-02-2022 et 14-11-2021 et qui avaient pour sujet en autre le BHNS

Le prochain conseil de quartier du mois de Juin, portera entre autre sur l'étude de la création de la future ligne BHNS.

Aussi, l'importance d'un tel aménagement couplé avec la future sortie d'Auchan, nécessite à mon sens que les plans soient :

- informés au mieux, des enjeux et conséquences de telles infrastructures sur leur futur cadre de vie pour les décennies à venir,
- impliqués tout au long des études ou réflexions avec les services compétents de la CAPG ceci afin de chercher, élaborer les solutions les plus respectueuses de la vie de notre quartier -village dans son ensemble et cela dès maintenant sinon au plutôt

Pour plus de compréhension :

- quelle est la définition du BHNS?
- dans quel cadre et quels besoins chiffrés, la ligne BHNS doit-elle inscrire ?
- quel est le but de cette étude (donner des recommandations pour améliorer l'existant, trouver le moyen de transport en commun le mieux adapter au territoire et à l'environnement existant .... etc)
- quels sont les objectifs de l'étude de cette ligne ?
- Existe-t-il des objectifs chiffrés des besoins en nombre de voyageurs attendu à transporter à plus au moins long terme (5, 10, 15 ans...)
- A-t-on aujourd'hui connaissance de la fréquentation (nombre de personne prenant le bus) pour les lignes qui traversent le territoire grassois – et plus particulièrement pour les lignes 16 et A qui desservent la gare SNCF de Grasse au centre de Mouans-Sartoux ?
- quel est le planning enveloppe de la phase étude ?

Concernant l'appel d'offre est-il possible d'avoir le contenu de ce dernier.

Si cela n'est pas le cas. Peut-on connaître :

- la définition de la mission du BET,
- quels sont les objectifs à atteindre,
- quel est le planning enveloppe ainsi que les dates jalons,
- la nature et les moyens qui devront être mis en œuvre par le BET,
- quelles sont les données de base que le BET devra prendre en compte (existe-t-il un diagnostic de base concernant les déplacements sur le bassin grassois, par exemple « une enquête ménage, ou des comptages de trafic, ou des comptages de voyageurs transportés entre la gare de Grasse et Mouans-Sartoux centre ....etc)
- .....

(pour mémoire le montant de l'appel d'offre est approximativement de 4 800 000 euros)

Il me semble que les premières réunions de travail ont eu lieu – Quels sont les premiers enseignements à retenir de ces réunions et Comment a été évoqué l'implication du comité de quartier dans les démarches entamées par le BET (voir demande faite par mail en date du 4 11 2021)

De manière plus générale :

<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=d2d3209314&view=pt&search=all&permmsgid=msg-%3A1751440270036235146&siml=msg-%3A1751440270036235146>

2/3

07/12/2022 11:27

Messagerie Entreprise Generale LEON GROSSE - Fwd: BHNS --

- Quels devraient être les avantages pour les plans de la création d'une telle ligne ?
- Quels seraient les inconvénients pour les plans d'une telle ligne ?
- Quelle population, quels usagers sont visés par ce type de transport ? est-ce quantifié ?
- Comment sera financé ce type de ligne (subvention, billetterie, autres recettes...) et quel serait le coût estimé de fonctionnement ? Quel montant estimé resterait à la charge de Grasse, et/ou Mouans-Sartoux, ou CAPG ?
- Existe-t-il des cas semblables de création de ligne BHNS pour des agglomérations similaires
- Quels impacts sur le village et les habitants du Plan ?

Dans le cadre de la prochaine réunion de CdQ, les services de la mairie pourront-ils diffuser ces éléments d'information aux membres du Conseil de Quartier du Plan ?

Dans l'attente de ton retour  
Cordialement --

Christophe Candotto

--  
Christophe Candotto

--  
Christophe Candotto

### avis BHNS



Denis GRIDEL <denis.gridel@outlook.fr>  
À concertation-bhns@paysdegrasse.fr

Répondre Répondre à tous Transférer

jeu. 08/12/2022 18:15

Le projet prévoit la desserte du centre de Mouans-Sartoux jusqu'à la gare SNCF, **décentrée**, de Grasse. C'est certes très bénéfique pour Mouans-Sartoux, mais aucun intérêt pour le centre-ville de Grasse et même une nuisance pour ses fonctions de centralité de Pays. Il faut absolument une desserte cadencée par le BHNS du haut du Cœur de Ville de Grasse sans multiplier les ruptures de charge chronophages et souvent pénibles. Quel mauvais exemple que, depuis juillet 2022, la descente loin du Cœur de Ville des lignes ZOU 600 et 610 au détriment des habitants, des étudiants, des travailleurs, des activités urbaines (soins, commerce, tertiaire, tourisme, culture ...).

Denis Gridel

### nombreux questionnements



Antoine Troullier <atroul@gmail.com>  
À concertation-bhns@paysdegrasse.fr

Répondre Répondre à tous Transférer

ven. 09/12/2022 15:56

Vous avez transféré ce message le 09/12/2022 16:09.



Bonjour,

Découvrant juste après la date de la deuxième concertation préalable du projet dont je n'avais que vaguement entendu parler je voudrais partager avec vous mes nombreuses interrogations.

Vous trouverez dans le document joint une liste de questions s'appuyant essentiellement sur le dossier Bus Express ([http://www.paysdegrasse.fr/sites/default/files/Dossier\\_busexpress\\_.pdf](http://www.paysdegrasse.fr/sites/default/files/Dossier_busexpress_.pdf)).

Dans l'attente de vos réponses à toutes ces questions, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Antoine Troullier

Le projet est largement présenté comme un projet écologique et bénéfique pour l'environnement. Avez-vous établi le bilan carbone complet lié à ce projet ?

- Matériaux
- Transports
- Energie pour les machines
- ...

Si oui, alors est-il possible d'avoir accès à ce document ?

Si non, alors comment pouvez-vous dire que ce projet est écologique ? Il faudrait, a minima, connaître le coût carbone du projet en incluant tout ce qu'il comporte ainsi que le gain une fois le projet en fonctionnement et ainsi définir une date à laquelle les gains l'emportent sur les coûts initiaux.

En effet, si les décideurs sont sensibles aux problèmes climatiques ils doivent savoir que c'est un problème global et non local. Donc la quantité de CO2 rejeté pour produire les matériaux, les acheminer, et réaliser l'ensemble des infrastructures, les bâtiments et les bus doit être pris en compte.

Deux illustrations présentent la population concernée, à 400m et 600m, pour les 2 options.

Ces distances correspondent-elle à la distance par rapport au parcours ou par rapport à un arrêt ?

Si c'est par rapport au parcours alors cela est biaisé. Dans ce cas quel est le nombre réel de personnes concernées, à 400m et 600m d'un arrêt ?

Le temps gagné est estimé à 5 à 10 minutes pour un trajet qui durera 20 minutes dans son intégralité, contre 25 à 30 minutes actuellement.

On peut donc estimer que ce gain n'est plus que de 2 à 5 minutes si on ne fait qu'une partie du trajet.

En ajoutant le temps de marche pour se rendre à la station, est-ce que ce gain peut encore, honnêtement, être présenté comme un argument positif ?

L'estimation de l'étendue des personnes intéressées est basée sur les populations habitant à 400m ou 600m du parcours (ou d'un arrêt ?).

Une enquête a-t-elle été réalisée pour savoir qui serait prêt à marcher 400 ou 600m pour atteindre un arrêt de bus et profiter d'un transport qui ferait gagner environ 5 minutes ?

Si oui alors est-elle consultable ? Si non alors ne pensez-vous pas qu'il serait souhaitable de consulter la population qui est supposée « intéressée » ?

Les interconnexions

Il n'y a rien de nouveau, pas de nouvelles lignes, pas plus de rotations annoncées.

Avez-vous déjà pris le 530 à une heure de pointe, entre 08h et 08h30, pour effectuer Mouans-Sartoux / Sophia ?

Sur quelles enquêtes vous basez-vous pour penser que les gens qui travaillent à Sophia vont prendre le Bus Express puis le 530 plutôt que leur véhicule personnel ?

Tarifs

Il est précisé que Bus Express fera partie de Sillage, donc inclus dans les abonnements.

Quels tarifs seront proposés pour des utilisations ponctuelles ?

Environnement

« un diagnostic environnemental a été réalisé ». Est-il consultable ?

Si oui alors comment ? si non alors pourquoi ?

« Impact positif sur l'ambiance sonore et les GES » ( Gaz à Effets de Serre).

Les véhicules les plus bruyants et émetteurs de GES sont les véhicules utilitaires et les camions.

Pouvez-vous affirmer que ces professionnels remplaceront leurs véhicules par un trajet en Bus Express ? C'est évidemment impossible par leurs contraintes.

Légitimité du projet

Ce projet couvre la ligne Grasse / Mouans-Sartoux, pour laquelle il existe déjà des bus et un train. Le train, certes, n'a pas d'arrêt entre ces deux communes.

Existe-t-il une étude des flux de transports automobiles ? Les nombreux automobilistes qui rendent cet axe encombré font-ils uniquement des liaisons entre ces deux villes ? Sait-on combien s'en tiennent à cet axe et uniquement à cet axe ?

Pourquoi les automobilistes qui se rendent sur les deux bassins d'emplois principaux, Sophia et Cannes, seraient-ils séduits par cette ligne Bus Express ? Que feront-ils une fois à Mouans-Sartoux ?

Si c'est pour aller à Cannes alors ils devront prendre le TER ou le Palm Express comme aujourd'hui. Donc aucun gain de temps à part les 5-10 minutes du trajet Grasse / Mouans-Sartoux. Un gain rapidement atténué par le temps de marche de chez soi jusqu'à un arrêt.

Si c'est pour aller à Sophia croyez-vous sincèrement qu'ils enchaîneront Bus Express et bus ? Sincèrement ?

Coût du projet : 60 M€ (hors taxes)

Les élus et décideurs sont-ils prêts à parier toutes leurs économies sur la tenue de ce budget ? Quelle crédibilité accorder à cette estimation après les échecs d'autres projets qui se sont avérés beaucoup plus coûteux ?

Le gain sur le trafic est estimé à -8% au début avec une évaluation à -17% en 10 ans.

Peut-on avoir les sources de ces estimations, comment sont-elles faites ?

Une estimation de -17% seulement justifie-t-elle un projet aussi énorme et aussi cher ?

## CONCLUSION

A la lecture du dossier de concertation il me semble que ce projet est surdimensionné et inapproprié pour une commune comme Grasse dont le budget est tendu.

Oui, c'est un beau projet, mais il faut en avoir les moyens, Grasse n'est pas Dubaï ...

Pour prendre une autre comparaison, c'est comme si une famille qui a du mal à joindre les deux bouts décidait de s'offrir une voiture électrique haut de gamme. C'est une erreur dans la gestion des priorités, ce n'est pas une gestion « en bon père de famille ».

Il y a d'autres priorités pour rendre la vie des Grassois meilleure. D'autres projets à construire que de proposer un transport qui réduira le temps de déplacement de 5 minutes (!) et le trafic, peut-être de 17% dans 10 ans.

Je vous remercie d'avoir lu l'ensemble de mes remarques et j'espère avoir une réponse à mes questions. Je serai(s) ravi d'être convaincu et de soutenir ce projet, mais dans l'état actuel de ma connaissance vous avez bien compris que ce n'est pas du tout le cas.

**AR Prefecture**

006-200039857-20230209-DB2023\_025-DE  
Reçu le 22/02/2023



**Pays  
de  
Grasse**

communauté  
d'agglomération

57 avenue Pierre-Sémard  
06130 Grasse

