

Commentaires sur le document "*élaboration de propositions*"
concernant l'étude sur les déplacements,
pour avis du conseil de développement.

Globalement, le dossier est bien pensé.

Quelques petites remarques :

- l'analyse de la mobilité, p. 4, qui devient de plus en plus individuelle :

elle est aussi due au vieillissement de la population : les enfants, petits, des années 80, ont grandi, vivent souvent encore chez leurs parents et rencontrent les mêmes problèmes que ceux-ci pour leurs déplacements (horaires bien souvent inadaptés, ou modes de transport inexistantes), du coup on les retrouve sur les routes à bord de véhicules individuels.

- sur la pratique des modes doux, jugée trop faible, p. 4

il ne faut pas trop rêver quand même : l'habitat est pas mal dispersé, le vélo ou la marche sont bien adaptés lorsque les déplacements sont petits en distance (problème de fatigue et de temps, surtout pour les déplacements pédestres), et peuvent se faire en sécurité (nos routes sont actuellement inadaptées aux déplacements doux, particulièrement la marche à pied). Il y aura tout un travail de sensibilisation à effectuer, non négligeable en direction des personnes utilisant des véhicules à moteur (il ne faudra pas oublier les chauffeurs de poids lourds, autobus et camions, qui conduisent un peu dangereusement parfois, voire souvent).

- sur le développement des pôles gares, p. 8

les chiffres donnés semblent un peu forts en ce qui concerne la gare de Drap-Cantaron, pour l'heure actuelle, nous serions plutôt d'accord avec ceux du bureau d'études. En revanche, nous pensons que si la sensibilisation aux modes de transport alternatifs à la voiture est bien faite, les chiffres pourraient augmenter très vite : tout dépendra de l'offre en termes d'horaires (qu'il faut rendre plus attractifs), ensuite la rapidité et le coût devraient inciter les gens à choisir le train.

- sur les échanges avec les modes doux, p. 9

c'est une très bonne idée d'inciter les gens à venir à la gare à pied quand ils n'habitent pas trop loin de celle-ci. En revanche, il faut faire attention aux les "chemins" d'accès qui seront prévus ou favorisés pour permettre ces déplacements : les sentiers de randonnée n'ont pas un revêtement susceptible de permettre les déplacements en talons et tailleur !

- sur le transport des marchandises, et l'analyse sur les cimenteries, pp. 10-11

Nous ne savons pas où le conseil général a pris ses chiffres en 2007.

* Nous joignons en pièce annexe nos calculs sur les déplacements par camions liés aux cimenteries. **NOUS TENONS A CE QUE LES CHIFFRES ICI DONNÉS SOIENT CHANGÉS, CAR ILS NE CORRESPONDENT PAS À LA RÉALITÉ ET CE DOCUMENT EST UN DOCUMENT QUI PEUT FAIRE FONCTION DE DOCUMENT OFFICIEL ET PEUT ENSUITE ÊTRE UTILISÉ À D'AUTRES FINS.**

* On cite bien Lafarge et Vicat, pourquoi ne cite-t-on jamais les transporteurs qui travaillent pour les cimentiers et qui ont pignon sur rue dans nos vallées ?

* le "*quantitativement*" du deuxième paragraphe est à revoir. En effet, si l'on ramène le nombre de poids lourds au nombre total de véhicules, on a un pourcentage assez faible en faveur des poids lourds. mais si on se place au rond-point de Cantaron le matin, on va réaliser que les poids lourds représentent un aspect loin d'être quantitativement faible : leur nombre est même impressionnant ! Il faut donc **tenir compte des horaires pour parler de l'incidence des poids lourds sur la circulation**. Ce point est fondamental et n'est jamais relevé, c'est dommage.

De même qu'il a été relevé l'inadaptation de la route qui traverse Borghéas : il y a d'autres endroits sur la D21 qui ne permettent pas aux camions de se croiser, ce qui signifie qu'il est dangereux de circuler à ces endroits-là à vélo ou à pied, même en voiture d'ailleurs.

La conclusion c'est qu'il **faut impérativement faire baisser le nombre des poids lourds** qui sillonnent nos routes, il faut trouver des solutions pour amener les industriels à utiliser le rail, comme l'on veut que les particuliers le fassent. Il faut aussi que le rail fasse un effort et participe à l'effort collectif de diminution des pollutions engendrées par la circulation des véhicules à moteur, même si pour le moment cela pose des problèmes de rentabilité : pour les gens qui feront l'effort d'attendre un train, ou d'aller le prendre à pied ou à vélo, cela signifie aussi une perte de rentabilité, ne serait-ce que sur l'aspect de la gestion du temps (qui est aussi précieux pour les particuliers ou les mères de famille qui font souvent toujours la double journée ou encore pour les chargés de famille monoparentale toujours plus nombreux, que pour les industriels ou les marchands de la SNCF). Tout le monde doit faire un effort, et pas toujours les mêmes !

* Il faut également se souvenir que c'est plutôt le matin que les camions (particulièrement ceux des cimenteries) circulent les plus nombreux, souvent dès 3h-3h30, ce qui provoque une gêne importante pour les riverains.

* penser à citer les *futures* entreprises

- à propos du paragraphe 3.2.3, et de son encadré

c'est une question récurrente : mais il y a déjà des problèmes de stationnement à la Pointe de Contes-Pointe de Blausasc, surtout sur le parking qui fait face au tabac.

D'abord, le stationnement pour le poids anarchique de ceux qui pensent que tout leur est permis dès lors qu'ils vont *juste* manger, prendre l'apéro, acheter les cigarettes ou jouer au loto ! cela peut se changer sans trop de problèmes : une incitation ferme à tenir compte des autres devrait pouvoir arranger les choses. En revanche, il y a de plus en plus de véhicules qui ont besoin de stationner à cet endroit, et vont s'y rajouter, de manière imminente, tous ceux qui vont venir utiliser les services proposés par le centre médical qui s'y construit. **Où** faire un autre parking ? Celui de la mairie annexe de La Pointe suffira-t-il ? Faut-il en prévoir un autre près de l'école de La Pointe de Blausasc ? Ailleurs ? Au début de l'embranchement pour l'Escarène (2204)?

- sur la compétence des transports par la CCPP

il nous semble a priori que la prise de compétence par la CCPP soit plutôt une bonne idée, mais à la lecture des dernières pages du document, nous ne sommes pas sûrs d'avoir tout compris.

- sur le fait que "les lignes utilisées par les collégiens le matin et le soir sont interdites aux non collégiens...", p. 17

nous ne comprenons pas cette remarque : les sociétés d'autocars n'ont-elles pas une forme d'obligation à transporter les passagers (style service public)? ne peuvent-elles "doubler" les lignes qui comportent trop de passagers pour un seul bus ?

- concernant le réseau routier et le stationnement, p. 18

nous avons évoqué le problème du stationnement à la Pointe.

Nous remarquons que Blausasc ne figure pas dans le tableau, est-ce un oubli ?

- sur les micro déplacements locaux, p. 20

le paragraphe 5.1 : très bonne idée. C'est quelque chose qui se fait dans les villes qui sont en hauteur et qui ne permettent pas facilement la circulation des véhicules : elles ont en général piétonnes et un système de navettes permet de laisser son véhicule à un point parking.

- sur la circulation et le stationnement, p. 20

* TRÈS bonne idée d'imposer un stationnement privatif hors voirie pour les zones résidentielles. 2 places minimum seraient mieux (et cela resterait encore insuffisant). Et pour éviter que les petites routes que justement nous pourrions emprunter à pied ne deviennent des zones de stationnement anarchiques et parfois dangereuses, il faudra prévoir une incitation forte aux particuliers qui disposeront de stationnement privé de l'utiliser, y compris pour leurs visiteurs !

* dernier paragraphe : des dispositions "strictes", il nous semble que ce n'est pas le cas dans la réalité, mais surtout pour le stationnement, même si c'est un stationnement qui ne dure pas longtemps.

- sur le réseau de lignes de cabotage, p. 24

* il nous semble impératif de prévoir la liaison avec Coaraze

* la desserte de la rive droite du paillon (ZI de Contes) est-elle nécessaire à tous les horaires, compte tenu qu'il y a des passerelles (sont-elles suffisantes ?) ?

- sur le schéma directeur des modes doux, p. 27

* Attention à la comparaison de la largeur entre la RD 15 et la route de la zone industrielle en rive droite du paillon : de manière générale, la RD 15 est plus large que l'autre route. Et sur la route de la zone industrielle, il y a des endroits où carrément une voiture et un camion ne se croisent pas.

* bien penser la piste cyclable de la rive gauche du Paillon côté RD 21 pour qu'il n'y ait pas d'interférences dangereuses avec la route de contournement de Borghéas qui devrait être empruntée par les camions.

- La fiche "Bendejun", p. 28

la prolongation du réseau vers Coaraze ne devrait pas être une *option* : c'est tout naturellement que les personnes résidant à Coaraze se tournent vers les vallées du Paillon pour rejoindre Nice, s'approvisionner, que les enfants vont vers le collège et le lycée... Il serait peut-être bon d'insister là-dessus pour que les élus de la CU se penchent rapidement sur ce problème.

- la fiche "Berre les Alpes", p. 29

Penser que les enfants du Castellar vont à l'école à Contes et au collège de Contes aussi, cela a peut-être son importance pour les horaires des navettes de transport Berre-Contes.

- la fiche "Blausasc", p. 30

il y a des quartiers "hauts" qui donnent sur la RD 21 qui pourraient être desservis par les transports reliant L'Escarène à Drap en passant par Peillon.

Quelle sera la ligne reliant L'Escarène à la gare de Drap-Cantaron qui passera par Blausasc ? sera-ce la même que celle qui passera par Peillon ?

Les parkings existant sur Blausasc ne semblent pas suffisants si plus de personnes se mettent à utiliser les bus.

- la fiche "Contes", p. 33

Il faudra être très vigilants sur les places de parking, très ferme sur les stationnements anarchiques.

Ne pourrait-on prévoir le centre de Contes en zone piétonne (il s'agit des deux places qui regroupent la quasi totalité des commerces du bas du village) ?

- la fiche 33 bis

on parle de la Pointe de Contes, ne s'agit-il pas aussi de la Pointe de Blausasc ?

penser au problème des parkings.

- la fiche "Contes-la pointe", p. 34

la route du Destey, en l'état, ne nous semble pas très adaptée aux transports en commun ; y a-t-il moyen d'élargir certains endroits ?

- la fiche "Contes- Sclos/La Vernea", p. 35

où un nouveau parking (nécessaire) pour La Vernea ?

- la fiche "Touët de l'Escarène", p. 40

nous n'avons pas bien compris ce qui est proposé : s'il s'agit de 2 AR/j vers l'Escarène, cela semble un peu insuffisant, il faudrait que les gens du Touët puissent se rendre facilement à L'Escarène, qui représente un "centre" pour eux.

Voir pièce annexe pour les calculs de camions.

Février 2009
Pour ACME,
Nadine BROCH